

SNCF:

*Pour
changer
vraiment,*

***il faut
gouverner
contre
les
capitalistes***

10 F



programme de la Ligue communiste révolutionnaire

section française de la Quatrième Internationale

TABLE DES MATIERES

	Introduction :	p. 3
Chapitre 1 :	Où en est le changement à la SNCF ?	p. 5
Chapitre 2 :	Nos revendications	p. 7
Chapitre 3 :	Halte au pillage de la SNCF	p. 10
Chapitre 4 :	Oui ! Satisfaire les revendications, c'est possible	p. 13
Chapitre 5 :	Pour une politique anticapitaliste dans les transports	p. 14
Chapitre 6 :	Une politique des transports au service de la collectivité et des travailleurs	p. 15
Chapitre 7 :	Les instruments nécessaires	p. 17
Chapitre 8 :	Une seule issue à la crise : rompre avec la bourgeoisie, rompre avec le capitalisme	p. 20
annexe n° 1 :	Chiffre sur la SNCF	p. 23
annexe n° 2 :	L'accord SNCF de fin 1981	p. 24
annexe n° 3 :	Détail du chiffrage des revendications	p. 26
annexe n° 4 :	Détail du chiffrage du pillage	p. 27
annexe n° 5 :	Les « partenaires »	p. 28
annexe n° 6 :	Les filiales	p. 30
annexe n° 7 :	On ne peut changer de politique sans changer les têtes	p. 31
annexe n° 8 :	SOFRERAIL	p. 32
annexe n° 9 :	Nationaliser ne suffit pas	p. 33
annexe n° 10 :	L'appareil d'Etat de la bourgeoisie ne doit pas être conservé	p. 35

Il faut gouverner contre les capitalistes

Voilà un an et demi que nous avons chassé Giscard. Les décisions positives ont été prises. Mais la situation des travailleurs en général et des cheminots en particulier ne s'est pas fondamentalement modifiée.

Pire. La nouvelle majorité cédant régulièrement aux injonctions du patronat, en vient à prendre des mesures qui frappent les travailleurs.

En agissant ainsi, elle ne désarme pas la droite et les patrons. Au contraire, elle leur permet de se remettre de leur défaite du 10 mai et de préparer la contre-offensive. Elle leur ouvre le chemin pour gagner les municipales.

Les travailleurs, les cheminots ne doivent pas rester passifs devant ce qui se passe. La LCR les appelle à se mobiliser dans l'unité contre la droite et le patronat et pour dire à la majorité PS-PC : « Ça suffit. Il faut changer de politique. Il faut gouverner contre les capitalistes ! »

La droite et le patronat,

après avoir encaissé le coup du 10 mai, ont repris leur souffle. D'autant plus rapidement qu'on les a laissé faire. Et depuis, ils mènent une guerre sans merci contre le changement.

Obstruction parlementaire, campagnes de panique, sabotage de la haute administration, refus d'investir, spéculation contre le Franc, sortie de capitaux et même mobilisations de rue et intervention de milices privées contre les travailleurs dans les entreprises : la liste, hélas, est incomplète.

Pour cela, ils utilisent toutes les positions de forces qui leur ont été laissées : ils contrôlent toujours l'essentiel de l'économie ; l'appareil administratif, militaire, policier (l'appareil d'Etat) qui a été laissé quasi intact. Et ils préparent une nouvelle mobilisation avec les assises du CNPF et pour les municipales. La nouvelle majorité leur cède au lieu de les mettre hors d'état de nuire :

Ils sont d'autant plus encouragés dans leurs offensives qu'ils rencontrent un gouvernement très conciliant. Au lieu de chercher à leur enlever ces positions de forces, il cherche à les séduire en multipliant les concessions.

Ainsi la droite et le patronat ont remporté des succès non négligeables et pu remobiliser leurs troupes. Rappelons quelques exemples :

— ils ont réussi à vider l'impôt sur la fortune de son contenu. Privant ainsi la majorité de ressources indispensables à une nouvelle politique ;

— ils ont fait augmenter l'indemnisation des nationalisations qui était pourtant généreuse ! Soit environ 55 milliards qui manqueront aussi pour une nouvelle politique ;

— ils ont fait multiplier les cadeaux aux patrons. Exemple, l'exonération de la taxe professionnelle : 17 milliards partis vers

les coffres. Le gouvernement Mauroy a distribué plus de subventions aux patrons qu'aucun gouvernement précédent ! — ils ont fait annuler tout changement un peu sérieux à l'armée. La promesse du service à 6 mois, envolée. Un nouveau sous-marin nucléaire en chantier : 10 milliards etc.

Le ton avait été donné dès après le 10 mai, en mettant au gouvernement des radicaux et des gaullistes « de gauche », nullement indispensables à une majorité parlementaire. Ces messieurs sont des défenseurs acharnés du capitalisme. Et il est clair qu'on ne peut gouverner contre les capitalistes avec leurs amis dans le gouvernement.

Des décisions contre le changement

La majorité PS-PC, parce qu'elle refuse de rompre sans ambiguïté avec les capitalistes, avec les règles de leur système, parce



Yvon Gattaz, président du CNPF, se réjouit : « Le nouveau recul sur l'impôt sur la fortune est une victoire du CNPF. » Dossier classé.

qu'elle leur donne de l'argent au lieu de leur en prendre assez, n'arrive pas à mettre le changement en route réellement.

Pire, elle est amenée, de concession en concession à prendre des mesures tournées contre les travailleurs.

— Blocage des salaires, après avoir distribué des milliards aux patrons. Pour les cheminots, l'augmentation prévue en septembre est

INTRODUCTION

annulée alors que le coût de la rentrée des classes par exemple est en hausse de 13 % !

— Refus de rembourser l'IVG alors que cela avait été solennellement promis. Et l'on sait que ce sont les femmes des couches laborieuses qui en pâtissent le plus.

— Impôt chômage alors que les patrons n'utilisent pas les largesses gouvernementales pour investir ou embaucher.

— Préparation par Bérégovoy de toute une série de mesures sur les dépenses de santé, alors que les patrons doivent plus de 20 milliards à la Sécurité sociale.

— Systématisation du retard des salaires sur les prix.

— L'emploi passe après l'inflation dans les priorités gouvernementales.

Il faut changer de politique

Face à cette situation, on entend sur les chantiers des réflexions qui marquent le doute : « Le 10 mai ça n'a servi à rien. Moi je n'irai plus voter. » Ou encore : « C'est peut-être de la démagogie de réclamer la satisfaction des revendications. La droite avait peut-être raison : c'est impossible à cause de la crise. »

Ces deux remarques sont fausses.

Il fallait battre Giscard. Sinon nous aurions connu des attaques encore plus brutales que celles des années précédentes. Pour les cheminots, c'était le démantèlement de la SNCF qui était en jeu.

Ces attaques nous les avons évitées, pour l'instant, grâce à la victoire électorale du 10 mai. Et ne plus aller voter, ce serait laisser la droite reprendre le gouvernail. Ce que nous aurions à payer très cher ensuite.

Mais on ne peut se contenter de cela. Il faut prendre les problèmes à la racine, sortir de la crise. Cela implique de changer de politique.

Ne pas chercher à marier la chèvre et le chou, ne pas chercher à résoudre la crise en préservant les profits capitalistes, alors que c'est le profit capitaliste qui est la cause de la crise.

Ne pas chercher à séduire les capitalistes, mais gouverner contre eux, les empêcher de saboter, prendre l'argent où il est : dans leurs coffres.

Alors on pourra résorber le chômage et rattraper le pouvoir d'achat

Est-ce illusoire, démagogique ? Les chapitres qui suivent démontrent que **non**.

Nous montrons qu'il est faux de dire que c'est encore une

fois aux travailleurs de faire les sacrifices.

Parce que ● c'est injuste

● c'est inutile

● il est immédiatement possible de faire autre chose.

● **Injuste** : ce n'est pas à nous de payer les conséquences de la politique menée par ceux qui nous exploitent et qui ont accumulé des richesses exorbitantes.

● **Inutile** : depuis le début de la crise, tous les pays capitalistes ont mené une politique d'austérité contre les travailleurs. En France il y a déjà eu trois plans Barre. Est-ce que la situation s'est améliorée ? Non, elle n'a cessé d'empirer.

● **Une autre politique est possible** : conforme aux intérêts des travailleurs. Cette politique, que nous appliquerions si nous étions au gouvernement, nous la détaillons, chiffres à l'appui, en ce qui concerne la SNCF.

Nous demandons aux cheminots, d'accord ou non avec nos positions, de les discuter. Nous avons tous à gagner de cette large confrontation d'idées.

Il faut dire halte là !

Face aux offensives patronales et réactionnaires, la classe ouvrière doit montrer sa force et sa détermination. Nous connaissons de sérieux revers si nous ne sommes pas capables de nous mobiliser dans l'unité.

En même temps, nous devons donner un coup de poing sur la table et avertir la majorité et le gouvernement que nous n'accepterons pas les mesures tournées contre les travailleurs, et la poursuite des cadeaux aux patrons. Il est de la responsabilité des organisations syndicales d'organiser une **journée d'action avec grève de 24 heures et manifestations** pour faire connaître le mécontentement et la détermination des travailleurs : **Halte au blocage des salaires, rattrapage du pouvoir d'achat, l'austérité pour les riches !**

De même, nous devons imposer le **remboursement de l'IVG** et combattre les retours en arrière, les concessions dans tous les domaines.

C'est ainsi que la droite sera battue aux municipales. C'est ainsi que le changement entrera dans les faits.

Le 3 septembre 1982

Où en est le changement à la SNCF ?

Les cheminots ont accueilli le 10 mai avec soulagement et espoir

Le 10 mai est venu, pour nous aussi à la SNCF, après des années d'attaques sur tous les fronts : accords salariaux qui entamaient notre pouvoir d'achat, baisse considérable des effectifs accompagnée de fermeture de lignes et d'établissements, croissance du nombre d'auxiliaires et de contractuels, etc. Les patrons étaient de plus en plus arrogants. Les atteintes aux droits syndicaux, les sanctions pour action revendicative se multipliaient. Les réunions paritaires ne donnaient quasi aucun résultat.

Bref, nous étions confrontés à une offensive systématique contre les cheminots et la SNCF, dont le plan Guillaumat avait donné la cohérence et qui laissait craindre le pire pour le renouvellement du statut de l'entreprise.

Dès leur installation, le nouveau ministre des Transports et le gouvernement ont insisté sur la nécessaire revalorisation du rail. Charles Fiterman déclarait que le rapport Guillaumat allait au feu. Ce langage nous changeait.

Mais entre les discours et la réalité vécue par les cheminots dans l'entreprise, on s'est vite aperçu que ce n'était pas la même musique.

La signature de l'accord social

Après plusieurs mois de négociations, on apprenait avec éclat, fin novembre, que toutes les directions syndicales avaient signé un accord avec la direction de la SNCF ! C'était un événement. La télé et les journaux en firent leurs gros titres. Et les adhérents des syndicats, qui n'avaient pas été consultés, furent les premiers surpris.

L'Humanité des jours suivants faisait une présentation tonitruante de l'accord : « Accord locomotive », « La SNCF sur la bonne voie », « L'accord qui a été signé hier entre la CGT et la direction SNCF

consacre le renouveau de l'entreprise nationale » (voir l'annexe n° 2) !

Le PS n'a pas été en reste : ni le *Matin*, ni Mauroy qui déclarait à propos des accords signés à la SNCF et la RATP : « ... ils ont un caractère exemplaire car ils permettent une réelle avancée sociale. La réduction de la durée hebdomadaire du travail à 39 heures, puis à 38 heures pour une partie des personnes concernées, va améliorer les conditions de travail. Elle sera en outre créatrice d'emplois » !

Quant aux responsables syndicaux, ils étaient un peu plus gênés quand il fallait rendre compte devant les cheminots. Ils se lancèrent dans une laborieuse démonstration, prétendant qu'il ne s'agissait nullement d'un accord, mais d'un constat. Et que sur toutes les questions clés (salaires, 39 heures, PS4), ils avaient émis des « réserves ». Mais que c'était néanmoins très positif...

Ils étaient les seuls à saisir la distinction entre l'accord et le constat puisque le Premier ministre, le ministre des Transports, toute la presse, y compris *l'Humanité*, parlaient de l'accord approuvé par les organisations syndicales. Et ils ne surent jamais expliquer pourquoi ils avaient signé un « constat » qui ne satisfaisait aucune des revendications essentielles.

La réalité

Certains cheminots ont été momentanément abusés. Mais les faits n'ont pas tardé à s'imposer.

Cela ne veut pas dire qu'aucune mesure positive n'a été prise. Il y a eu :

- la fin de la baisse des effectifs ;
- la réouverture de lignes ;
- l'intégration d'une (très petite) partie des auxiliaires et contractuels et quatre jours de congés supplémentaires pour les autres ;
- un début d'action contre les discriminations envers les femmes (suppression des quotas pour les examens de TEN-exploitation à venir) ;
- le renforcement des moyens des organisations syndicales ;
- la réintégration des révoqués de 1947.

Mais ces mesures positives sont tota-

lement en dessous des nécessités élémentaires, et la signature de l'accord a été utilisée par les patrons, dans toutes les délégations, contre les revendications des cheminots.

Salaires

Le rattrapage au titre de 1981 a fait un moment illusion. Mais l'augmentation réelle était insignifiante. Car si *l'Humanité* parlait d'une majoration de 1 400 F, au niveau 1A et pour la dernière zone, c'était pour l'année entière. Cela représentait environ 100 F mensuels (1). Ce qui a porté au 1^{er} janvier 1982 le salaire d'embauche à 3 193 F en dernière zone et 3 281 F nets à Paris (2).

Il était donc pour le moins osé de parler « d'augmentations sensibles » ou « allant dans le bon sens » comme le déclarait la CFDT. Les 100 F mensuels furent annulés en 1 mois par la hausse des prix.

Quant au mécanisme de rattrapage, c'était le même que sous Giscard : les salaires courent assez loin derrière les prix et notre pouvoir d'achat est systématiquement rogné. Pour un niveau 4 par exemple la perte a été de 850 F sur l'année 1981.

Effectifs

Conditions de travail

L'effectif au 31 décembre 1982 devrait être supérieur de 4200 agents par rapport au 31/12/1981. Répétons-le : c'est l'aspect le plus positif de cet accord.

● Mais s'il y a progression de l'effectif global, cela ne signifie pas maintien dans tous les établissements ou filières.

● Le chiffre de 15 000 embauches faisait illusion, certains l'ayant compris comme 15 000 cheminots en plus. On le voit, c'est beaucoup moins ;

— Cette embauche est insuffisante en regard des besoins ; des revendications essentielles des cheminots et des besoins du service public. Et courant 1982, les difficultés ont été nombreuses, avec des pos-

CHAPITRE 1



Conditions de travail : pas de changement

tes non tenus en pagaille, et pour l'attribution des congés et repos.

- Les 39 heures n'ont apporté aucune modification sensible des conditions de travail, ni aucune embauche consistante contrairement à ce que prétendait Mauroy.

- Il n'y a pas passage à 38 heures au 1^{er} juillet pour les agents en 3 x 8 avec « en outre, compensation de la pénibilité du travail de nuit ». C'est la compensation des heures de nuit (9 mn/h) qui peut permettre un calcul estimant la semaine à 38 heures.

Mais rappelons que non seulement la LCR, mais toutes les organisations syndicales refusaient jusqu'alors ce type de calcul. Car il s'agit de deux choses complètement différentes : l'horaire hebdomadaire de base, d'une part, et, d'autre part, les compensations pour pénibilité.

- Même les 110 repos, considérés comme l'avancée la plus significative, s'avèrent dans les faits moins positifs qu'on l'espérait. A cause de l'insuffisance de l'embauche, ils se traduisent paradoxalement dans de nombreux cas par une aggravation des conditions de travail. La direction jouant sur les taquets du P4.

- Enfin, et c'est parmi les éléments les plus graves, il y a eu refus de refondre le P4 et d'abroger la S7B n° 4. Ainsi, même cette revendication majeure avancée dans les actions des cheminots n'a pas non plus été satisfaite.

Auxiliaires - contractuels

C'est certainement le secteur où la déception et la colère ont été les plus grandes. Il y en avait 20 000. Ils sont en règle générale les moins protégés et les

plus exploités des cheminots. Aussi, l'exigence de leur intégration est-elle primordiale.

Un début d'intégration a eu lieu. Mais il y a tellement de restrictions en tous genres qu'une infime minorité seulement en a bénéficié : chiffre donné au conseil d'administration est 700. 700 sur 20 000 !

C'est absolument scandaleux et encore un dédit majeur par rapport aux promesses de la gauche.

Il faut ajouter qu'ils ont été intégrés au bas de l'échelle, quelle que soit leur qualification, ce qui doit être condamné. Quant aux non-intégrés, ce ne sont pas les quatre jours de congés supplémentaires ni les promesses d'amélioration du PS26 qui règlent leur situation.

La « rationalisation »

L'arrêt de la baisse des effectifs ne veut pas dire le maintien des effectifs sur place. Là aussi la direction poursuit ses tentatives. Quelques semaines après la victoire de la gauche, le triage de Vaires a dû partir en grève pour le maintien des 2 x 8. Il est semble-t-il à nouveau menacé. De nombreux autres sont figés ou risquent de l'être si la mobilisation des cheminots n'est pas suffisante. De nouvelles attaques contre le dépôt d'Anemasse ont entraîné récemment une grève dans la région de Chambéry. Les ateliers-magasin de La Folie, objet d'une lutte de plusieurs mois, sont quasiment fermés. On pourrait allonger la liste.

Droit syndical

Les organisations syndicales ont obtenu plus d'heures et de permanents.

C'est bien. Mais il n'y a pas, jusqu'à présent, une meilleure reconnaissance du fait syndical sur le terrain. A ce niveau les droits n'ont pas été élargis. Même l'heure d'information mensuelle n'a pas été obtenue. Il s'agit pourtant d'une demande minimale. Cela n'a pas empêché les directions dans de nombreux endroits de sanctionner les cheminots qui se mobilisaient sur cette question.

Les patrons sont toujours les mêmes

Nous avons toujours les mêmes patrons en face de nous, ceux qui appliquaient avec zèle la politique antisociale et de démantèlement sous Giscard. Il est inadmissible que le gouvernement les ait laissés en place comme si de rien n'était.

