

(« L'Humanité » du 19 février) et par la C.F.D.T. comme « mieux que l'échelle mobile » (cf. « Le Cheminot de France », février 1970).

## L'AUGMENTATION EGALE POUR TOUS

Avant la négociation, la C.G.T. dans sa plate-forme demandait l'attribution d'une prime égale pour tous de 7 000 A.F. La « Tribune des Cheminots » n° 427 écrivait page une en octobre 1969 : 6 000 A.F. minimum pour rattraper le pouvoir d'achat de 1968. Nous sommes d'accord sur ce type de revendication. Malheureusement, en passant la porte de la négociation de février, la C.G.T. avait laissé de côté cette revendication.

Nous défendons le principe de l'augmentation égale pour tous de 15 000 A.F. tout de suite. Pourquoi ? Ce sont les cheminots eux-mêmes qui ont trouvé la réponse : le pouvoir d'achat acquis en mai-juin 1968 a été rapidement repris, depuis la fin 1968 même. Depuis ils n'ont obtenu que 1 % au titre de rattrapage, et il est évident que ce sont les plus petits salaires qui ont été les plus touchés par cette régression, conséquence politique inévitable de l'économie capitaliste.

## LA REFORME DES SALAIRES

Les séances de discussion se succèdent et l'ampleur de la réforme de la S.N.C.F. tient en deux chiffres : 0,25 % en 1970 et 4 % en quatre ans de la masse des salaires y seront consacrés ; les cheminots ont tout de suite compris : la réforme des salaires n'aura rien de révolutionnaire !

Que pensons-nous de la réforme proposée par la S.N.C.F., des contre-projets des syndicats ?

1. La réforme des salaires vise le calcul de la paie, il ne vise pas l'augmentation des salaires.

2. La discussion est basée en termes de masse salariale, c'est-à-dire que les syndicats acceptent les termes mêmes de la gestion capitaliste de la S.N.C.F., selon les critères de rentabilité et non pas en termes de salaires à améliorer pour les travailleurs. En fait, on discute de la meilleure façon de répartir les salaires ; nous préférons nous battre pour imposer LA GARANTIE

## DU POUVOIR D'ACHAT.

3. La réforme envisagée (la proposition S.N.C.F.) maintient une hiérarchie rigoureuse : l'éventail hiérarchique dans le niveau 1 est de 8,5 %, de 9,5 % dans le niveau 2, il est de 15 % dans le niveau 3. De l'échelle 2 à l'échelle 4 il y a 13 points et 105 entre les échelles 17 à 19. Il faut rappeler que la moitié du total des salaires est distribuée entre l'échelle 14 et 20 (c'est-à-dire les trois niveaux cadres).

4. Ce qui précède permet de voir que l'immense majorité des cheminots, c'est-à-dire les personnels d'exécution, et une faible partie de la maîtrise garderont les bas salaires.

Une véritable réforme des salaires doit permettre un réel relèvement des coefficients des petites catégories, dans l'état actuel du projet, rien n'est envisagé.

5. Le salaire des premières échelles doit être remodelé à partir du salaire minimum auquel un travailleur a droit pour vivre (et qui a été obtenu dans certaines entreprises privées) : pas de salaire brut d'embauche inférieur à 100.000 A.F.

6. Les échelons d'ancienneté sont maintenus et se répartissent comme suit : l'échelon 8 représente 17 % de majoration, au temps de séjour normal de quatre ans. Pour les agents de conduite l'échelon 6 de 17 % pour un temps de trois ans et demi. Respectivement l'échelon 9 et 6 pour les roulants, celui de 20 % est obtenu après vingt-quatre ans de service et seize ans et demi pour les roulants. Il s'agit là d'un déroulement qui perpétue la division entre les cheminots, bien dans le style S.N.C.F.