On nous répond parfois : « L'important n'est pas changer les hommes, mais de changer de politique. » C'est vrai que l'important est de changer de politique. Mais on ne peut changer de politique en conservant les mêmes hommes à tous les rouages décisifs de décision et de commandement.

Là aussi, les faits le prouvent. Après un moment de frayeur, les patrons, ne se sentant plus menacés, ont retrouvé toute leur arrogance. A tous les niveaux ils freinent ou sabotent la volonté de changement. Les cheminots sont contraints, dans tous les secteurs, de recourir à l'action pour arracher les revendications les plus minimales !

De plus, le maintien intact de la hiérarchie fait que tous les gaspillages, dessous de table, ententes avec le privé peuvent continuer comme auparavant (voir chapitre n° 3 et annexe n° 7). Et l'on sait que cela coûte très cher à l'entreprise. Nous y reviendrons plus loin.

(1) Exactement : de 96 F à 123 F selon les zones, au plus bas niveau.

(2) Pour comparer les « efforts sociaux » de la direction SNCF, rappelons qu'après un an de présence, un jeune cheminot touche environ 3 500 F, et paie plus de 700 F la chambre en foyer SNCF à Paris, soit plus de 1/5^e de son salaire (avec souvent un autre loyer en province).

Nos revendications

On ne peut reprendre ici toutes les revendications. Seulement les revendications clés, qui sont un **minimum immédiatement nécessaire**, si l'on veut un peu sérieusement changer les choses.

Certains, même parmi les cheminots, commencent à reculer : « *Il ne faut pas exagérer, il y a la crise.* » Les revendications essentielles ne sont pas exagérées. Après des années d'attaques contre le pouvoir d'achat et les effectifs, nos revendications sont **légitimes**. Elles ne représentent pas ce dont les travailleurs ont besoin pour vivre bien, mais ce dont ils ont besoin **seulement pour vivre décemment**.

Et nous montrons dans les chapitres suivants que s'attaquer à la crise et satisfaire les revendications n'est pas contradictoire. Au contraire c'est la même politique — tournée contre les capitalistes — qui permet de combattre la crise et de satisfaire les revendications.

DEFENSE du POUVOIR D'ACHAT :

- **SALAIRE d'EMBAUCHE à 4 000 F nets.**
- **AUGMENTATIONS jusqu'au niveau 7.**

● Qui peut dire que 4 000 F c'est exagéré ? Dans quelles conditions vit-on si l'on gagne moins ? Quand on sait le prix des loyers et des produits de première nécessité, ce qu'il en coûte d'habiller ses enfants et de les équiper pour aller à l'école.

C'est bien le minimum de pouvoir faire cela ! Les travailleurs devraient aussi pouvoir aller au spectacle, se cultiver, se divertir, partir en vacances. On sait que ce n'est pas toujours le cas.

Alors oui, 4 000 F nets, c'est un minimum nécessaire pour vivre, et un minimum nécessaire tout de suite.

● Il n'y a pas que le salaire d'embauche : les autres aussi ont été touchés toutes ces dernières années. Nous proposons le rattrapage suivant jusqu'au niveau 7 :

Niveau 1 :	+ 700 F (passage à 4 000 F)
Niveau 2 :	+ 600 F
Niveau 3 :	+ 500 F
Niveau 4 :	+ 400 F
Niveaux 5/6/7 :	+ 300 F

C'est une mesure déterminée par le retard accumulé. Ceci étant fait, par la suite, nous proposerons des **augmentations égales pour tous**.

**Cette revendication coûte :
2,861 milliards**

● Si l'on ne veut pas que les travailleurs fassent les frais de l'inflation dont ils ne sont pas responsables et que les salaires cou-

rent toujours après les prix, il faut l'échelle mobile des salaires.

Les tentatives actuelles du gouvernement, sous pression du patronat, visent à **aggraver** encore le retard des salaires sur les prix. C'est inacceptable.

**Cette revendication coûte :
421 millions**

CONTRE LE CHOMAGE

- **Pour l'AMELIORATION des CONDITIONS de VIE et de TRAVAIL pour vivre au pays**
- **CREATION de 40 000 emplois**
- **Les 35 heures et les 6 h de nuit = 8 h tout de suite**
- **ABROGATION du PS4 et de la S7B n° 4, pour une**
- **REGLEMENTATION du travail de progrès**

Il y a plus de 2 millions de chômeurs. Pour eux c'est l'angoisse de l'absence de travail, de l'incertitude de l'avenir et de se sentir inutile.

Pour les autres c'est au contraire la surcharge. Les heures passées dans les transports bondés. Les horaires décalés, les 2 x 8, les 3 x 8, qui perturbent l'organisme. Le petit nombre de repos le dimanche. Bref, l'impossibilité de mener une vie normale. Avec, de surcroît, pour les femmes, une deuxième journée de travail qui les attend à la maison.

Tout cela fait vivre sous tension, avec une fatigue dont on n'arrive plus à se défaire. En fait, on vit pour travailler : les repos, on en profite à peine, ils servent à nous retaper pour être en état de retravailler.

Et puis, la fatigue et la volonté de faire vite pour rentrer chez soi, sont les causes essentielles des accidents du travail.

Il n'est pas acceptable que certains n'aient pas de travail pendant que les autres en ont trop.

La productivité du travail a considérablement augmenté à la SNCF. De 1958 à 1980 elle a été multipliée par plus de 2,5. Elle est moitié moindre dans les autres pays européens ! Elle devrait profiter aux cheminots par la baisse du temps de travail et l'amélioration des conditions de travail ; et aux chômeurs par la création d'emplois.

Créer 40 000 emplois permet le passage immédiat aux 35 heures, la mise en place du 6 heures de nuit = 8 heures et

CHAPITRE 2

d'une véritable réglementation du travail de progrès. En outre, cela permettrait d'accélérer le retour au pays de ceux qui ont été contraints de partir de chez eux et que les nouveaux embauchés ne soient pas obligés de s'exiler.

**Cette revendication coûte :
3,744 milliards**

TITULARISATION des AUXILIAIRES et CONTRACTUELS

Cette revendication est, nous l'avons vu, malheureusement toujours d'actualité. Comment est-il possible que plus d'un an après le 10 mai, une catégorie de cheminots ait encore un statut précaire et inférieur.

On ne peut pas parler sérieusement de justice sociale à la SNCF tant qu'il n'y a pas, réellement, l'extension du statut aux auxiliaires et contractuels qui le désirent.

**Cette revendication coûte :
33 millions**

ARRET de TOUTE DISCRIMINATION à l'égard des FEMMES

Entreprise nationale, la SNCF devrait être à la pointe en matière d'égalité et de droits des femmes. Pour l'instant, elle n'a rien à envier au privé en ce qui concerne la discrimination. Il y

a certes les déclarations, tout ce qui est « théoriquement possible ». Mais il y a les faits, beaucoup plus fiables.

- L'essentiel des emplois demeure interdit aux femmes : la conduite, le mouvement, le matériel leur sont pratiquement inaccessibles. Les raisons invoquées ne sont pas neuves : métiers trop durs physiquement, horaires de nuit, etc.
- Près de la moitié des cheminotes sont auxiliaires ou contractuelles. Fin 1981, sur 13 868 contractuel(le)s, il y avait 9 978 femmes. Plus de 70 % !
- Entreprise d'hommes, la SNCF refuse aux femmes la formation professionnelle et un juste déroulement de carrière. L'écrasante majorité d'entre elles sont à l'exécution, cantonnées dans les emplois « typiquement féminins » : travail de bureau, OS dans certains ateliers, femmes de ménages, gardiennes, femmes de cantines, services sociaux, guichets.
- D'où des conditions de travail extrêmement pénibles. Le travail aux billets avec les horaires, les clients, les en-moins s'est encore détérioré avec l'arrivée de l'informatique.

De même pour les emplois de bureau. Et dans les CIR (centres informatiques régionaux) il n'est pas rare de trouver 40 ou 50 femmes dans la même salle au milieu d'un bruit épuisant.

Les conséquences médicales du travail sur écran lumineux n'ont bien sûr pas été prises en compte par la direction. Et les médecins SNCF sont très réticents à venir les constater sur place.

● La SNCF a quelques halte-garderies. Mais le plus souvent il n'y a pas de crèche sur le lieu de travail.

● Toute une série de droits ne sont pas les mêmes pour les cheminots et les cheminotes, à « l'avantage » de celles-ci. Citons, les conditions du congé parental, les soins à enfants, etc., qui « défavorisent » les cheminots.

Bien entendu, cela se retourne contre les femmes, car à choisir, c'est elles qui resteront à la maison pour s'occuper des enfants.

Même les pensions de réversion sont inégales. Le veuf touche moins que la veuve. Comme si les cheminotes ne cotisaient pas au même titre que les cheminots !

Fiterman a adressé une recommandation à la direction SNCF sur l'égalité des droits. Et les quotas ont été officiellement



Pour les revendications, il faut la mobilisation unitaire des cheminots

supprimés au concours de TEN-exploitation. C'est bien mais c'est insuffisant. Parce que l'égalité hommes-femmes se heurte à de puissantes barrières :

- L'arrivée massive des femmes dans toutes les filières obligerait la direction SNCF à alléger les postes de travail qui sont pénibles pour les hommes aussi. Mais « ça fait partie du métier ».
- Quitte à n'être pas populaires, il faut ajouter que le comportement des cheminots est la deuxième barrière. La majorité des cheminots ne comprend pas que la bataille pour l'accès des femmes à tous les postes, c'est la bataille pour l'amélioration des conditions de travail et de vie de tous les cheminots, hommes ou femmes.

Lorsqu'une femme arrive à tenir un poste « masculin », tout est fait pour qu'elle abandonne : l'ambiance « rigolarde », le paternalisme, aucune erreur ne lui est pardonnée. Elle n'est pas une collègue à part entière.

Nous devons mettre un terme à cette situation :

- satisfaction des revendications élémentaires, en particulier les 12 jours de congés annuels minimum pour garde d'enfant malade. Ouverture de crèches d'entreprise et de cités ;
- égalité stricte des droits pour les hommes et les femmes ;
- formation professionnelle, information générale et amélioration des conditions de travail pour l'accès des femmes à tous les postes de travail.

Derrière ces revendications matérielles se cache quelque chose de beaucoup plus essentiel : le respect de la dignité des femmes. A l'une d'elle qui demandait les conditions pour monter en machine, un cheminot pourtant syndicaliste a répondu : « Si ça marche tu me préviendras que je ne prenne pas ton train. » Cette « plaisanterie » imbécile marque le statut inférieur dans lesquelles les femmes sont maintenues.

Il n'y aura pas de changement durable et profond tant que cela durera.

de NOUVEAUX DROITS pour les TRAVAILLEURS

Les cheminots sont bien placés pour savoir que sans capacité de mobilisation, les droits conquis peuvent être vidés de leur substance. Ainsi en était-il de ces multiples réunions paritaires qui se succédaient sans rien donner.

Ce serait néanmoins une erreur de ne pas réclamer l'extension de nos droits, qui peuvent être autant de moyens supplémentaires aux mains des travailleurs.

1) Nous exigeons immédiatement :

— L'attribution de l'heure d'information syndicale mensuelle : il est incroyable que des cheminots aient pu se faire sanctionner au cours de cette année parce qu'ils mettaient cette revendication en pratique. Revendication pourtant bien minime et qui s'avérera vite insuffisante si l'on veut que l'ensemble des cheminots puissent prendre en main la discussion et participer aux décisions des problèmes qui les concernent.

— La création de comités hygiène et sécurité : actuellement, les délégués n'ont quasiment aucun pouvoir. Il faut de véritables CHS dotés du droit d'interdire à la direction l'utilisation de tel équipement dangereux ou la mise en œuvre de tel procédé de travail (droit de veto).

2) Les conseils d'atelier :

Nous y sommes favorables, tout en mettant en garde les cheminots. Il faudra combattre ceux qui veulent en faire des organes auxiliaires de la direction pour l'aider à améliorer le rendement du travail.

Les conseils d'ateliers pour nous doivent permettre un contrôle accru et un meilleur rapport de forces face aux patrons. Ils doivent être mis en place au niveau des chantiers pour permettre une participation du plus grand nombre. Ils doivent avoir le

droit de négociation avec l'autorité locale. Et il faut des réunions régulières des délégués des conseils d'ateliers au niveau des établissements sur le temps de travail.

Sur cette question plus que sur toute autre, c'est le degré de mobilisation des cheminots qui sera décisif.

3) **Création du comité d'entreprise** : nous appuyons cette mesure prévue dans le projet de loi, qui est d'une grande importance. Il faut que, comme dans les autres entreprises, il soit sous la responsabilité des organisations syndicales. Cette précision pourrait sembler inutile. Elle est pourtant nécessaire puisqu'il semblerait qu'à part la CGT et la CFDT, les autres organisations syndicales soient prêtes à accepter que la direction SNCF en garde le contrôle. Ce qui est inadmissible.

Pour le reste, il faudra attendre les modalités concrètes de sa mise en place pour se prononcer.

4) **Le conseil d'administration** : le projet de loi prévoit que les représentants syndicaux représenteront environ le tiers du nouveau CA. Nous sommes en désaccord avec cela.

Quelle pourra être en effet leur attitude, alors qu'aucune décision énergique n'est prise contre les différentes formes de pillage de la SNCF (voir le chapitre suivant) et que les contraintes



Vivre sans être enchaîné au travail

capitalistes continueront à peser sur l'entreprise ? Les sources du déficit vont se perpétuer vu la timidité des mesures gouvernementales et la direction continuera d'opposer cette situation à la satisfaction des revendications.

Dans ces conditions, nous sommes contre que des représentants syndicaux soient administrateurs, ce qui serait une entrave à l'indépendance des organisations syndicales par rapport à la direction de l'entreprise.

Nous proposons que des représentants des organisations syndicales assistent au CA sans en être membres. Ils y assisteront pour contrôler les orientations et décisions du CA, pour informer les cheminots sur l'ensemble du fonctionnement de l'entreprise, pour les alerter si nécessaire. Nous demandons donc qu'ils aient accès à l'ensemble des informations dont disposent les administrateurs et qu'ils disposent d'un droit de veto (droit d'interdire) sur toutes les décisions ayant des conséquences sociales sur les cheminots.

Halte au pillage de la SNCF

Le déficit de la SNCF est l'argument massue opposé régulièrement aux revendications des cheminots. Il servait aussi à nourrir les attaques contre l'entreprise et préparer son démantèlement.

Il est donc essentiel d'analyser en profondeur ce déficit. Deux points clés apparaîtront :

1. Lorsqu'ils mettent en avant ce que la SNCF coûte à l'Etat, ses censeurs utilisent une comptabilité très particulière : ils n'intègrent pas les avantages (les économies) considérables du fer pour la société. Ils ne raisonnent pas sur les coûts globaux qu'entraîne chaque mode de transport.

Si on intègre par exemple les coûts des accidents de la route, des nuisances de toute sorte, de la dépendance pétrolière etc., le tableau change et tourne radicalement à l'avantage du fer.

2. Le déficit de la SNCF est le produit de la politique des transports mise en œuvre par la bourgeoisie (avantage à l'automobile et au transport routier) et du pillage systématique de l'entreprise par les grands groupes capitalistes.

Le PILLAGE par la SOUS-TARIFICATION MARCHANDISES

La SNCF a généralisé une sous-tarification très importante du trafic marchandises au profit des gros chargeurs.

Les contrats réels sont secrets, tant ils apparaîtraient scandaleux. Pourtant, régulièrement quelques informations percent.

Donnons trois exemples :

- Les tarifs consentis aux pétroliers font preuve depuis 1949 d'une remarquable résistance à l'inflation :
1949 : 5,33 centimes la tonne/km
1973 : 5,73
1979 : 8,01

Encore s'agit-il de moyenne. Les gros chargeurs obtiennent des conditions encore plus étonnantes :

- « En 1968 un train de plus de 1 000 tonnes de produit pétroliers fut taxé 10 000 F pour un parcours de plus de

300 km » (le Monde du 31/3/1978) Soit environ 3 centimes la t/k !

- « En 1968, une rame de wagons vides Solvay circulait de Tavaux à Bellegarde (soit près de 1 000 t sur 200 km) pour 150 F, ce qui ne payait même pas l'électricité consommée pour la traction » !!! (le Monde du 31/3/1978)

M. Chadeau, nouveau président du conseil d'administration, a évalué officiellement le manque à gagner pour l'exercice 1981 à

3 à 4 milliards de francs

soit beaucoup plus que le déficit de cet exercice : 2,2 milliards

le PILLAGE par LES WAGONS de PARTICULIER

Ce sont les mêmes gros chargeurs (parmi lesquels ESSO, BP, Péchiney Ugine Kuhlman, USINOR, SACILOR...) qui ont profité au maximum de l'opération « wagons de particuliers ». L'affaire était tellement juteuse que des sociétés de location se sont constituées pour exploiter l'aubaine. Même des particuliers se sont regroupés en sociétés.

La part des wagons de particuliers n'a cessé de croître. En 1978 ils représentaient 32,3 % du parc et transportaient 53,9 % du tonnage total.

Ce n'est pas étonnant puisque ces wagons :

- rapportent à leur propriétaire une redevance substantielle payée par la SNCF,
- bénéficient de tarifs encore plus bas,
- bénéficient d'un acheminement accéléré par rapport aux wagons SNCF (c'est à peine croyable et pourtant vrai).

Un wagon dure 20 à 30 ans. En 1977, la SNCF payait aux propriétaires 12 000 F par an et par wagon. Soit un remboursement en 5 ans (9 ans si on ajoute les frais d'entretien au prix d'achat). Et le reste du temps le « particulier » continue à encaisser ses 12 000 F.

En 1980, la SNCF a versé 2,7 milliards de redevances pour les wagons de

particulier, les trains complets et embranchement particuliers

**Estimation pour 1981 :
3 milliards**

LA SURTARIFICATION au PROFIT des FOURNISSEURS

Les entreprises qui travaillent pour la SNCF gonflent leurs prix et exploitent la société nationale de diverses manières. Soit parce qu'elles sont en position de monopole, soit parce que, dans leur secteur, elles sont quelques-unes en position dominante, ce qui leur permet de s'entendre sur les tarifs.

Les factures mystérieuses des entreprises de travaux publics

Selon les spécialités, il y a 3 ou 4 entreprises, parfois moins, qui se partagent les marchés SNCF, et se retrouvent donc en situation d'imposer leurs prix. Nous ne sommes pas capables actuellement de chiffrer ce surprofit.

Il y a un autre aspect, dont bizarrement personne ne parle plus. Un scandale énorme que tous les cheminots connaissent : avec la complicité intéressée de l'encadrement de l'Équipement, les entreprises détournent des sommes considérables. Remblais à la place du béton, matériaux surévalués, nombre d'heures de travail gonflées, tout est bon.

L'étude de plusieurs cas et notamment celle d'un très gros chantier récent nous permet d'évaluer ce détournement pour 1981 à

**un minimum de :
200 millions**

La surtarification des entreprises de construction ferroviaire

Dans tous les secteurs possibles, sous prétexte de rationalisation et d'économie,

la SNCF a confié une part croissante de travaux au privé. Et chaque fois qu'une comparaison précise est possible, il apparaît que le privé est (beaucoup) plus cher que ce que feraient les cheminots.

Deux exemples :

● Appareil de voie (aiguillage-branchement à 2 voies TG 0,11 C à déviation avec équipement SES) :

prix ateliers SNCF : 37 145,50 F

prix privé : 43 777,95 F

(procès-verbal de CMPR 1979).

● Pupitre de commande pour le PRS de Chartres :

facture atelier de la Folie 33 290,13 F

devis industrie privée : 127 630,00 F

Sans commentaire ! (déclaration intersyndicale 1979).

Dans la construction ferroviaire aussi, les grands trusts (Alsthom, Creusot-Loire) imposaient leurs prix. On peut en faire la

seurs privés qui ensuite vendent et tirent profit des avancées technologiques.

Plus, la SNCF intervient pour faire gagner des marchés internationaux au privé, la SNCF envoie des représentants à l'étranger, organise des stages en France. Cela lui coûte cher et rapporte... aux trusts :

« Grâce à l'importance et à la qualité de ses bureaux d'études et de ses moyens d'essais, tant à poste fixe (laboratoires) qu'en ligne, la SNCF apporte à l'industrie ferroviaire une contribution significative pour le développement des produits destinés à l'exportation :

— soit qu'il s'agisse de matériels ou de procédés directement dérivés de ceux en usage à la SNCF et pour lesquels celle-ci a souvent joué dans le monde le rôle de leader ;

— soit qu'il s'agisse de matériels spécialement conçus par l'industrie pour l'exporta-

ganisation des stages, il en a coûté 3,6 millions à la SNCF.

Le secteur nationalisé

On nous objectera que tout cela était vrai en 1981. Mais depuis il y a eu les nationalisations.

D'abord il n'y a qu'une partie des entreprises concernées touchées par les nationalisations et très inégalement.

Ensuite, cela dépend de la politique suivie par les entreprises nationalisées. Si elles continuent à accepter les règles du jeu capitaliste, cela ne changera pas grand-chose.

La SNCF en a fait l'expérience amère avec EDF. En 1975, EDF vend le kWh qui lui revient à 8,92 c :

— 7,36 centimes à Pechiney ;

— 11,59 centimes à la SNCF.

EDF aussi fait des cadeaux aux trusts et se rattrape, en partie, sur la SNCF.

LES FILIALES

La SNCF s'est lancée dans une politique a priori très obscure de filialisation.

En fait seul est obscur le montant exact du détournement ainsi opéré. Car les objectifs étaient très clairs, dans le cadre du projet de démantèlement de l'entreprise :

— faire échapper un nombre croissant des travailleurs au statut. Donc les priver de garanties sociales et les rendre ainsi plus vulnérables. Et du même coup affaiblir ce secteur puissant de la classe ouvrière que sont les cheminots (comme ils ont voulu démembrer Billancourt) ;

— faire passer des activités très rentables progressivement au profit du privé.

Ainsi les 8 sociétés dans lesquelles la SNCF est majoritaire sont toutes bénéficiaires. Et certaines substantiellement. Il y a donc un manque à gagner sous forme de bénéfices non encaissés, qui vont au privé.

Pour les seules filiales en 1980 (extrait du rapport d'activité)

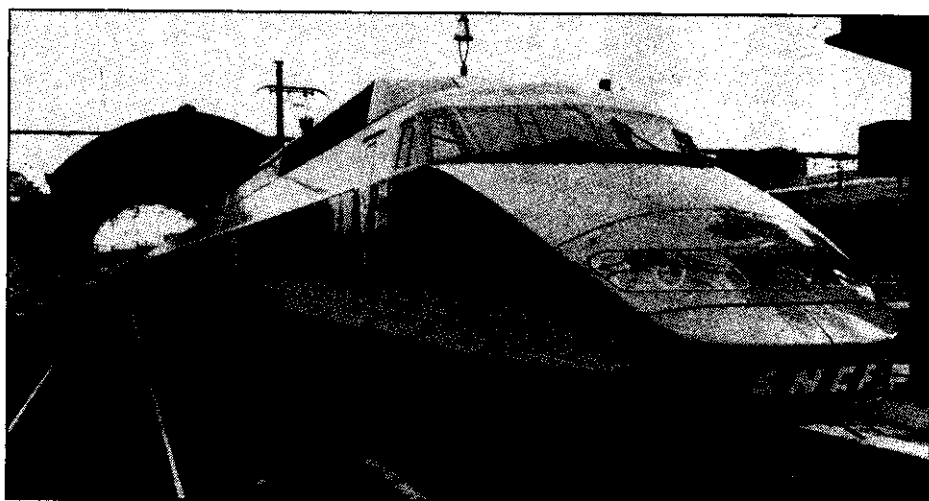
Chiffre d'affaires : 1 017 085 000 F

Bénéfice net (déclaré) : 33 719 000 F

Dividendes touchés

par la SNCF : 9 056 000 F

Plus, la SNCF fait à ses filiales des prêts non remboursés nettement supérieurs aux dividendes qu'elle touche !



Le groupe SVE7 construit les rames TGV, les infrastructures et s'en met plein les poches.

démonstration sur une longue période : de 1968 à 1976 :

— augmentation des prix de gros : 98 % ;

— augmentation des prix de matériel traction : de 113 à 124 % suivant les types de matériel.

Soit une surtarification de 15 à 16 %.

On peut estimer la surtarification pour 1981 à

tion, mais qui bénéficient dans la conception de leurs composants de l'expérience des matériels SNCF, celle-ci pouvant même prêter son concours pour l'exécution avant livraison d'essais d'investigations ou de contrôle qui dépassent les moyens de l'industrie. »

(Rapport d'activité 1981 « La SNCF et la coopération internationale ».)

Il n'y a aucun chiffre global des dépenses de la SNCF dans ce poste. Néanmoins, on peut avoir une idée, avec ce seul chiffre donné par le rapport officiel cité ci-dessus : en 1981, pour la seule or-

**Matériel roulant :
567 millions
Installations fixes
(non compris les TP) :
250 millions**

L'aide directe aux entreprises privées

La SNCF sert de banc d'essais pour toute une gamme de produits qu'elle utilise (ou même qu'elle n'utilise pas). Ses bureaux d'études et ses laboratoires servent au privé. Cela lui coûte de l'argent, mais ne lui rapporte rien : ce sont ces fournis-

Année	Prêts et avances non remboursés aux filiales et participations	Dividendes encaissés
1978	101 millions	13 millions
1979	100,5 millions	13,8 millions
1980	98 millions	15 millions

On le voit, il y a des bénéfices, mais la SNCF perd de l'argent. Les « affaires communes » avec le capital privé se font au profit de ce dernier.

CHAPITRE 3

LE PILLAGE PAR LES BANQUES

En plus de tout ce qui précède, la politique de l'état vis-à-vis de la SNCF a considérablement aggravé la situation.

La société nationale est dotée d'un capital dérisoire. Et elle reçoit 8 fois moins d'aide de l'Etat que la route pour ses dépenses d'infrastructure. La SNCF finance quasiment seule ses infrastructures, ce qui n'est bien sûr pas le cas des autres modes de transport.

Cela la pénalise considérablement dans sa concurrence avec la route et n'est jamais mis en avant quand on parle du déficit. (Rappelons que le TGV a coûté 10 milliards).

Il y a une seconde conséquence. Avec peu de fonds propres pour financer ses investissements, la SNCF a dû se lancer dans une politique d'emprunts de plus en plus démesurée, mais qui fait bien l'affaire des banques prêteuses.

En 1981 il en a résulté :

4 milliards de charges financières dont 820 millions pour

le seul financement des déficits antérieurs.

Soit 8,3 % des dépenses de fonctionnement !

Les COPAINS et les COQUINS

Le pillage de l'entreprise nationale n'est donc pas un phénomène marginal. C'est une véritable gnise en coupe réglée.

Il n'est pas le résultat d'une improvisation, mais d'une politique délibérée et qui profitait toujours aux mêmes. « Les mêmes », ce ne sont pas seulement les capitalistes en général, mais plus précisément les groupes financiers les plus puissants que l'on retrouvait à tous les carrefours : les Rotschild, Suez, Paribas, Empain, Schneider (voir l'annexe n° 5).

● Ce sont eux les plus gros utilisateurs du chemin de fer, qui profitent donc au maximum de la sous-tarification marchandise, des wagons de particuliers, etc.
● Ce sont eux les principaux fournisseurs de la SNCF, qui profitent donc de la surtarification.

● Ce sont eux les principaux partenaires

dans les filiales, à qui profitent donc les bénéfices que ne touche pas la SNCF.

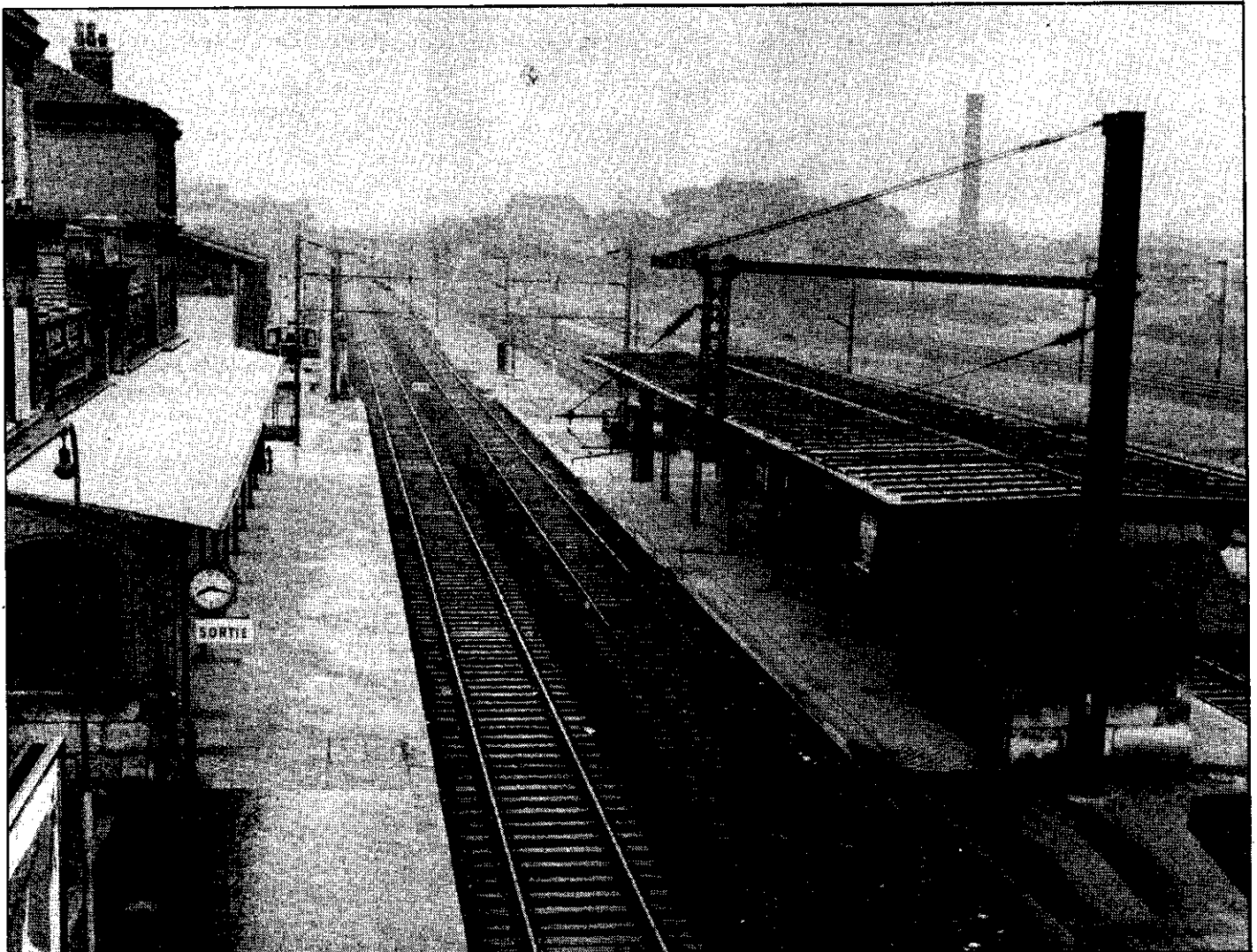
● Ce sont eux enfin, qui étaient actionnaires privés de la SNCF et qui ont donc contribué aux décisions qui précèdent.

N'est-ce pas un joli dispositif ?

Ainsi, ces messieurs qui pour une part ont bâti leurs empires grâce aux indemnités perçues lors de précédentes nationalisations (dont celle des chemins de fer en 1937), n'avaient pas lâché le fromage.

Par tous les bouts possibles ils ont continué à tirer profit du travail des cheminots. Ceci en accord politique direct avec le haut encadrement de la SNCF et les gouvernements d'avant le 10 mai. C'est la loi du capitalisme.

Ceux qui espèrent changer les choses en se contentant de nationaliser, sans toucher aux appareils dirigeants, ni aux rouages économiques et politiques du système, doivent méditer cette histoire.



Des infrastructures payées au prix fort

Oui!

Satisfaire les revendications, c'est possible

Faisons nos comptes.

COUT DES REVENDICATIONS :

Augmentation des salaires :	Millions
effectif actuel	2 674
auxiliaires et contractuels	
intégrés	187
Total	2 861
Echelle mobile des salaires	421
40 000 emplois supplémentaires	3 744
Intégration des auxiliaires	
et des contractuels	33
Total	7,059
	Milliards
DEFICIT 1981	2,2

TOTAL GENERAL : 9,259 milliards

RECETTES :

	Millions
Sous-tarification	3 500
Wagons de particuliers, etc.	3 000
Surtarification Travaux Publics	200
Surtarification matériel roulant	567
Surtarification installations fixes	
(non compris les T.P.)	250
Frais financiers dûs	
aux déficits cumulés	820
Moitié du reste	
des frais financiers	1 590
Coût minimum des filiales	
et participations	83

TOTAL GENERAL : 10,010 milliards

REMARQUES SUR CE COMPTE

Nous avons pris comme référence le budget 1981 parce que c'est le dernier sur lequel nous avons toutes les indications. Mais nous avons chiffré les revendications sur les effectifs 1982. Ceci désavantage doublement notre démonstration :

- l'effectif 1982 est supérieur à celui de 1981 ;
- les recettes sont comptées en 1981, où un milliard 81 vaut plus qu'un milliard 82.

En recettes nous avons fait figurer les 820 millions de frais financiers dues aux déficits. C'est qu'on ne peut imputer à un budget type SNCF les conséquences d'un déficit dont nous montrons comment il aurait pu largement être résorbé.

De même, nous n'acceptons pas pour moitié le reste des frais financiers dûs à la faiblesse du capital dont a été dotée la SNCF et à l'obligation simultanée qui lui était faite de financer ses infrastructures.

Pour la sous-tarification marchandises, nous avons pris le chiffre moyen de la fourchette donnée par la direction SNCF, estimant qu'elle avait des sources suffisantes.

Pour toutes les autres estimation, nous avons pris les pourcentages les plus petits de façon à renforcer notre démonstra-

tion. Mais il est sûr que les « recettes » réelles seraient supérieures. Peut-être largement.

Si dans les dépenses nous n'avons pas chiffrer, faute d'éléments, l'augmentation salariale des 6000 contractuels et auxiliaires non intégrés, dans les recettes nous n'avons pas inclu :

- les surtarifications probables sur les autres achats ;
- le manque à gagner par les filiales ;
- le supplément de recettes dû à un retour d'une part du trafic marchandises au rail ;
- le supplément de recettes dû à une augmentation du trafic voyageur ;
- l'accroissement des économies d'énergie dû à la poursuite de l'électrification, etc.

Tout cela est considérable. Et des deux dernières remarques montrent que dans les faits, il serait possible de supprimer un déficit bien supérieur à celui de 1981.

Pour une politique anticapitaliste dans les transports



Changer l'orientation de la politique des transports

Satisfaire les revendications des cheminots et mettre fin au pillage de la SNCF n'est pas une affaire de bonne volonté. Il faut rompre avec l'ancienne politique des transports et briser la main-mise capitaliste sur la SNCF.

1 - Une nouvelle orientation pour les transports terrestres est nécessaire. La recherche du profit maximum avait orienté la politique antérieure vers la consommation maximale de l'automobile individuelle et le transport routier.

Il faut partir des coûts pour la société et de ses besoins. Développer les transports en commun. Faire revenir au rail une part du trafic. La priorité à la route ayant coûté très cher à la collectivité.

2 - Pour mettre en œuvre cette nouvelle orientation, il faut des instruments au service de la collectivité et non du profit privé. Nous proposons de mettre en place :

1 - Une société nationale des transport terrestres :

Qui transforme la SNCF en entreprise capable d'assurer toute la chaîne du transport.

2 - Une société nationale de la construction ferroviaire :

Qui mette fin aux abus décrits précédemment et regroupe l'énorme potentiel dont dispose le pays dans ce domaine.

3 - Une société nationale de travaux publics

à encore pour mettre fin au pillage et se doter d'un outil efficace dans ce secteur stratégique.

3 - Ceci implique une extension des nationalisations.

- elles doivent être faites sans indemnités ni rachat (sauf pour les petits actionnaires) : les capitalistes ont accumulé assez de profits sur le dos de la collectivité pour qu'elle ne les paie pas une seconde fois

- elles ne seraient pas efficaces si l'ancien encadrement restait maître dans la maison. Il faut épurer la haute administration de la SNCF et donner les moyens de contrôle aux organisations syndicales à tous les niveaux de décisions.

4 - IL faut en outre, tout un corps de mesures concernant le transport routier.

C'est cet ensemble de propositions que développons dans les deux chapitres qui suivent.

Une politique du transport au service de la collectivité et des travailleurs

LA POLITIQUE PASSEE : PRIORITE A LA ROUTE

Pendant des années l'économie française a été dominée (comme dans tous les pays capitalistes) par la priorité à l'automobile et le développement du transport routier. C'est qu'en système capitaliste les choix économiques sont déterminés par la recherche du profit et non par les besoins de la société.

Ce sont les capitalistes les plus puissants qui dictent leur loi.

Les capitalistes pour le secteur automobile

La production automobile décuplée, avec des véhicules de plus en plus fragiles, constituait un débouché fantastique pour les barons de l'acier : les de Wendel, Schneider, Empain, etc. Un débouché autrement alléchant que le chemin de fer. En 1980, le chemin de fer a utilisé 2 % de la production française d'acier contre 21 % à l'automobile !

Et puis le développement de l'automobile entraînait celui des infrastructures — routes, ponts, autoroutes — grandes consommatrices d'acier et intéressant les gros du secteur travaux publics.

Tout ce beau monde conjuguant ses efforts — avec évidemment les grandes compagnies pétrolières — a infléchi l'économie dans le sens de ses intérêts.

Une aspiration populaire

Ils se sont appuyés sur l'aspiration à la liberté de déplacement qui s'est engouffrée dans l'automobile.

Mais il est faux de dire que c'est elle qui a entraîné le mouvement : combien d'aspirations populaires restent insatisfaites parce qu'elles ne sont pas une source de profits ?

De plus, cette aspiration a été amplifiée par :

- une campagne gigantesque en faveur de l'automobile (qui continue) ;
- l'insuffisance puis la dégradation des transports en commun ;
- l'éloignement grandissant des lieux

d'habitation populaires des lieux de travail.

Les gouvernements au service des capitalistes

Ils se sont chargés de développer cette orientation de façon cohérente et de faire payer aux contribuables la rénovation et l'extension spectaculaires du réseau routier. Le VI^e Plan déclarait très officiellement que « le moteur de l'expansion est le développement prioritaire de la voiture automobile. »

La direction de la SNCF elle-même s'incline volontiers au milieu des années 60 en « renonçant » au trafic voyageurs. Cela se traduira dans ses investissements uniquement tournés vers le trafic marchandises.

L'essor du transport routier

Il était voulu par tous les capitalistes. Pour avoir les coûts de transports les plus bas, ils avaient intérêt à ce qu'une concurrence féroce se développe entre le rail et la route. Que leur importe le coût pour la collectivité ?

Il bénéficie de cette rénovation du réseau routier et de la bienveillance gouvernementale qui autorise une surexploitation éhontée des chauffeurs et de multiples contournements des réglementations.

Grâce à ces deux éléments, il devient un concurrent de plus en plus sérieux pour le rail et lui arrache une part croissante du fret.

Cette politique fut après coup explici-

tement développée dans le trop fameux rapport Guillaumat.

Le résultat est que tout le système économique est devenu très dépendant de la production automobile. Toute crise dans ce secteur a immédiatement d'énormes répercussions. Et l'on mesure bien là l'absurdité du capitalisme : le plein emploi y est enchaîné à l'extension indéfinie de la vente d'automobiles !!! Il faut rompre avec cela.

LE RAIL EST UN OUTIL D'AVENIR

Sécurité :

Les accidents de la route sont une catastrophe nationale.

Il est inutile de développer les drames que connaissent chaque année des milliers de familles. 257 000 accidents, 15 400 tués, 358 000 blessés dont 50 000 handicapés à vie en moyenne entre 1970 et 1974 (rapport du conseil économique et social de 1975).

La Commission des comptes des transports de la nation en a estimé pour 1979 le coût pour la société à 68,7 milliards !

C'est l'un des postes les plus importants de la Sécurité sociale. D'après l'OCDE, les véhicules de plus de 1,5 t sont impliqués dans 50 % des accidents.

Economies d'énergie :

La politique antérieure s'appuyait sur un prix du pétrole dérisoire. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Or le rail consomme beaucoup moins :

Consommations comparées en grammes - équivalent - pétrole (gep) marchandises, en gep/tonne-km voyageurs, en gep/km

- | | | | |
|---------------|-----------|-----------|-----------|
| ● route | : 25 à 70 | ● voiture | : 25 à 40 |
| ● voies d'eau | : 7 à 27 | ● car | : 13 à 20 |
| ● fer | : 7 à 20 | ● fer | : 13 à 15 |

(Ministre du Transport : rapport Merlin 1977)

CHAPITRE 6

De plus la route consomme exclusivement du pétrole, tandis que le fer a une consommation très diversifiée : toutes les formes d'énergie convertibles en électricité. Et il utilise beaucoup de courant de nuit.

Un report sur fer de 20 % du trafic économiserait plus de 0,5 millions de tonnes de pétrole.

Environnement :

Une voie SNCF « consomme » 10 fois moins de place qu'une autoroute pour une capacité bien supérieure.

Les embouteillages, de plus en plus fréquents, coûtent du pétrole, mais aussi énormément de tension nerveuse et de temps gaspillé : évalué à 1 milliard d'heures par an pour la région Ile de France.

Le fer est beaucoup moins bruyant. Enfin, il est bien moins polluant. Un train de 3 500 tonnes en traction électrique transporte autant que 100 poids lourds (avec ce que ces derniers représentent de gaz d'échappement).

Sans inclure les dépenses d'énergie, une étude de l'OCDE évaluait (forcément

peut être une base d'agitation pour la réaction. Sans transposer tel quel l'exemple du Chili (où le poids des patrons routiers était bien supérieur), il faut prendre en compte cet aspect, après les opérations bouchons du printemps 1982, et la manifestation de septembre des PMI.

Pour une complémentarité technique rail-route :

La concurrence ne peut continuer à être le fil directeur des rapports rail-route.

Cette concurrence anarchique a entraîné une surcapacité des moyens de transports très importante. Sans investissements, la SNCF pourrait augmenter de 40 % son trafic voyageurs et de 25 % son trafic marchandises. Elle a fait que le secteur routier français est l'un des plus archaïques.

Et c'est là que les conditions de travail sont les plus désastreuses. On pourrait multiplier les chiffres. Disons simplement qu'en 1977 l'ONSER a publié une étude à la demande du ministère des Transports qui indiquait que les conducteurs des transports routiers travaillaient en

complète grâce à ses caractéristiques techniques différentes, en particulier pour la fin de la chaîne des transports. Ceci implique qu'il soit intégré à une politique générale des transports terrestres, dans laquelle le chemin de fer retrouverait toute son importance.

Pour des transports en commun de qualité :

Nous l'avons déjà, dit l'engouement pour l'automobile a été considérablement aidé par la dégradation parallèle du service public.

Nous avons montré les conséquences néfastes du « tout automobile ». Il ne faut pas en conclure que nous sommes prêts à interdire l'automobile. Nous sommes pour développer des transports en commun suffisamment pratiques et bon marché pour réduire son utilisation. Ce sera œuvre de conviction. Quand les automobilistes verront qu'ils peuvent gagner en argent, en temps, en fatigue et en sécurité en empruntant les transports en commun, nul doute qu'ils finiront par délaisser leur précieuse voiture.

Le succès d'affluence du TGV le confirme. De même que les premières résultats du schéma régional des transports collectifs du Nord-Pas de Calais : il y avait une dégradation constante du trafic sur les services omnibus ferroviaires. 1976 : 520 millions de voyageurs/km.

1977 : 500 milliards, 1978 : 485 milliards. La rénovation du matériel et l'amélioration du service ont très rapidement inversé la tendance puisque dès 1980 on avait retrouvé le trafic de 1976.

Cela implique la planification :

Mettre en œuvre cette politique des transports au service de la collectivité et des travailleurs, c'est-à-dire :

— qui assure les besoins de transport du pays dans de bonnes conditions, en utilisant chacun des modes en fonction de ses qualités propres ;

— qui assure le progrès social pour les travailleurs des transports, permette un aménagement équilibré du territoire, participe à la lutte contre le chômage par des créations d'emplois et à la lutte contre l'inflation par les économies qu'elle entraîne.

Cela exige une planification rigoureuse. Toute politique des transports engage l'avenir à long terme : les infrastructures sont durables, les investissements considérables. Elle est liée à la politique de développement industriel et d'aménagement du territoire. Fermer une ligne secondaire, c'est comme priver une région d'électricité.

C'est pourquoi la politique des transports doit s'inscrire dans un plan, qui recense les besoins et fixe les objectifs.



Accidents, pétrole, pollution, temps perdu...

très grossièrement) l'ensemble des « nuisances » de la route à 120 milliards pour notre pays.

AVOIR LA MAÎTRISE DU SECTEUR des TRANSPORTS

On le voit, cette maîtrise est absolument nécessaire.

Pour des raisons économiques et politiques :

Le transport est un poumon de l'économie et il est déterminant pour l'aménagement du territoire. Les gaspillages énormes qu'entraîne la politique du profit montrent qu'il est urgent de soustraire ce secteur aussi à la domination des grands intérêts capitalistes.

De plus, en tant que secteur stratégique où prolifèrent les « petits patrons », il

moyenne 62 heures 30 par semaine et 11 heures 30 par jour. 25 % dépassaient 70 heures par semaine ! pas étonnant qu'avec du matériel vétuste, des règlements contournés et de tels horaires il y ait des accidents.

Premières victimes, les chauffeurs eux-mêmes : le transport routier tue dans ses propres rangs 2,4 fois plus que l'ensemble bâtiment et travaux publics pourtant réputé.

Ce sont là les résultats inévitables d'une politique qui a fait proliférer les petits patrons. Le rapport Guillaumat indiquait que sur 25 445 entreprises dans cette branche, il y en avait 19 998 de 0,5 salariés et 2 097 de 6 à 9 salariés !

Nous proposons qu'un terme soit mis à cette situation. Cela ne signifie pas la disparition du transport routier. Mais qu'il occupe sa juste place. Qu'il ne soit plus concurrent du rail mais qu'il le

Les instruments nécessaires

Nous proposons la création de trois sociétés nationales complémentaires et une première série de mesures concernant le transport routier privé.

UNE SOCIÉTÉ NATIONALE DU TRANSPORT TERRESTRE

La SNCF doit se transformer en une entreprise capable d'assurer toute la chaîne du transport. Il n'y a aucune raison d'en abandonner a priori telle ou telle partie rentable au privé.

Une telle entreprise pourra réaliser une réelle complémentarité rail-route et limiter le recours à la sous-traitance. Dotée d'un capital à la mesure de ses responsabilités, elle pourra assumer la poursuite des investissements nécessaires, en particulier l'électrification. Enfin elle assurera le progrès social des travailleurs du transport. Pour cela il faut une véritable nationalisation dans ce secteur.

Nationalisation des filiales et sous-filiales

Pourquoi nationaliser les filiales, alors qu'elles sont contrôlées par la SNCF ? C'est que le contrôle est théorique. Le maquis inextricable du groupe SNCF permet à chaque filiale de faire ce qu'elle veut, au bénéfice des capitaux privés qui y sont investis.

Qui sait par exemple que par le biais de ses filiales et sous-filiales la SNCF est, théoriquement, le premier transporteur routier du pays ? Non de façon complémentaire, mais en concurrence avec le rail !

Il faut mettre fin à cette situation, à l'évasion financière, au détournement du trafic et à l'atteinte au statut. Redonner à la société nationale le contrôle total du rail. Concentrer les filiales liées à telle spécialisation du transport, transport routier en premier lieu.

Il s'agit en particulier de la SCETA qui « contrôle » Calberson, Bourgey-Montreuil, etc., la STEF (transports et entrepôts frigorifiques), la SGW (wagons de grandes capacités), des sociétés de voies ferrées régionales.

Nationaliser les entreprises où la SNCF est minoritaire mais qui relèvent du transport terrestre :

Par exemple la Société du chemin de fer des Pyrénées-Orientales, Interfrigo, Intercontainer.

Et la fameuse société d'études Sofrerail (voir l'annexe n° 8).

Nationaliser les wagons de particulier : et les sociétés qui se sont spécialisées dans cette activité (ALGECO, SITRAM, STEMI, SIMOTRA, etc.).

Réintégrer les travaux confiés au privé :

Au fil des ans, de nombreux travaux effectués par les cheminots ont été confiés au privé. Les travaux d'entretien des voies, de réparation du matériel, de manutention et de nettoyage notamment doivent réintégrer la société nationale. Les entreprises privées qui vivaient quasi exclusivement sur le dos de la

SNCF doivent être nationalisées : la Ferroviaire, Reynier, ONETT, Greys Bavi, Brunelle, la CME, Dehe Drouard pour les travaux de voie, etc.

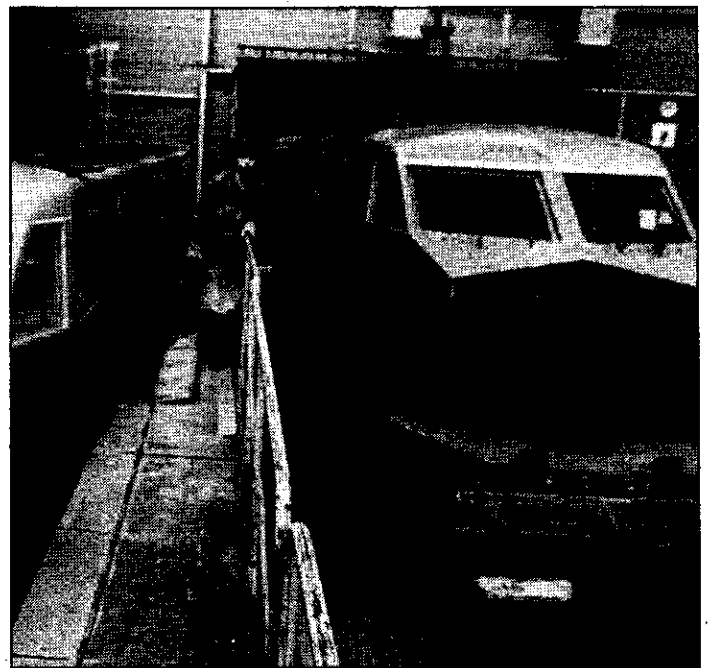
Tous les personnels des entreprises ainsi nationalisées seront intégrés au statut.

UNE SOCIÉTÉ NATIONALE DE LA CONSTRUCTION FERROVIAIRE

C'est une branche importante. En 1981 elle a réalisé un chiffre d'affaires de 9,9 milliards dont 3,5 milliards (soit 37 %) à l'exportation. Elle emploie 30 000 travailleurs ; la quasi-totalité de ce chiffre d'affaire est dû à la SNCF et la RATP, soit directement, sur le marché intérieur, soit grâce à leur aide, à l'étranger.

Il faut nationaliser ce secteur pour mettre fin à la surtarification dont sont victimes ces deux sociétés nationales, pour que la collectivité récupère les profits réalisés et pour permettre une planification coordonnée des besoins (SNCF et RATP) et de la production ferroviaire.

Certaines entreprises sont touchées par la nationalisation sans être vraiment nationalisées : Alsthom-Atlantique, CGEE-Alsthom, De Dietrich contrôlées par Suez. Mais l'exemple des filiales SNCF qui lui coûtent de l'argent et lui font concurrence, de même que l'exemple d'autres filiales de Suez qui sont en train d'échapper à la nationalisation (voir l'annexe n° 9), doivent ser-



Nationaliser la construction ferroviaire

CHAPITRE 7

vir d'avertissement. Alsthom-Atlantique, CGEE-Alsthom, De Dietrich, etc., doivent être vraiment nationalisées.

Il faut nationaliser également celles qui n'ont pas du tout été touchées. Tout ce qui relève du groupe Empain-Schneider : Jeumont-Schneider, Creusot-Loire, etc. Et d'autres entreprises plus petites telles que Arbel à Douai, les ANF (Ateliers de construction du nord de la France) qui ont beaucoup de mal à survivre et réclament sans cesse l'aide de la SNCF et la RATP.

Nationaliser ne suffit pas, il faut regrouper, car l'éparpillement est considérable. D'où l'importance de la mise sur pied d'une société unique capable d'unir les capacités de recherche, de production et de prospection commerciale en liaison avec la Société nationale du transport terrestre.

UNE SOCIÉTÉ NATIONALE DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

Une autre branche très importante (voir l'annexe n° 5). En 1981, les 11 plus grosses entreprises ont réalisé un chiffre d'affaires de 86 milliards et déclaré (*chaque fois que nous donnons les chiffres de bénéfices il s'agit de ceux déclarés par les entreprises elles-mêmes, qui sont complètement trafiqués pour être abaissés par rapport à la réalité*) plus d'un milliard de bénéfices.

Comme dans le cas précédent, la quasi-totalité du chiffre d'affaires est réalisé avec l'Etat (centralement, collectivités locales, sociétés nationales, etc.) sur le territoire national et grâce à lui à l'étranger.

Elle est tout aussi active dans le pillage de la SNCF qui lui débourse environ 4 milliards par an. Elle est extrêmement dispersée, ce qui n'empêche pas quelques grands de dominer.

Là encore, il faut nationaliser : les Bouygues, CTM, SCREG, SPIE-Batignolles, etc., les fusionner une société nationale unique au sein de laquelle différents départements développeront les différentes spécialisations du secteur.

UNE REGLEMENTATION SERIEUSE DU TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier s'est considérablement développé depuis 20 ans. Et cette tendance se poursuit actuellement.

*	TOTAL (Milliards de tonnes/km)	Parts du marché en pourcentage			
		FER	ROUTE	Voies d'eau	CONDUITES
1974	151,5	48,1	40,0	9,1	2,8
1977	140,2	44,0	44,4	8,1	3,5
1980	154,8	41,8	47,3	7,9	3,0

* (Chiffres pour le transport marchandise donnés par la SNCF en 1982, en annexe des « 73 mesures... ». A noter qu'ils indiquent une situation meilleure pour le rail que d'autres chiffres donnés antérieurement.)

Cette progression n'est pas due à une quelconque supériorité technique. Mais à une politique favorisant le transport routier : faible taxation, grande indulgence en cas d'infraction, et à la surexploitation des travailleurs. C'est à ces différents niveaux qu'il faut d'abord agir énergiquement.

Mettre fin à la surexploitation

Cela concerne les salaires. Le salaire de base du routier est autour du SMIC, ce qui l'incite à faire la chasse aux primes. Primes meurtrières : kilométrage parcouru, tonnage transporté, nombre de tours effectués, qui poussent à rouler le plus longtemps et le plus vite possible, avec les tonnages les plus élevés

possibles. Il faut interdire cette forme de salaire au rendement et imposer le relèvement du salaire.

La sécurité : liée bien sûr au premier aspect. Il faut réduire le temps de travail hebdomadaire, l'amplitude des journées et réduire le travail de nuit. Toutes les études montrent l'accroissement du taux de risque avec l'allongement de la journée de travail et la nuit : il est sept fois plus élevé de 0 h à 4 h que de 8 h à 12 h.

Interdiction de l'utilisation de personnel occasionnel qui accroît les possibilités d'exploitation et l'insécurité.

Ces mesures de progrès social élémentaire pour les personnels du transport routier correspondent également à l'intérêt de la collectivité. En contribuant à diminuer le nombre d'accidents et à diminuer le chômage : un rapport annexe au 8^e Plan estimait que le passage à 48 heures hebdo (!) créerait 31 875 emplois !

Mettre fin aux taxations de faveur pour la route

● **Relèvement de la taxe à l'essieu** :

Cette taxe fut créée pour faire participer les usagers à l'entretien de la route. Elle était déjà faible au départ et avantageait le transport routier. Mais en plus, elle n'a pas bougé depuis 1974 ! Autant dire qu'avec une inflation annuelle supérieure à 10 %, elle s'est réduite à une peau de chagrin.

● **Egalisation de la répartition de la taxe à l'essieu** : les gros camions sont moins taxés que les petits véhicules utilitaires (comme pour les péages d'ailleurs). Il faut supprimer l'abattement de 20 % dont bénéficie le transport pour compte propre (c'est-à-dire effectué par les entreprises pour leur propre compte) qui représente maintenant presque la moitié du trafic routier.

● **Mettre fin aux « privilèges » du gaz-oil** : rien ne justifie, sinon encore la volonté de favoriser le transport routier, le décalage croissant des prix entre l'essence et le gaz-oil. Celui-ci vient essentiellement d'une moindre taxation :

Comparaison des prix en thermie (unité d'énergie) en 1977 :

	SUPER	GAZ-OIL
Prix sortie raffinerie	0,0942	0,0615
Prix TTC à la pompe	0,3098	0,1682

(Rapport Guillaumat : 1978)

Contrôler et condamner plus sévèrement les infractions patronales

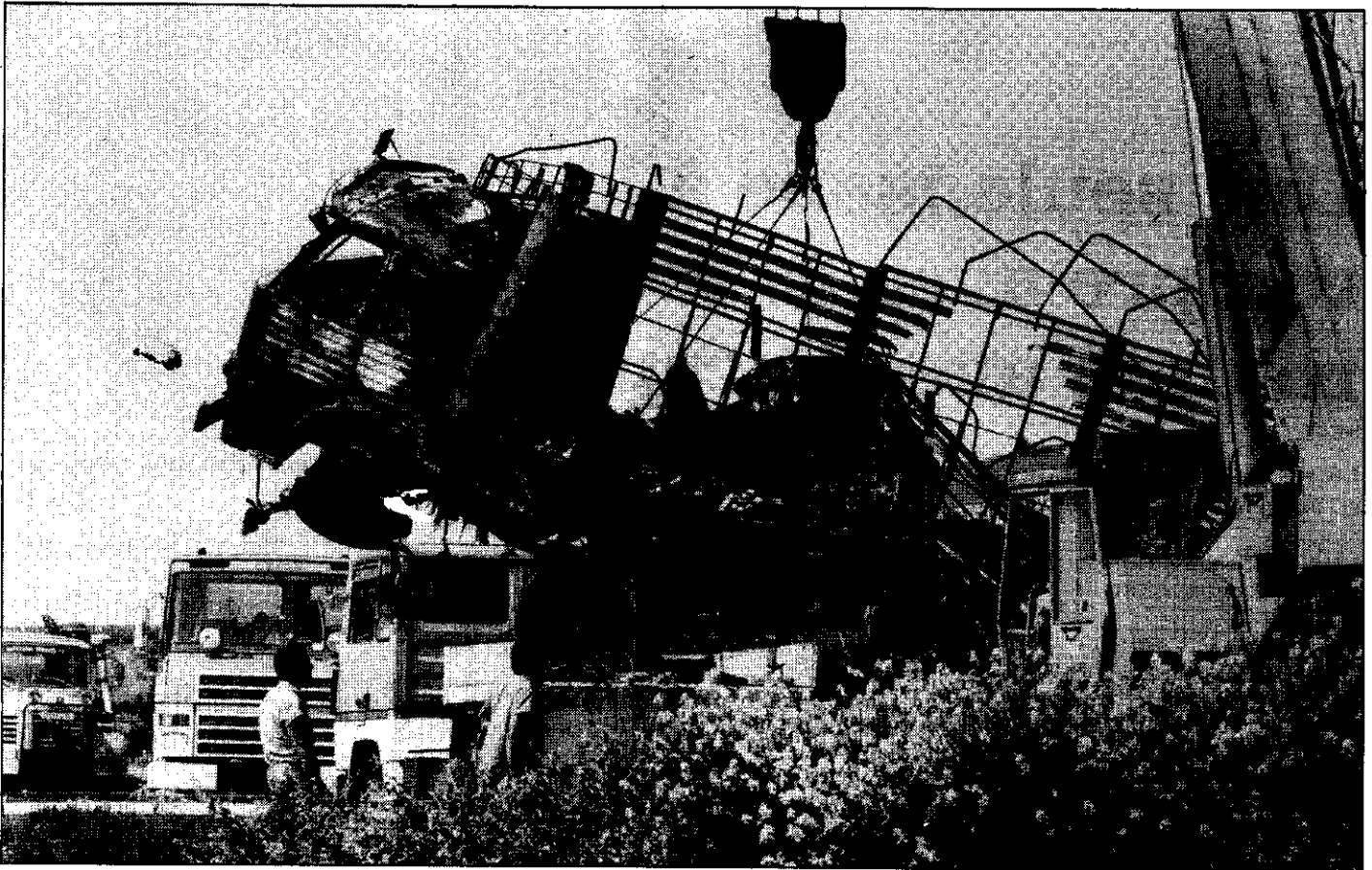
Les statistiques du ministère des Transports confirment ce que tout le monde sait : les patrons routiers tournent sans cesse la réglementation, sociale ou professionnelle. Elles indiquent par exemple un taux d'infraction constaté de 30 % sur le poids de chargement. Et le rapport Guillaumat proposait d'« assouplir la réglementation du transport routier » (mesure n° 2).

C'est qu'en l'état des choses, les patrons routiers ont intérêt à ne pas respecter la législation. Car il faut d'abord être pris. Et quand on est pris, on est si peu condamné.

Ne parlons pas du droit du travail, ils profitent de la même mansuétude que tout le patronat. On peut virer les délégués, multiplier les infractions, qu'importe ! Il y aura peut-être une légère condamnation au bout, mais on aura gagné beaucoup de temps et démoralisé pas mal de travailleurs entre-temps.

Prenons un seul exemple qui relève de l'homicide. Le 2 avril 1975, un car s'écrase au bas de la descente de Laffrey : 29 morts dont le conducteur. L'enquête fait apparaître :

— le mauvais état général du véhicule ;
— l'absence du ralentisseur obligatoire. C'est le patron lui-même qui l'avait démonté quelque temps avant. Donc il savait que le car n'avait pas le ralentisseur et il savait le danger, car



Le métier le plus dangereux

cette descente est très connue (l'année précédente il y avait eu, au même endroit, un accident qui avait fait 50 morts !).

Le patron a été condamné. A un an de prison avec sursis ! Et on ne lui a pas interdit de continuer ses petites affaires !

Ne pas s'en remettre aux réglementations

Si elles sont nécessaires, il ne faut pas en surestimer la portée. Le secteur routier est constitué d'une poussière d'entreprises.

Effectif salarié de l'entreprise	Entreprise du secteur	
	En nombre	En pourcentage
0 à 5 salariés	19 998	78,6
6 à 9 salariés	2 097	8,3
10 à 19 salariés	1 711	6,7
20 à 49 salariés	1 229	4,8
50 à 99 salariés	236	0,9
100 à 199 salariés	103	0,4
200 et plus	71	0,3
Total	25 445	100,0

(Rapport Guillaumat). Les entreprises de moins de 10 salariés représentent presque 90 % de l'effectif total !

Il est évidemment difficile de contrôler une telle fourmilière de l'extérieur. L'action face à ce patronat de choc doit donc se développer à deux niveaux :

● L'action des travailleurs : comme toujours elle est indispensable. Eux peuvent agir dans chaque entreprise pour leurs revendications et le respect des réglementations qui les protègent. Cette action est dure en raison de l'éparpillement et de la répression

féroce. Mais il y a eu des progrès dans l'implantation syndicale et des actions sont menées.

Ceci doit être soutenu. Par la solidarité active, et aussi par l'extension du droit syndical dans les petites entreprises et la condamnation sévère des atteintes au droit syndical.

Renforcer l'organisation de ce secteur de la classe ouvrière, refouler les syndicats « autonomes » est absolument nécessaire.

● La pression économique :

- il faut contingerter plus strictement le transport routier longue distance ;
- supprimer les privilèges de la route ;
- développer le secteur routier de la société nationale.

Voilà des leviers efficaces, en s'appuyant sur les mobilisations des travailleurs, au moins d'un gouvernement décidé à changer les choses dans le transport.

Proposer aux transporteurs routiers d'intégrer la société nationale

Cette pression économique va mettre beaucoup d'entreprises privées en difficulté. Pour autant nous ne mettons pas le couteau sous la gorge « aux petits » et nous ne condamnons pas leurs salariés au chômage. Nous proposons :

- 1 - La priorité d'embauche pour les salariés du secteur qui voudraient rejoindre immédiatement la société nationale (avec évidemment le bénéfice du statut) ou d'autres entreprises nationalisées ayant besoin de leurs qualifications.
- 2 - La nationalisation (qui s'entend toujours pour nous : sans indemnité ni rachat) des entreprises de transport routier d'au moins 50 salariés.
- 3 - Aux autres patrons, artisans, nous proposons d'intégrer la société nationale avec le bénéfice du statut et une indemnisation pour leur matériel.
- 4 - Ou bien des contrats, par lesquels ils travailleraient pour la société nationale, leur garantissant une charge de travail régulière.

Une seule issue à la crise: rompre avec la bourgeoisie, rompre avec le capitalisme

Le réformisme est impraticable et dangereux :

Nous venons de montrer, dans les chapitres qui précèdent, deux choses très importantes :

- Il est possible de satisfaire les revendications essentielles des cheminots.
- Ce sont les mêmes mesures qui permettent ce progrès social et de sortir de la crise.

Cette démonstration pourrait être faite dans les autres secteurs.

Les mesures proposées sont rationnelles, elles mettent de l'ordre dans la machine économique. Et si l'on y réfléchit, il est assez logique que rationalité économique et progrès social aillent de pair. On ne peut améliorer sérieusement le sort des travailleurs si on laisse l'argent filer dans la poche des patrons et se perdre dans leurs gaspillages monstrueux.

Le capitalisme a amené la crise. On ne peut sortir de la crise en respectant le capitalisme.

Mais ces mesures impliquent de se confronter à ceux qui défendront ce sys-

tème jusqu'au bout et par tous les moyens : les capitalistes, la bourgeoisie. Se mobiliser et gouverner contre eux.

C'est le contraire que font aujourd'hui le PS et le PC. Ils ont pris des mesures positives. Mais beaucoup trop timides, et moins nombreuses que leurs « oublis » et leurs reculs. Parce qu'ils respectent les règles du jeu capitaliste et passent leur temps à courtiser le patronat en lui demandant de collaborer à la nouvelle politique.

Pour obtenir cette collaboration, ils « infléchissent » de plus en plus leur politique. Et le résultat ne se fait pas attendre :

- l'effet des mesures positives est rapidement résorbé ;
- les Français sont mécontents parce qu'ils ne voient pas le changement ;
- la droite et le patronat ne sont nullement séduits. Au contraire, devant la faiblesse du gouvernement, ils sont des plus vindicatifs, en réclament (et obtiennent) toujours plus ;
- de concession en recul, le gouverne-

ment en vient à prendre des mesures contre les illeux.

Le projet de loi sur les transports

Il est tout à fait à cette image. Il représente dans ses intentions incontestablement un mieux par rapport à ce que nous mijotaient Giscard et ses compères Guillaumat et Gentil. Mais il ne se donne pas, dans les faits, les moyens pour résoudre durablement les problèmes de la SNCF et des transports terrestres.

- Pas de mesures précises contre le pillage, rien sur la nationalisation des filiales, le retour des travaux du privé, la sous-traitance, les wagons de particulier.
- Sur la sous-tarification et la mise en ordre du transport routier, il n'y a que des phrases très générales. S'en remettre à « la concurrence loyale » et au respect des réglementations est, nous l'avons montré, une douce utopie.
- Cela est grave parce qu'ainsi les racines du déficit ne sont pas coupées. Avec deux conséquences : il en sera, comme avant, tiré argument pour refuser de satisfaire les revendications ; et cela donnera un cheval de bataille supplémentaire à la droite, comme chaque fois que la majorité PS-PC ne se donne pas les moyens du changement et donc obtient de mauvais résultats.

En reculant devant les capitalistes, le PS et le PC leur donnent des armes

Le PS et le PC ont la majorité. Ils sont au gouvernement. Mais ils ne rompent pas avec les capitalistes. Ils respectent leurs « impératifs économiques », leurs institutions, l'encadrement qu'ils ont mis en place à tous les niveaux de l'Etat et des entreprises.

En faisant cela, le PS et le PC ne désarment pas l'adversaire, ils le laissent souffler, chercher des parades et contrattaquer.

Prenons un seul exemple : Les nationalisations.

Nous prenons volontairement, un



Empêcher le retour de la droite.

exemple ou quelque chose a été fait, une mesure positive appliquée. Mais

● Est-ce qu'avoir limité le nombre des nationalisations et de n'avoir pas touché les filiales a empêché la droite de mener une campagne forcenée ? Absolument pas. Et cette campagne continue, par exemple avec la démission de Gandois, ex-P-DG de Rhône-Poulenc, qui avait été laissé en poste.

Si la majorité n'a pas désarmé la droite par ces limitations, elle s'est privée de leviers essentiels au contrôle de l'économie (voir l'exemple SNCF avec les filiales, la construction ferroviaire et les travaux publics). Et les armes qu'elle n'a pas prises, elle les a laissées à l'adversaire.

Il n'est pas étonnant que le gouvernement découvre actuellement que les filiales de la compagnie financière de Suez (qui a été nationalisée) sont en train de lui échapper discrètement (voir annexe n° 9).

● Est-ce qu'avoir accepté d'indemniser tous les actionnaires a empêché la droite, le patronat de crier au vol ? Absolument pas. Cela leur a au contraire permis, puisque le principe de l'indemnisation pour tous était acquis, de souder tous les actionnaires derrière eux pour obtenir plus.

Et ils ont gagné ! Leur campagne, relayée à l'étranger et au sein des institutions françaises, a fait reculer le gouvernement : il s'est incliné durant le diktat du Conseil constitutionnel qui exigeait 15 milliards d'indemnisation supplémentaires.

Résultats : coût de l'opération, peut-être 55 milliards ! Joli magot que les capitalistes sauront utiliser... contre les travailleurs et la nouvelle majorité. Et dans le même temps les salaires sont bloqués !

La droite a pu démontrer à ses troupes qu'elle était efficace et avait su faire reculer le nouveau gouvernement.

Bref, encore une concession qui fait perdre sur tous les tableaux.

● Tout l'encadrement — à part quelques unités — a été laissé en place. Dans l'appareil de l'Etat comme dans les entreprises nationalisées. Cela veut dire que la machine est toujours dans les mêmes mains, hostiles au changement et aux travailleurs (voir annexe n° 9). Résultat : cette machine est une arme supplémentaire, laissée à l'adversaire, qui pourra selon la situation freiner, saboter ou même se retourner brutalement en cas d'offensive de la droite.

● La politique économique de ces entreprises reste déterminée par les critères de gestion capitaliste. Résultat : on reprend dans la sidérurgie les plans de la bourgeoisie européenne, de fermetures et de suppressions d'emplois !

Cette politique mène à l'impasse et sert la droite. L'argument du PS et du PC selon lequel les Français ne sont pas prêts pour une politique plus radicale est déjà



Le PS et le PC ne gouvernent pas contre les capitalistes

démenti par les faits. C'est après l'application de cette politique de compromis et de reculs qu'a eu lieu l'avertissement des cantonales et que 50 % de gens déclarent être mécontents et ne pas voir le changement.

Parce que les gens jugent sur les résultats. Ne prenant pas les moyens du changement, les résultats du gouvernement sont mauvais. Quels que soient les discours, les gens s'en aperçoivent. Au contraire, une politique ferme contre les privilégiés, capable de résultats tangibles sur le chômage et le pouvoir d'achat, emporterait l'adhésion de la grande majorité.

Au lieu de courtiser le patronat, il faut prendre les mesures anticapitalistes que la situation exige

— Mener une politique économique qui au lieu de se plier aux règles capitalistes satisfait les besoins de la collectivité.

— Nationaliser, sans indemnisation ni rachat, tous les secteurs clés de l'économie et prendre le contrôle du commerce extérieur.

— Ne pas laisser en place les appareils administratifs et économiques tout dévoués à la droite et au patronat.

Bien sûr l'adversaire hurlera, utilisera tous les moyens à sa disposition. C'est pourquoi il ne faut pas l'attaquer petit à petit : il faut lui briser les reins. En saisis-

sant tous les leviers essentiels et en s'appuyant sur la mobilisation résolue des travailleurs.

La classe ouvrière produit les richesses d'un pays, par son travail. Elle est partout. Mobilisée elle peut contrôler tout ce qui se passe.

Voilà la voie à suivre. C'est elle qui mène au socialisme.

Le PS et le PC montrent aujourd'hui, dans les faits, leur incapacité à prendre les mesures énergiques qui s'imposent.

Dans ces conditions, rester spectateur, c'est laisser la nouvelle majorité s'enfoncer dans l'impasse et la droite préparer tranquillement la contre-offensive.

Il est maintenant de la responsabilité de tous d'agir. La LCR s'est blement renforcée chez les cheminots ces dernières années. En plusieurs occasions elle a été à même de peser sur la situation à la SNCF. Mais c'est encore insuffisant. Aujourd'hui l'enjeu est de taille. Il faut construire un nouveau parti pour les travailleuses et les travailleurs.

Camarades cheminots, avec nous, il faut se mobiliser contre les prétentions de la droite et du patronat, il faut agir pour la satisfaction des revendications des cheminots, il faut dire au PS et au PC de rompre avec les capitalistes. Il faut rejoindre la LCR.



Il faut construire un nouveau parti

Annexe 1

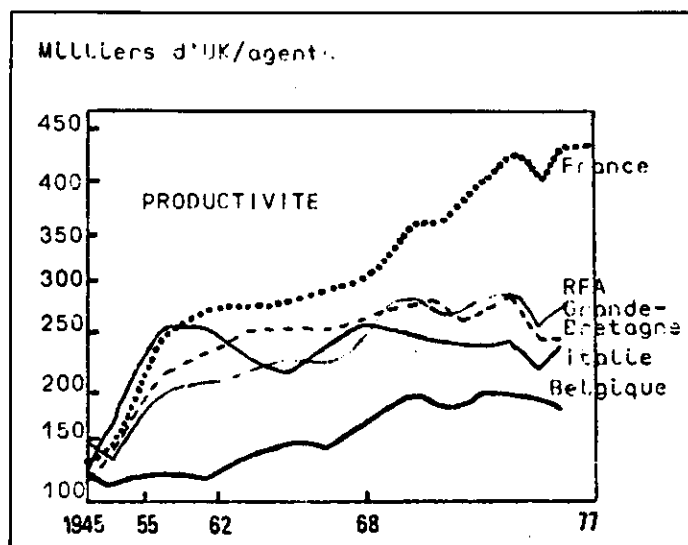
QUELQUES CHIFFRES

Dates	Longueur des lignes en kilomètres	Lignes électrifiées en kilomètres
1938	42 610	3 340
1970	36 530	9 360
1975	34 790	9 360
1980	34 362	10 074

Dates	Effectifs du personnel au 31 décembre	Durée du travail hebdomadaire	Productivité unité de trafic par heure d'agent
1938	514 700	40 h	50
1958	360 300	48 h	109,1
1968	322 567	46 h	250,6
1978	261 220	40 h	260,1
1979	256 130	40h	271,7
1980	251 680	40 h	277,9
1981	248 400	40 h	
	(prévision)		
1982	252 600	39 h	

Cette augmentation spectaculaire de la productivité n'a pas profité aux cheminots, c'est le moins que l'on puisse dire !

Comparaison des productivités des cheminots français et des autres pays européens.



Déficit

Il n'y a un déficit croissant qu'en raison de l'endettement qui se nourrit lui-même. Si l'on met de côté le poids financier des déficits reportés, le déficit strict représente une proportion assez stable des dépenses d'exploitation :

1977	1978	1979	1980	1981
7 %	9,3 %	7,2 %	6,2 %	9,2 %

A ceux qui condamnent l'insouciance revendicative des travailleurs français et encensent le réalisme des travailleurs allemands il est intéressant d'indiquer que, pour un trafic comparable, les chemins de fer allemands ont en ces dernières années les déficits suivants :

1979 : 8,4 milliards de francs
1980 : 8,4 milliards de francs
1981 : 11,4 milliards de francs

L'ACCORD SNCF

Article de l'Humanité du 28 novembre 1981.

La S.N.C.F. sur la bonne voie

La C.G.T. a approuvé un texte qui prévoit l'augmentation des effectifs et l'amélioration des droits syndicaux des cheminots

L'accord qui a été signé hier entre la fédération C.G.T. des cheminots et la direction de la S.N.C.F. consacre le renouveau de l'entreprise nationale. La S.N.C.F. va pouvoir jouer pleinement son rôle dans la politique des transports qui vient d'être définie par Charles Fiterman car contrairement à la politique suivie ces dernières années la S.N.C.F. embauche en 1982, ce qui place l'entreprise nationale dans une bonne position au moment où son nouveau statut doit être négocié à la fin de l'année prochaine. Des progrès sont accomplis dans les domaines des bas salaires, des conditions et de la durée du travail, et du droit syndical. Il inaugure une « nouvelle conception des rapports sociaux dans l'entreprise », nous a déclaré Georges Lanoue, secrétaire général des cheminots C.G.T.

Le changement semble posé sur les rails, à la S.N.C.F., si l'on en juge par l'accord social négocié jusqu'ici dans la nuit de vendredi et paré hier après-midi par les syndicats et la direction générale. Sensible, la rupture l'est déjà au niveau des méthodes. « Depuis plus de dix ans, en fait de négociation collective, nous avions qu'une parodie de politique d'entreprise », souligne Georges Lanoue, secrétaire général de la fédération C.G.T. Ainsi, à l'heure des discussions salariales, les syndicats non adhérents au précédent accord se voyaient exclus. Résultat : la C.G.T., bien que syndicat le plus influent parmi les cheminots, se voyait marginalisée.

« Cette fois, poursuit G. Lanoue, le texte reprend l'ensemble des grands problèmes ; personne n'est exclu pour la négociation ultérieure, et chacun est dans le respect de son indépendance, se déterminant, exprimant son accord sur tel point, ses réserves sur l'autre. »

réserve sur les salaires

Trois grandes catégories de préoccupations des cheminots et de leurs syndicats, ayant motivé maintes luttes, ont été abordées dans les négociations, et la teneur des mesures et intentions définies a conduit la C.G.T. à parler d'un tournant politique important, de qualité, s'inscrivant parfaitement dans le cadre du changement.

SALAIRES : le meilleur, ici, de l'accord ne porte pas sur le maintien du pouvoir d'achat puisque les mêmes indices de réajustement des salaires (prix, mécanisme de rattrapage) que précédemment ont été retenus par la direction, et qu'elles engendraient un grignotage du pouvoir d'achat.

Si, sur ce point, elle a donc nettement exprimé son désaccord, la C.G.T. se félicite, en revanche, de l'effort réalisé pour les bas salaires, qui correspond à 1 % de la masse salariale. Cent à cent cinquante mille

agents (du niveau 1 au niveau 3) vont donc toucher des augmentations sensibles. La plus forte intervenant bien sûr pour l'agent du niveau le plus bas à la S.N.C.F. (I, A) qui percevra 750 F de rappel pour 1981, au 1^{er} décembre, et sur l'ensemble de l'année 1982, une majoration de 1.400 F. = 100 F/mois environ. En outre, le texte prévoit un réaménagement, en 1982, de la grille des salaires.

Nouveaux droits pour les cheminots

□ **TEMPS DE TRAVAIL** : il est réduit pour tous les cheminots à trente-neuf heures au 1^{er} janvier 1982, la compensation salariale étant totale (100 %). Ce, dans la perspective affirmée des trente-cinq heures. La C.G.T., qui réclamait les trente-huit heures, a émis des « réserves », même si la voie est ouverte à des créations d'emplois et à l'attribution de six repos supplémentaires pour bon nombre de cheminots.

Mais la semaine descendra à 38 heures le 1^{er} juillet prochain pour les agents travaillant en 3x8. En outre, fait nouveau enregistré avec satisfaction par la CGT, une compensation de la pénibilité du travail de nuit commencera à être attribuée, à partir du 1^{er} juillet.

□ **CONDITIONS DE TRAVAIL** : certains articles de la réglementation en vigueur (règles d'établissement des roulements, par exemple) vont être améliorés, mais celle-ci sera, dans son ensemble, rediscutée. Il s'agit là d'un des principaux points du mécontentement des travailleurs, depuis longtemps.

□ **EMPLOI** : le changement, en cette matière, avait commencé à apparaître en ce second semestre 1981 puisque, après une décennie de régression au rythme de 5.000 à 6.000 par an, les effectifs se sont stabilisés. Mais, pour 1982, ils seront globalement supérieurs à 1981, de l'avis même de la direction générale, qui évoque le chif-

fre de 15.000 agents embauchés environ. La CGT fait tout particulièrement observer qu'il sera tenu compte, pour évaluer les besoins, de la qualité du service, de la nouvelle durée du travail et des conditions de travail.

→ de la productivité du haut

Une entreprise renouée

□ **DROIT SYNDICAL** : des moyens supplémentaires en temps, en personnel permanent seront attribués aux organisations syndicales, la CGT voyant à cette occasion sa représentativité mieux reconnue. Ajoutons à cela une meilleure reconnaissance du fait syndical, en particulier sur le terrain, au niveau de la section syndicale.

La CGT a donc signé ce texte, moyennant les réserves soulignées ci-dessus, et en notant qu'il ne pouvait être dissocié « des aspects extrêmement positifs de la nouvelle politique des transports », comme l'a définie Charles Fiterman.

Cet accord jette en vérité les fondements d'une entreprise nationale renouée.

Le dernier contrat qui avait été passé entre la SNCF et les pouvoirs publics en 1979 prévoyait au contraire un repli du travail et une baisse des effectifs à un rythme soutenu puisqu'il concernait environ 5.000 agents chaque année jusqu'en 1982.

Le projet était clair, il s'agissait de placer la SNCF dans une situation de faiblesse telle qu'en 1982, au moment où la concession qui la lie à l'Etat arrivait à expiration, l'éclatement de la société nationale aurait paru inévitable.

Le nouveau contrat social montre comme l'avait affirmé Charles Fiterman que le « plan Guillaumat » (qui a servi de modèle politique au contrat d'entreprise 1979) est bel et bien enterré.

Au-delà des mesures qu'il contient, la fédération CGT voit là, et ce n'est pas le moins important, « un texte de combat permettant l'intervention des travailleurs pour faire rectifier ce qui ne va pas assez loin, ce qui n'a pas pu être obtenu cette fois par la négociation », comme le dit Georges Lanoue.

La présentation enjolivée de l'accord par l'Humanité. A noter plus particulièrement :

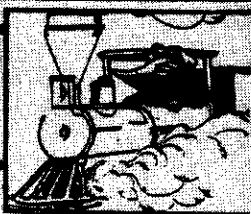
- l'augmentation des bas salaires chiffrée à l'année, ce qui est nouveau ; habituellement on met plutôt en avant l'augmentation mensuelle. Mais cela aurait empêché de parler d'« augmentations sensibles » ;
- le passage en douceur sur les 394 dans la perspective des 354 !
- l'affirmation du passage à 384 pour les agents en 3 x 8 avec en outre compensation du travail de nuit ;
- il n'est pas dit que la Direction refusait d'aboyer la 57 B n° 4 et le P4 ;
- le mélange entre les effectifs et le nombre d'embauchés ;
- la satisfaction affichée sur le droit syndical au niveau de la section ! Il n'est même pas soufflé mot de l'heure d'information syndicale.

Enfin, alors que les directions syndicales ont essayé d'embobiner le monde sur le thème : « Ce n'est pas un accord c'est un combat », l'Huma est très clair. Bien informée, puisque directement par G. LANOUX secrétaire de la fédé CGT, elle titre : « La CGT a approuvé un texte... » et parle de « l'accord » tout au long de l'article.

Quelques jours plus tard la CGT distribuait un tract qui, on peut le certifier aujourd'hui, disait lui la vérité. Alors qu'à l'époque on nous accusait de « noircir volontairement les choses ».

TAUPE ROUGE SNCF

ligue communiste révolutionnaire



CEUX DE LA TIGRE PIRENNEE

ILS ONT SIGNE

Ça a fait la première page de tous les journaux :

TOUTES LES FEDERATIONS DE CHEMINOTS ONT SIGNE LE DOCUMENT PRESENTE PAR LA DIRECTION DE LA SNCF A L'ISSUE DES NEGOCIATIONS !

SALAIRES

• Pour 1981, « maintien » du pouvoir d'achat, base indice INSEE : c'est pareil que l'an dernier, c'est-à-dire le maintien d'un système où nos salaires courent après les hausses, sur la base d'un indice qui nous vole.

• Attributions de points de grille à compter du 1^{er} juillet 1981 :

- 3 points aux indices A et B du niveau I et aux niveaux 2, 5, 6, T1, T2, T5, soit + 37 F par mois ;

- 1 point aux niveaux 3, 4, 7, T3 et T4, soit + 18,50 F par mois.

• Suppression de la dernière zone de salaire avec effet rétroactif au 1^{er} juillet (70 000 cheminots concernés), ce qui doit se traduire + 27 F par mois au niveau 1A, + 30 F par mois au niveau 2A, etc.

• Relèvement des primes des codes 1 et 2 (c'est-à-dire TC, VB, ADM, Sernam) à compter du 1^{er} juillet, ce qui fait une augmentation de 40 F par mois au niveau 1A.

• Pour 1982, l'accord prévoit de façon très stricte une série de réajustements pour « le maintien du pouvoir d'achat » qui sont en recul par rapport à 1981.

DUREE DU TRAVAIL ET CONDITIONS DE TRAVAIL

• 39 h au 1-1-1982, rien de plus.

• Compensation du travail de nuit à compter du 1^{er} juillet 1982 sur la base de 9 minutes par heure travaillée entre 0 heure et 4 heures pour les sédentaires ou 0 h 30 et 4 h 30 pour les roulants.

• Aménagement de quelques articles du PS4 mais pas de refonte.

EMPLOI

• L'effectif global au 31-12-1981 sera du même ordre qu'au 31-5-1981, cela ne signifie toujours pas le maintien dans chaque établissement.

• Les effectifs 1982 seront globalement supérieurs à ceux de 1981. Mais le texte ajoute aussitôt que « leur niveau sera fixé en fonction de l'amélioration de la productivité ».

DROIT SYNDICAL

• Plus de permanents et d'heures syndicales pour les fédérations, mais rien n'a été défini comme droits nouveaux à la base.

Une signature sur le dos des revendications essentielles

Les dirigeants fédéraux essayent de faire passer leur signature en expliquant que c'est un nouveau type de contrat qui ne fait que « constater l'état des négociations ».

En fait LES FEDERATIONS ONT APPOSE LEUR SIGNATURE SUR UN TEXTE QUI ENTERINE UNE REVISION EN BAISSSE DES REVENDICATIONS.

Les commentaires fédéraux insistent sur le progrès pour les bas salaires en confondant les rappels depuis le 1^{er} juillet (environ 500 F sur la paie de décembre mais qui ne seront plus là en janvier) avec l'augmentation réelle du salaire mensuel (sans tenir compte de l'inflation) qui est de 96 F à 123 F au niveau 1A ! Ça fait très loin des revendications passées, tant celles de la CGT (salaire d'embauche à 3 900 F) que la CFDT (3 600 F base avril 1981).

L'Humanité fait état de 15 000 embauches en 1982. Là encore il faut dégonfler la baudruche :

En fait IL N'Y A AUCUN CHIFFRE DANS LE TEXTE DE L'ACCORD.

Et même s'il y a vraiment quinze mille embauches, cela ne signifie pas du tout quinze mille cheminots en plus. Il y a les départs, les démissions, etc. Les embauches des dernières années n'ont jamais empêché les effectifs de baisser. En commission des statuts la direction a parlé de 1 000 à 1 500 cheminots supplémentaires (ce qui ferait passer les effectifs de 248 000 à 249 000). Si ce chiffre était retenu, cela voudrait dire que la réduction du temps de travail et l'augmentation des activités de la SNCF prévue par le gouvernement se feraient avec une très faible augmentation des effectifs. **D'OU QUASIMENT AUCUNE BAISSSE DE LA CHARGE DE TRAVAIL PAR CHEMINOT !**

Les dirigeants des fédérations syndicales, sur les autres points : PS 4, 39 h, travail de nuit, heure d'information syndicale, observent une extrême discrétion.

Les cheminots doivent dire non à cet accord

C'est un des premiers accords d'importance entérinant les 39 h et une politique des salaires inacceptable. C'est la traduction de la politique du gouvernement qui recule devant les campagnes de la droite et les chantages du patronat. Au lieu de mener une politique s'attaquant résolument aux privilèges pour combattre la crise.

Mais en plus les directions syndicales abandonnent leur rôle face à cette politique. Dans la pratique, elles ne maintiennent pas les revendications essentielles. Les discours et les « réserves » sur l'accord ne changent rien à cette réalité.

C'est grave car les mesures adoptées ne permettent pas de lutter sérieusement contre la crise :

LES AUGMENTATIONS SONT BEAUCOUP TROP FAIBLES POUR AIDER LES CHEMINOTS. LES 39 H NE PERMETTENT PAS DE COMBATTRE LE CHOMAGE.

IL FAUT MAINTENIR L'EXIGENCE DE LA SATISFACTION DES REVENDICATIONS ESSENTIELLES ET ALLER CHERCHER L'ARGENT LA OU IL EST : EN FAISANT PAYER LE CNPF ET EN METTANT FIN AU PILLAGE DE LA SNCF PAR LES GRANDS TRUSTS !

CHIFFRAGE DES REVENDICATIONS



Intégration des auxiliaires et des contractuels

C'est un des chiffrages très difficiles car on dispose, aujourd'hui encore de très peu de précisions sur ces personnels. En particulier sur les horaires effectués.

Nous avons recoupé des enquêtes faites dans la Fonction publique et des observations locales pour estimer que : sur 20 000 A, C 14 000 seraient concernés par l'intégration, soit 70 %.

Les autres sont :

- les temps partiels, pour qui on propose la priorité d'embauche sur un temps complet ;
- les personnels trop âgés à qui le rachat des cotisations rend l'opération pas intéressante ;
- ceux qui ne comptent pas rester à la SNCF et ne réclament par leur passage au cadre permanent.

Pour tous nous devons réclamer la refonte du PS 26 avec notamment les mêmes droits de congés parentaux, la carte de circulation, etc.

Cela donnerait, selon les différents niveaux de salaires utilisés par la SNCF, les nombres d'agents à intégrer suivant :

niveau 0 : 4 600	4 : 1 000
1 : 2 000	5 : 800
2 : 2 500	6 : 1 400
3 : 1 300	7 : 300

L'intégration, avant augmentations des salaires, coûterait : en estimant à 300 F le retard moyen des salaires de la catégorie 0 sur le salaire d'embauche SNCF : rattrapage : $4\,700 \times 300 \times 13 \times 1,8 = 33$ millions de francs.

Aggravations salariales



Le salaire mini à 1A était de 3 316 F net. En chiffrant à 700 F l'augmentation pour passer à 4 000 F, nous surestimons donc légèrement.

POUR L'EFFECTIF ACTUEL DU CADRE PERMANENT :

	Millions de francs
N1 : $26\,520 \times 700 \times 13 \times 1,8 =$	434,4
N2 : $64\,988 \times 600 \times 13 \times 1,8 =$	912,4
N3 : $57\,447 \times 500 \times 13 \times 1,8 =$	672,1
N4 : $26\,323 \times 400 \times 13 \times 1,8 =$	246,4
N5 : $9\,927 \times 300 \times 13 \times 1,8 =$	69,7
N6 : $12\,138 \times 300 \times 13 \times 1,8 =$	85,2
N7 : $13\,649 \times 300 \times 13 \times 1,8 =$	95,8
T1 : $116 \times 500 \times 13 \times 1,8 =$	1,4
T2 : $2\,461 \times 400 \times 13 \times 1,8 =$	23,0
T3 : $4\,267 \times 300 \times 13 \times 1,8 =$	30,0
T4 : $10\,044 \times 300 \times 13 \times 1,8 =$	70,5
T5 : $4\,040 \times 300 \times 13 \times 1,8 =$	28,4
G1 : $122 \times 700 \times 13 \times 1,8 =$	2,0
G2 : $167 \times 700 \times 13 \times 1,8 =$	2,7

Total : 2 674,0

POUR LES AUXILIAIRES ET CONTRACTUELS INTEGRES :

	Millions de francs
0 + 1 : $6\,700 \times 700 \times 13 \times 1,8 =$	109,7
2 : $2\,500 \times 600 \times 13 \times 1,8 =$	35,1
3 : $1\,300 \times 500 \times 13 \times 1,8 =$	15,2
4 : $1\,000 \times 400 \times 13 \times 1,8 =$	9,4
5 : $800 \times 300 \times 13 \times 1,8 =$	5,6
6 : $1\,400 \times 300 \times 13 \times 1,8 =$	9,8
7 : $300 \times 300 \times 13 \times 1,8 =$	2,1

Total : 186,9



Création d'emplois

Passage à 35 h :

Effectif fin 1982 : $252\,000 + 14\,000$ intégrations = 266 000.

Durée annuelle du travail 1982 : 1 750 h environ.

354 : 1 561 h .

$$\frac{266\,000 \times 1\,750}{1\,561} = 298\,206$$

soit + 32 200

6 h de nuit = avec les 35 h. Là encore estimation approximative car le nombre de nuit n'est pas exactement connu : + 9 500.

Soit : $32\,200 + 9\,500 = 41\,700$.

Mais nous savons que l'application des 35 h ne nécessiterait pas une embauche exactement proportionnelle. Nous pouvons donc arrondir à **40 000 emplois**.

Ceci ne couvre pas l'amélioration du service et d'autres revendications telles que le nombre de congés, etc.

Coût : $40\,000 \times 4\,000 \times 13 \times 1,8 = 3\,744$ millions de francs.

Annexe 4

LE PILLAGE DE LA SNCF

CHIFFRAGE DES SURTARIFICATIONS

ENTRE 1938 et 1960 :

- L'indice des prix de gros est multiplié par 33
- Le prix de certains wagons est multiplié par 46
- Le prix de certaines locos est multiplié par 43
- Le prix de la tonne de rail est multiplié par 45
- Le prix de la tonne de traverses .. est multiplié par 34

Matériel roulant :

Exemple en matériel traction :

	1968	1973	1976	76/78
Loco électrique BB 1 500 V continu				
Pris en millions de F	1,33	1,99	2,98	
Indice d'évolution base 1968	100	149	224	+ 124
Loco électrique BB 25 000 alternatif				
Prix en M. de F.	1,54	2,24	3,29	
Indice d'évolution	100	145	213	+ 113
Evolution de l'indice des prix de gros	100	144	198	+ 98

d'où l'estimation d'une surtarification variant de 15 % à 26 %. Nous avons pris le minimum appliqué à l'ensemble des dépenses d'achat de matériel roulant en 1981 : 3,78 milliards.

Avec une surtarification de 15 %, dépense supplémentaire : 567 millions.

Travaux publics :

Nous avons retenu le chiffre minimum de 5 %, en comparant des chantiers précis que nous avons peu étudiés :

- pour des dépenses 1981 de 4 milliards, dans ce secteur, on obtien : 200 millions.

Installations fixes non comprises les TP :

Nous avons retenu, là encore par prudence, le chiffre de 10 %. Soit pour 2,5 milliards en 1981 : 250 millions.

Total : 0,567 + 0,200 + 0,250 = 1,017 milliard.

SOUS-TARIFICATION

TARIFS MARCHANDISES

Entre 1938 et 1960 :

- l'indice moyen des prix de gros a été multiplié par 33
- l'indice moyen de la tonne/km a été multiplié par 18

Entre 1960 et 1975 :

- l'indice moyen des prix de gros a été multiplié par 2
- l'indice moyen de la tonne/km a été multiplié par 1,7

Les indices ci-dessus sont les moyennes, les grandes entreprises bénéficient de tarifs encore plus favorables.

(Annuaire INSEE + memento SNCF)

Si les tarifs marchandises courent après les prix, ce n'est pas le cas des tarifs voyageurs :

	1949	1975
- Indice du produit moyen voyageurs/km .	100	514
- Indice des prix de détail	100	442

Il est intéressant de rentrer plus dans le détail : les 1^{re}s classes sont restées en arrière. Donc l'écart est bien supérieur pour les « secondes ».

Année	Indice des prix de détail	Indice du produit moyen voyageur/km	
		1 ^{re} classe	2 ^e classe
1949	100	100	100
1960	192	164	243
1970	285	255	400
1974	396	308	477

(annuaire INSEE + memento SNCF)

LES WAGONS DE PARTICULIERS

PART DU TRAFIC TRANSPORTE PAR LES WAGONS DE PARTICULIERS

1954 :	les WP représentent	11 %	du parc et transportent	25 %	du T. SNCF
1962 :	"	18 %	"	42,4 %	"
1974 :	"	28,9 %	"	51,8 %	"
1978 :	"	32,3 %	"	53,9 %	"

DANS CERTAINS SECTEURS, LES WP ONT LE MONOPOLE

Minéral de fer : 98 %	Produits chimiques : 77 %
Automobiles : 98 %	Produits pétroliers : 98 %
Chaux, ciment, matériaux : 71 %	

« Les redevances annuelles versées aux res des wagons de particuliers sont de l'ordre de 900 millions de francs en 1975, soit près de 9 000 F par wagon. Cette redevance, multipliée par le nombre d'années de circulation de ce wagon (20 à 30 ans) est un bon placement pour le propriétaire. »

LE MONDE,
31 mars 1978.

Annexe 5

LES « PARTENAIRES »



Nous avons dit que l'on retrouvait « les mêmes » à chaque carrefour : Rothschild, Suez, Paribas, Emapin-Schneider.

- Au Conseil d'Administration de la SNCF et principal actionnaire privé au titre des anciennes compagnies : Rothschild.

- Dans les filiales, les principaux associés par ordre d'importance : SUEZ, 8 fois ; ROTHSCHILD, 7 fois ; PARIBAS, 6 fois ; EMPAIN-SCHNEIDER, 3 fois.

- Comme clients de la SNCF, c'est assez évident puisque ces groupes étaient dans la grosse industrie, sidérurgie, métallurgie, chimie, bâtiment, etc. Quelques exemples :

Société	Groupe qui les contrôlait	Tonnage annuel (en milliers de T)	Nombre de W.P.
Usinor	Paribas (jusqu'en 1978)	35 240	1 270
Sacilor	Suez (jusqu'en 1978)		310
P.U.K.	Paribas	12 200	5 070
Rhône-Poulenc	Suez		
St-Gobain	Suez	2 200	1 150
Total		49 640	7 800
Total tonnage transporté par SNCF en 1981 (par voyageurs)		194 millions T	



- Ce qui est moins connu : comme fournisseurs.

Groupe	Entreprises fournissant du matériel ferroviaire
SUEZ	SACILOR (rails)
	CGEE-ALSTHOM (équipement électrique)
	CSEE (signaux électriques)
	ALSTHOM (matériel roulant)
	DE DIETRICH (matériel roulant)
	CAREL-FOUCHE (matériel roulant)
EMPAIN-SCHNEIDER	CREUSOT-LOIRE
	JEUMONT-INDUSTRIE
	JEUMONT-SCHNEIDER
Entreprises Bâtiment Travaux publics	
SUEZ	SFEDP (dragages)
	CFEM (constructions métalliques)
	BOUYGUES
	COCHERY
	INTRAFOR-COFOR
	S.A.E.
	DESCHIRON
	S.G.E.
	SAINRAP-BRICE
PARIBAS	CAMPENON-BERNARD
	FOUGEROLLES
	G.T.M.
EMPAIN-SCHNEIDER	SPIE-BATIGNOLLES
	CITRA

(Sources : dictionnaires des groupes industriels et français en France - 1976.)
Ces listes ne donnent que des exemples. Elles ne sont pas exhaustives.



– Résultats financiers de certaines entreprises de Bâtiment-TP en 1981
(Sources : avis financiers du MONDE, avril à juillet 1982.)

ENTREPRISE	Chiffre d'affaires (MF)	Progression 1980 en %	Bénéfices nets (MF)	Progression en %	Groupe financier
Bouygues	14 000 (dont 38 % à l'étranger)	+ 33 %	218	+ 44 %	SUEZ
G.T.M.	11 400 (dont 45 % à l'étranger)	-	125	+ 10 %	PARIBAS
S.C.R.E.G.	10 200 (dont 40 % à l'étranger)	+ 18 %	75	+ 25 %	
SPIE-Batignoles	10 100	+ 31 %	114	+ 24 %	EMPAIN
SGE-TPI	8 000 (estimé)	-	175	+ 40 %	CGE (Suez)
S.A.E. (auxiliaire d'entreprise)	7 364 (dont 25 % à l'étranger)	+ 39 %	167,2	+26 %	SUEZ
Fougerolle	6 227 (dont 44 % à l'étranger)	+ 26 %	32,1	- 30 % (55,6 MF en 1980)	PARIBAS
Dumez	5 654 (dont 20 % à l'étranger)	-	70,3	+ 20 %	
Campenon-Bernard	5 000	+ 25 %	27,1	+ 35 %	PARIBAS
Sainrapt-Brice	4 248 (dont 54 % à l'étranger)	+ 19,1 %	16,2	+100 %	CGE (Suez)
Dragages et T.P.	3 864 (dont 77 % à l'étranger)	+ 23 %	45,4	+ 48 %	SUEZ
Total (environ) de ces 11 entreprises	86 000		1 065,3		

– Tout ceci a été parfaitement illustré par la construction du TGV.

Pour les travaux d'infrastructure on retrouve en première position SUEZ. Or Suez, c'est Alstom qui construit les rames TGV !

Puis : EMPAIN-SCHNEIDER avec SPIE-BATIGNOLLES qui a rétabli le lot 4 à Saint-Florentin, CITRA-FRANCE (viaducs) et BEC (travaux routiers).

PARIBAS : par les Chargeurs-Réunis, avec GTM (3 viaducs) et J. LEFEBVRE (travaux routiers).

– Une telle interprétation entre le privé et le public n'est pas étonnante. La couche dirigeante de ces groupes financiers est intimement liée à celle qui contrôle l'appareil de l'Etat. Ils se repassent le travail, direction économique et direction politique du pays. Ils appartiennent à la même classe sociale : la bour-

geoisie. C'est un ensemble qui ne peut être attaqué graduellement, un bout après un autre. Il faut le briser.

Prenons un seul exemple : le groupe financier SUEZ qui contrôlait la CGE.

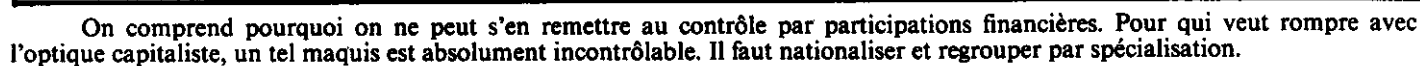
Valéry Giscard d'Estaing était parent de Jacques GEORGES-PICOT, qui fut P.-D.G. de la CGE puis président de la FINANCIERE de SUEZ.

Jean-Marie LOUVEL fut P.-D.G. de la CGE et ministre de l'Industrie. Avec, pour directeur de cabinet Ambroise ROUX qui fut vice-président du CNPF et P.-D.G. de la CGE.

La CGE fut alliée à PUK donc PARIBAS. Et Giscard d'Estaing était allié par sa femme à la famille SCHNEIDER.

Il était donc tout à fait logique que l'on retrouve tout ce petit monde se partageant aussi le fromage des autoroutes, infrastructures portuaires, etc.

Voici l'organigramme des groupes SNCF :



Annexe 7

ON NE PEUT CHANGER DE POLITIQUE
SANS CHANGER LES TETES

Nous avons mis en lumière les liens entre les grands groupes financiers, l'appareil dirigeant de l'Etat et le secteur public. Les liens entre les cadres dirigeants de la SNCF et ceux des entreprises privées jouent un rôle important dans le dispositif. C'est encore un des éléments de cohérence de la classe bourgeoise.

Pour éclaircir cet aspect nous détaillons l'exemple des liens entre **hautes responsables SNCF et les entreprises du Bâtiment-Travaux publics.**

Comme tous les dirigeants d'entreprises, ceux de l'Equipement SNCF ne sont pas de simples cantonniers ayant connu un bon déroulement de carrière. Tous ont une formation solide (technique et idéologique) reçue à l'école Polytechnique (2 ans) puis à l'école nationale des Ponts et Chaussées (2 à 3 ans). Ils appartiennent au « Corps des Ponts et Chaussées » qui fournit l'encadrement des Ministères des Transports et de l'Equipement (...et de la SNCF). Cette formation fournit aussi l'encadrement des entreprises des bâtiments et des T.P. comme en témoigne « l'annuaire des Ponts et Chaussées » (listes de tous les anciens élèves).

Dirigeants de la SNCF et des entreprises privées ont donc une formation commune, une idéologie commune. Et d'autres liens...

Formation commune

Si on prend l'entreprise BOUYGUES (la première entreprise française B.T.P.), sur cinq ingénieurs des Ponts et Chaussées dirigeant cette entreprise, quatre sont de la même promotion que cinq hauts dirigeants de la SNCF, dont le principal responsable des ouvrages d'art à la SNCF. Ils ont cohabité cinq ans sur les bancs de l'école. Ça crée des attaches !

Quand on connaît les rapports des ingénieurs des Ponts de la même promotion : outre les cinq ans de vie commune, les séminaires annuels, les banquets de promotion, la « camaraderie »... on imagine que la passation de marchés avec cette entreprise se font en douceur et avec discrétion. Entre « camarades »...

Toutes les entreprises n'ont pas des biens aussi privilégiés. GTM par exemple a quelques dirigeants ingénieurs des Ponts. Mais ils n'ont été sur les bancs qu'avec deux dirigeants de l'Equipement SNCF !

Ingén. Bouygues	Promotions école des Ponts et Chaussées	Ingénieurs SNCF
J.-L. BRAULT	1964	R. GUERIN : Directeur Transport MERLIN : Direction Equipement
M. COTE	1967	J.-M. METZLER : Direction Matériel
J.-L. DELACROIX F. HANUS H. LAINE	1970 1971	J.-L. PICQUAND : Direction Equip. (ouvrages d'Art)

(Annuaire des Ponts et Chaussées 1982)

Les liens familiaux

Le directeur de l'Equipement (lui-même) a son gendre cadre chez... BOUYGUES. Le bruit court qu'il serait intervenu pesamment en faveur de cette entreprise lors de la remise d'offres pour la construction d'un grand viaduc (marché d'environ 100 millions de francs !).

Le responsable des ouvrages d'art (camarade de promotion de dirigeants de BOUYGUES) cité plus haut, ne se serait pas violemment opposé à cette pression.

Ce n'est qu'un exemple. Les liens matrimoniaux sont nombreux. Quoi de plus naturel ? On est du même monde.

« Les intérêts directs ou indirects »

Certains administrateurs de la SNCF, ayant des « intérêts » dans le privé, la SNCF a créé une commission spéciale, pour vérifier que tout se passait bien. Eh bien, tout se passe bien.

2/ RAPPORT SPÉCIAL
sur l'exécution des marchés passés
par la S.N.C.F.

Messieurs,
Comme votre Conseil d'Administration vous l'a indiqué, nous avons l'honneur de vous présenter, conformément à l'art. 10 de la Convention du 31 août 1937, notre rapport spécial sur l'exécution des marchés passés par la Société Nationale des Chemins de fer Français avec des sociétés ou des entreprises dans lesquelles certains de nos administrateurs possèdent des intérêts directs ou indirects, et pour lesquels une autorisation avait été donnée par votre dernière Assemblée Générale.

En 1980, vingt-deux sociétés ou entreprises se trouvent dans ce cas ont contracté avec la Société Nationale. La liste détaillée et certifiée des dépenses effectuées, dont le volume global atteint 1 278 millions de francs en chiffres ronds, nous a été communiquée par les services compétents.

La plus grande partie de ces opérations a été traitée, soit avec d'autres entreprises nationales, soit avec des sociétés de la S.N.C.F.

Elles concernent principalement des fournitures d'énergie (273 MF) et des prestations de transport, ou d'activités annexes (308 MF) pour le surplus, les marchés se rapportent notamment à des travaux et réparations, ainsi qu'à la fourniture d'équipements électriques et prestations diverses.

Enfin, certains contrats ont procuré près de 55 millions de recettes à la S.N.C.F., notamment au titre de redevances d'embranchement particuliers ou d'occupation de terrains, ainsi que de réparations de matériel.

Il ne nous est pas apparu que les différentes opérations dont il s'agit aient un caractère anormal ou préjudiciable à votre Société.

Paris, le 26 mai 1981.

Annexe 8

SOFRERAIL

Cette filiale est intéressante parce qu'elle combine plusieurs aspects. Outre ceux de toute filiale, c'est un instrument d'aide aux groupes industriels de construction ferroviaire pour la conquête de marchés internationaux. Or une part notable de ce marché est constitué par les pays en voie de développement. Et c'est là qu'on découvre un autre mécanisme du capitalisme : le pillage du Tiers-monde.

Une filiale classique

Constituée à l'initiative de la SNCF en 1957, la Société Française d'Etudes et de Réalisations Ferroviaires associe les capitaux privés :

- SNCF : 33,65 % de participation mais assure « la tutelle technique » ;
- en association « les mêmes » : SUEZ, PARIBAS, EMPAIN-SCHNEIDER et les banques Crédit Lyonnais, Crédit du Nord et de l'Union Parisienne, Worms, Banque Française du commerce extérieur. 9 à 10 % chacun.

Rapports avec la SNCF

● SOFRERAIL a été constituée d'emblée avec du personnel d'encadrement SNCF. Soit retraité (le cumul emploi-retraite n'a jamais été un problème pour les hauts dirigeants SNCF), soit détaché. Ce qui présente deux avantages :

- le personnel (200 à 250 personnes) ne coûte pas vraiment cher. Conservant le statut cheminot, il est payé par la SNCF qui ensuite le facture à Sofrerail... Mais les retards de paiement sont considérables ;
- ce personnel vit en osmose avec les bureaux d'études SNCF et a toute latitude pour se livrer au « pillage technologique » en matière d'infrastructures et de matériel. Ainsi les retraités de 1957 qui constituent SOFRERAIL ont-ils emporté dans leurs bagages les notices techniques et les dossiers-types de la SNCF : des années d'expérience et de matière grise. Tout cela gratuitement bien sûr.

● Malgré ce personnel, essentiellement d'encadrement, SOFRERAIL ne dispose pas de moyens d'études suffisants pour exécuter les contrats décrochés ces dernières années. Cette filiale « étonnante » fait donc exécuter ces contrats... par les services d'études de la SNCF. SOFRERAIL gardant la coordination, les rapports avec les clients et... la caisse.

● D'ailleurs, aussi étonnant que cela puisse paraître, le montant des contrats d'étude entre la SNCF et SOFRERAIL sont confidentiels. Après plusieurs questions au Comité Mixte les organisations syndicales n'ont obtenu que des réponses très vagues. Sans chiffre. Y a-t-il réellement des contrats ? On peut même en douter.

● Par ailleurs, comme si cela ne suffisait pas, la SNCF paye de sa poche des stages en tout genres en France et à l'étranger pour compléter le travail de SOFRERAIL. Il lui en a coûté 3,6 millions de francs en 1981.

● La SNCF ne touche pratiquement aucun dividende : 0,13 million en 1979, rien en 1980. Encore une filiale qui lui coûte de l'argent.

Tout cela pour un travail qui profitait uniquement aux entreprises privées.

Le pillage du Tiers-Monde

La SNCF ne touche guère de dividende, pourtant SOFRERAIL signe des contrats juteux. Examinons-en un : signé avec le NIGERIA.

● C'est un contrat de supervision des études et de la réalisation d'une ligne de chemin de fer entièrement nouvelle de 600 km. Son montant est de 375 millions de francs en quatre ans !

Sur la base de la même mission pour la construction de la ligne nouvelle du TGV (500 km) évaluée à 2 ou 3 % du coût des travaux, on trouve la fourchette : 140-210 millions. Soit une différence minima de 165 millions qui ne peut s'expliquer seulement par les aléas du travail au Niger. De toutes façons, ces profits supplémentaires n'entrent visiblement pas dans la poche de la SNCF.

En fait on retrouve un « coefficient » régulièrement appliqué dans les marchés passés entre firmes occidentales et pays du Tiers-Monde. Ce que confirme le personnel de SOFRERAIL. Des prix pratiqués pour ces pays correspondent à environ 2,5 fois ceux pratiqués en Europe.

Si l'on divise 375 par 2 (en baissant 0, % pour les aléas locaux) on trouve 180 millions environ ce qui correspond bien avec le résultat de la comparaison avec le TGV.

Ça, c'est pour les actionnaires de SOFRERAIL (sauf la SNCF). Mais ce n'est rien comparés aux profits réalisés par les constructeurs de la ligne, grâce à SOFRERAIL.

● Les missions d'études sont évaluées en pourcentage des travaux. On peut estimer les profits supplémentaires des constructeurs (les surprofits, c'est-à-dire ceux qui viennent s'ajouter aux profits « normalement » réalisés sur le marché européen) à : 180 millions multipliés par 100 et divisé par 3 = 6 milliards ! Si les études ne représentent que 3 % des travaux.

Ces chiffres paraissent extravagants. Mais il suffit de lire les marchés pour être convaincus de leur exactitude. Les mécanismes de ce pillage sont très simples. Examinons-les.

● La préparation des dossiers d'appel d'offres :

Avant le contrat de supervision des travaux, SOFRERAIL a été chargée des études préliminaires nécessaires à la préparation des dossiers d'appel d'offres (qui définissent la nature et le montant estimé des travaux à réaliser).

Ce sont les services d'étude de la SNCF qui ont supervisé techniquement ces études préliminaires. C'est ainsi que pour toute

une série de ponts métalliques ils se sont rendus compte que les solutions proposées par SOFRERAIL étaient très coûteux. Et ils firent des propositions réduisant sensiblement les coûts.

SOFRERAIL n'en tiendra pas compte. Les marchés seront conclus avec les constructeurs sur les bases de ces solutions chères. Evidemment, au moment de réaliser les travaux, les solutions moins onéreuses seront exécutées...

- Les prix remis par les constructeurs avoisinent 2 à 3 fois les prix pratiqués par ces mêmes constructeurs en Europe ! Le transport des matériaux et les conditions de travail n'expliqueraient à la rigueur qu'une majoration de 50 % car l'essentiel est exécuté par de la main-d'œuvre nigérienne sous-payée. Ce qui fait un gain net de 150 à 250 %.

- Cette ligne que le Nigeria paye donc un prix exorbitant s'intègre aux plans capitalistes de restructuration de la sidérurgie. Elle vise en effet à la mise en valeur de mines de fer dans le Nord du Nigeria avec projet d'un complexe Sidérurgique.

- C'est effectivement le projet des pays capitalistes développés de faire produire les aciers courants (à basse technologie) à bas prix par certains pays du Tiers-Monde pour se spécialiser dans les aciers spéciaux (à haute technologie).

L'acier produit par le Nigeria sera exporté à des prix très bas (vu la crise et la concurrence mondiale), maintenant le pays sous dépendance des pays riches puisqu'il n'aura ni la maîtrise économique de son produit, ni la maîtrise technique de son complexe sidérurgique.

Conclusion

Si SOFRERAIL organise (à son échelle) et profite du pillage de Tiers-Monde et de la SNCF, au service des intérêts privés, il est évident que les cheminots ont leur mot à dire.

Certes, dans l'exemple étudié, la fin d'une telle mise à sac passe par la lutte du peuple nigerian pour son indépendance économique, contre l'emprise des grands pays capitalistes. Et aussi contre la bourgeoisie nigerienne qui prend au passage les miettes du pillage et donc entretient cette situation.

Mais à notre niveau aussi nous devons agir. Par solidarité avec le peuple du Niger et pour défendre nos propres intérêts : car on voit bien sur cet exemple que ce sont les mêmes instruments qui permettent aux capitalistes de se mettre le profit dans les poches, sur le dos des cheminots ou sur le dos des travailleurs nigerians.

Nous devons exiger :

- la publication de tous les comptes entre SNCF et filiales ;
- la publication des contrats et la comptabilité de ces filiales avec l'extérieur, notamment le Tiers-Monde ;

la mise à la retraite - réelle - du retraité ex-dirigeant SNCF, accompagnée d'enquêtes fiscales pour eux et les autres dirigeants de SOFRERAIL ;

- le retour des activités de ces filiales au sein de la Société Nationale.

En résumé : il faut nationaliser ces filiales sous surveillance de leur personnel et des cheminots en général, en particulier par le biais des organisations syndicales.

Pour ne pas nous contenter d'affirmations générales, nous avons voulu présenter un exemple précis. Ceci ne doit pas faire perdre de vue qu'en 1981 lesa « activités » de SOFRERAIL se sont exercées dans vingt-cinq pays (dont seulement deux pays européens !).

Annexe 9

NATIONALISER NE SUFFIT PAS

En prétendant faire le changement à petits pas, la majorité PS-PC permet aux capitalistes et à la droite de trouver les issues et de mobiliser leurs forces.

Ainsi en est-il des nationalisations. Nous sommes pour, évidemment. Mais la façon dont elles sont opérées ne permet pas un changement réel.

Les différences entre notre programme et celui mis en œuvre par le PS et le PC au gouvernement, sont sur cette question aussi extrêmement claires :

1. Il faut nationaliser **tous les secteurs clés** de l'économie. Nous avons vu, à partir de l'exemple SNCF, comment le champ des nationalisations avait été insuffisant pour avoir la réelle maîtrise économique. La SNCF ne maîtrisera pas son équilibre si on ne prend pas le contrôle de la construction ferroviaire, des T.P. et d'une partie des transports routiers.

2. Il faut nationaliser **sans indemnités ni rachat** sauf pour les petits-actionnaires. Les sommes astronomiques versées aux capitalistes comme indemnisation non seulement gênent financièrement le gouvernement de gauche, mais sont déjà utilisées par les patrons pour le combattre.

3. Il faut nationaliser **l'ensemble des groupes** et pas seulement les maisons mères. L'exemple des filiales SNCF qui coûtent à la société nationale et lui font concurrence au profit de capitaux privés est assez éclairant.

4. Espérer **utiliser la hiérarchie** qui était toute dévouée à la droite pour une nouvelle politique est une **illusion dangereuse**.

5. Au lieu de s'appuyer sur elle, il faut **s'appuyer sur la mobilisation des travailleurs**. Développer l'action et le contrôle à tous les niveaux. Les organisations syndicales ont une responsabilité particulière dans ce domaine, si elles ne veulent pas, sous prétexte de défendre le gouvernement de gauche, devenir les instruments de calme social dans les entreprises.

L'actualité est venue illustrer point par point ces différences de programme. Nous avons pris des exemples dans *le Monde* qui n'est pas soupçnable d'avoir un penchant vers le collectivisme.



Le gouvernement, en s'en remettant aux hiérarchies en place ne contrôle pas ce qui se passe dans les entreprises nationalisées :



La résistance des milieux financiers

Le décor allait changer début août avec le cas des banques. Sur ce point précis, plusieurs erreurs ont été commises. Le gouvernement a notamment sous-estimé l'imbricolage posé par le principe de la rétrocession des participations industrielles de Suez et de Paribas, et les critères de choix de nationalisation des banques.

En fait, l'affaire a été mal engagée dès le départ. Au ministère de l'économie et des finances, le dossier des nationalisations a été suivi de près par certains très hauts fonctionnaires, en poste sous le précédent gouvernement, et qui n'avaient pas pour le projet les yeux de Chimène... Force est également de constater que la plupart des délégués auprès des banques, choisis par la direction du

Que des hauts fonctionnaires ne soient pas favorables à la nationalisation des banques, cela peut se comprendre. Mais l'erreur n'est-elle pas été, précisément, de demander à des hommes, qui ont appliqué - en y croyant - une certaine politique pendant des années de participer à l'élaboration d'une autre politique qui, sur ce chapitre des nationalisations, est aux antipodes de toutes leurs actions précédentes ?

Pendant deux mois, on va donc assister à une guérilla entre les services de la rue de Rivoli et les autres ministères techniques ou politiques (notamment le secrétariat d'Etat chargé de l'extension du secteur public). Sur cela va se greffer l'offensive des milieux financiers. Après le

Transferts de capitaux et pertes de contrôle : « L'affaire Paribas ».

Paribas-Suisse et d'une importante société belge de portefeuille, Copeba. Au 31 décembre 1980, le groupe Paribas contrôlait 72 % de Paribas-Suisse et 59,6 % de Copeba. Le 5 octobre, Paribas cède 20 % du capital de Paribas-Suisse à Copeba. Une douzaine de pour cent ayant été cédés au cours des mois précédents, la compagnie financière ne détient alors plus que 40 % de Paribas-Suisse (dont 20 % indirectement). Elle en perd ainsi le contrôle. Le 7 octobre, Paribas cède des actions de Copeba à... Paribas-Suisse, faisant ainsi tomber sa participation dans le groupe belge à moins de 50 %.

Le 8 octobre, une petite société helvétique, Pargesa, en sommeil depuis vingt-trois ans... augmente son capital de 30 000 F à 280 millions de francs suisses ! Les principaux actionnaires de Pargesa, dont la dénomination exacte est Paribas-Genève S.A., sont, après cette opération, les groupes américain Becker et canadien Power Corp. et le groupe belge Frères-Bourgeois. Toutes ces firmes sont des partenaires habituels de Paribas, qui possède d'ailleurs 20 % de Power Corp. Le groupe belge est également un actionnaire important de Copeba.

Le 9 octobre, Pargesa lance une offre publique d'échange sur Paribas-Suisse, et augmente à cet effet une seconde fois son capital pour le porter à plus de 1 milliard de francs suisses (près de 2 milliards de francs français). M. Moussa informe M. Delors de l'O.P.E. tout en affirmant n'y être pour rien et avoir été lui-même surpris par cette opération, le P.-D. G. de Paribas la juge « logique ». N'avait-il pas mis en garde depuis des semaines les pouvoirs publics sur les risques d'une nationalisation de la holding au plan international ?

Le ministère de l'économie, un instant convaincu par cette explication, décide cependant de regarder



Ça ne fait rien, on indemnise tous ces requins ! Et grassement :

Quelles que puissent être les protestations des uns et des autres, l'indemnisation des actionnaires est fort généreuse. En retenant comme mode de calcul la formule dite « multicritères » et en offrant des obligations dont les revenus varieront en fonction des taux d'intérêt des obligations émises par l'Etat, les actionnaires sont indemnisés de façon équitable. Qu'ils protestent et demandent plus est de bonne guerre,

mais bien des petits actionnaires de ces « poids lourds de la cote » étaient Rhône-Poulenc, P.U.K., Saint-Gobain, n'auraient jamais espéré se débarrasser de leurs actions à d'aussi avantageuses conditions.

Le Monde « L'année économique et sociale 1981 ».

Ces nationalisations-là ne permettent pas d'abattre l'adversaire. Souvenons-nous que ces groupes aujourd'hui nationalisés l'ont déjà été. Et ont reconstitué des empires grâce aux indemnités d'alors.

La bourgeoisie doit être frappée directement, à tous les niveaux. Sans cela, parler de socialisme est un leurre. On reste dans le capitalisme. On lui laisse les moyens de réagir. Et l'on sait que ses réactions sont souvent brutales.

Annexe 10

L'APPAREIL D'ETAT DE LA BOURGEOISIE
NE DOIT PAS ETRE CONSERVE

Ce qui est vrai pour l'économie est vrai pour le pouvoir politique. La machine administrative et militaire a été construite pour faire fonctionner et défendre le capitalisme. La laisser intacte c'est permettre qu'un jour elle soit retournée contre les travailleurs.

La majorité a laissé quasiment intact l'appareil de l'armée. De même pour la police. Ainsi la réaction peut préparer la revanche. Ce qui est d'autant plus irresponsable quand il s'agit des secteurs où sont les armes.

Même le très réformiste secrétaire de la FASP pousse un cri d'alarme.



Malgré les sourires de Deferre, les chefs de la police n'ont pas changé de bord :



La police n'est pas « neutre » :



Le gouvernement cède, et ainsi aide les adversaires du changement :

La police et le pouvoir

« Une partie de la haute hiérarchie organise le sabotage »

nous déclare M. Deleplu

secrétaire de la Fédération autonome des syndicats

— En octobre 1981, vous redoutiez les « tentatives de sabotage de la nouvelle politique par des hauts responsables de la police ». Avez-vous aujourd'hui les mêmes inquiétudes ?

— Seize mois après le changement politique, nos inquiétudes de l'époque se confirment de jour en jour. Aujourd'hui, une grande partie de la haute hiérarchie policière, qui ne souscrit absolument pas au changement d'orientation pour restituer la police à la nation, organise le sabotage dans nos rangs.



Dissoudre les groupes de choc réactionnaires ne sert à rien si on laisse leurs viviers intacts :

.....
Nous sommes inquiets, nous ne pensions pas, avant le 10 mai, que la politisation était aussi importante parmi les policiers. Le SAC est dissous mais ses membres sont toujours là, qui veulent toujours mettre en échec le pouvoir démocratiquement élu
.....

Extraits du Monde du 14 septembre 1982.

L'entrisme du R.P.R.

— Mais la description d'un climat ne suffit pas à démontrer qu'il y ait organisation systématique...

— Certaines forces politiques sont en train d'organiser, dans la police, des sections politiques, avec la bénédiction d'une hiérarchie qui n'est pas sans informations en la matière et avec le concours des syndicats qui se veulent « d'opposition ».

» Par exemple, le Syndicat des gradés de la police nationale n'hésite pas à rappeler aux policiers, actuellement, deux dates « historiques » : 13 mars 1958, 13 mai 1958. Ce n'est pas innocent. En mars 1958, mon syndicat avait appelé à une manifestation, sur des problèmes catégoriels, à la préfecture de police. Des factieux en prirent la tête et l'amènèrent devant les grilles de l'Assemblée nationale où les attendait M. Jean-Marie Le Pen pour leur ouvrir les portes. Deux mois plus tard arrivait le général de Gaulle dans les conditions que l'on sait...

» Ces syndicats catégoriels, plus préoccupés d'intérêts politiques, sont soutenus par le R.P.R. qui n'hésite plus aujourd'hui à faire de l'entrisme dans la police. C'est d'autant plus inquiétant que la haute hiérarchie policière doit souvent sa carrière à ce parti. Pratiquement 80 % des hauts cadres de la police la doivent à un ancien directeur général de la police nationale, M. Robert Pandraud, qui vient d'être appelé comme secrétaire général adjoint de la mairie de Paris. A n'en pas douter, M. Pandraud tire toujours les ficelles à l'intérieur de la « grande maison »...

Les dix postes de direction du ministère de l'Intérieur ne sont-ils pas des postes politiques, nommés par décret du président de la République, dès avant le 10 mai ?

» Malheureusement, M. Defferre a cru bon de maintenir ces hommes en place. Pratiquement tous ! C'est son affaire. Mais il faut qu'il sache qu'à l'intérieur de la police des choses se passent qui devraient alerter tous les démocrates.

M. Defferre a cédé devant le lobby de certains commissaires de police qui n'ont pas accepté que l'on change les rapports d'organisation du travail.

Si la F.A.S.P. alerte, aujourd'hui, après une certaine réserve, c'est que le danger nous paraît suffisamment grand. Le gouvernement doit comprendre qu'il est temps de s'occuper de ce qui se passe dans les rangs de sa police.

» Le ministre a cédé au chantage de ceux qui refusent cette police nouvelle.

Tous ces extraits sont des citations du Secrétaire général de la Fédération Autonome du syndicat de Police.

Edité par la P.E.C. ISBN 2-902524-22-6

Responsable de la publication: Yves Salesse

Rédaction et administration: 2, rue Richard Lenoir 93108 Montreuil Tél. 859 00 80
octobre 1982. Imprimerie Rotographie Montreuil