**Revue de presse – emplois fermés à la SNCF et PS25 – années 2001 à 2003**

Libération, 3 avril 2001

<http://www.liberation.fr/economie/0101369436-oublies-du-rail>

# Oubliés du rail - les immigrés sans statut de la SNCF

## Enquête Ces Maghrébins, embauchés dans les années 70 pour pallier le manque de main-d'oeuvre, n'ont jamais obtenu les avantages de leurs collègues. Des retraites de misère les attendent.

Par **CÉDRIC MATHIOT**

Dans l'appartement aux murs tendus de rouge d'un immeuble gris de Drancy, Mohamed Borhaneddine tangue sur le canapé pour imiter le roulis des vagues: «Tout ce que j'avais dans le ventre est sorti.» C'était un jour de février 1975, sur le bateau qui franchissait le détroit de Gibraltar. Intermède maritime d'un voyage en train Casablanca-Austerlitz qui acheminait les travailleurs marocains. «A bord, il y avait des saisonniers qui venaient pour les travaux agricoles.» Mohamed, 25 ans à l'époque, employé des chemins de fer marocains, se rendait en France pour la première fois, contrat SNCF en poche. «Je suis arrivé à Paris tôt le matin. Assis sur ma valise, j'ai attendu deux heures que quelqu'un vienne me chercher. Autour de moi, tout le monde partait travailler avec un cartable. Je me disais: "En France, il n'y a que des enseignants." Finalement, un Arabe qui me voyait perdu m'a mis dans le métro et je suis arrivé au Bourget. Un jeune est venu me chercher; je m'en rappellerai toute ma vie parce qu'il m'a acheté un casse-croûte. Il m'a montré le foyer. Les jours d'après, j'ai commencé à travailler. Mon premier ami était un vieux Marocain, il s'appelait Belacen mais les Français l'avaient rebaptisé Fernand.»

Vingt-six ans plus tard, le foyer d'immigrés a été rasé, le copain Belacen-Fernand est mort, Mohamed est toujours là, chargé de l'entretien des traverses et des rails. «Je suis heureux, mon travail m'intéresse.» Mohamed s'est marié en 1980, avec une fille de Casablanca qui l'a rejoint. Il a deux garçons, de 19 et 16 ans, une fille de 18, nés en France. Il est français depuis 1998. Dans la gare du Bourget, les cheminots saluent le «chef de brigade». «Je suis intégré, je dirige une équipe, je parle comme n'importe quel Français.» Son salaire atteint 13 000 francs (2 000 euros). Son seul souci, dit-il d'une voix embarrassée: «La retraite.» 1 800 dirhams (1100 francs, 180 euros). Pendant toutes ces années, Mohamed a travaillé pour la SNCF, a été payé par la SNCF. Mais il est resté, dans les textes, un employé des chemins de fer marocains (ONCFM), stagiaire détaché, cotisant pour la retraite au Maroc. «Comment voulez-vous vivre en France avec ça?»

**«On est épuisé»**

La question, sans doute, ne s'est jamais posée en ces termes pour la SNCF. A l'époque, l'immigration s'entendait retour compris. Une note en bas de la feuille fripée de son contrat le dit: «A la fin du contrat, les frais de retour au Maroc seront pris en charge par la SNCF.» Ils sont, comme lui, vingt-cinq «stagiaires» de l'ONCFM, recrutés dans le cadre d'une convention datant de 1974, condamnés à vieillir avec des miettes.

Mohamed Ghadrane a 52 ans, longue silhouette dans un costume croisé bon marché et des mocassins en cuir tressé. Sa situation est différente. Il est arrivé du Maroc le 3 mai 1973, à la gare de Sotteville-lès-Rouen. Premier paysage de France. Entrelacs de voix ferrées sur 10 kilomètres au sud de Rouen, avec ces files de wagons recouverts de rouille fauve. Sur les 300 employés de la gare, qui fut un temps la deuxième en taille du pays, 40 sont aujourd'hui des Marocains. «J'étais commerçant à Khourigba, une petite ville. On savait que la SNCF envoyait des contrats à Casablanca. Avec beaucoup d'autres hommes, j'y suis allé.» Mohamed Ghadrane a été embauché comme «auxiliaire» au triage. Avec le temps, la terminologie de ces hors-statut a évolué, l'auxiliaire est devenu auxiliaire permanent, contractuel, puis «PS-25». Les discriminations sont restées: dans la carrière, la couverture maladie, l'âge de la retraite, le montant des pensions. «Je ne peux pas être malade, sinon je perds des sous par rapport aux cheminots», dit Mohamed, qui a vu ses collègues français partir à la retraite à 55 ans. Lui devra travailler jusqu'à 60 ans, pour une retraite inférieure.

Cette semaine, Mohamed embauchait à 4 h 45 le matin. La semaine dernière à 9 heures, celle d'avant à 20 h 30. Il ne s'autorise pas la colère. Mais demande: «Pourquoi il y a deux sortes de cheminots? Est-ce que nous, les Marocains, on a des jambes de fer? On a donné de notre jeunesse à la SNCF. On a formé des trains, on est épuisés aujourd'hui. On demande l'égalité, quelque chose qu'on mérite peut-être.» Noyés dans les 170 000 employés de la SNCF, ils sont un millier de Nord-Africains (828 Marocains, 219 Algériens, 30 Tunisiens) à être, comme lui, PS-25. Leur situation rejoint celle des stagiaires, parce que, étrangers ­ ou naturalisés trop tard ­, ils sont restés en marge. Pris au piège du service public et de sa préférence nationale.

Entre 1968 et 1975, la «MOI», main-d'oeuvre immigrée, double en France. Elle arrive en masse chez Peugeot, aux mines, chez Renault. La SNCF recrute entre 1 000 et 2 000 Marocains. Les trains spéciaux affluent d'Agadir, de Casablanca, vers Saint-Lazare, Rouen, Le Bourget ou Mulhouse. Le statut de cheminot n'est pas prévu pour s'ouvrir à la main-d'oeuvre étrangère. Ils seront donc hors statut. Eric Ferron, responsable de la CGT: «L'entreprise gagnait sur tous les plans. Moi, j'étais à Creil, je les voyais arriver, ils étaient formés deux semaines pour caler les wagons et puis ils passaient à la production, sans rien connaître de l'environnement ferroviaire, ni du climat, ni de la langue.» Les immigrés sont orientés vers les services de gare, triage, formation de trains de marchandises, et les services d'équipement, de renouvellement des voies, de pose des rails. Les travaux les plus durs, «ceux que les Français ne voulaient pas faire», dit Daniel Binet, du syndicat SUD-Rail. «Je touchais 800 francs, c'était bien mieux qu'au Maroc, se rappelle Mohamed Ghadrane. Au pays, on disait qu'on allait "manger à la gamelle française". Je vivais dans un foyer. On discutait peu avec les Français, les gens ne faisaient pas confiance aux Arabes. Il y avait un peu de racisme et de méfiance des deux côtés. Nous, on n'était pas habitués aux cigarettes et au vin, sans doute que ça nous éloignait un peu des autres gars. Plus tard, j'ai bu, fumé, j'ai un peu mangé du cochon, j'ai chanté avec eux, et ç'a été mieux. Mais, à l'époque, je pensais que je travaillerais trois ou quatre ans, avant de partir.»

Maryse Tripier, sociologue, parle du «mythe du provisoire», cette «conflagration d'illusions» qui berçait alors l'époque: «L'Etat français pensait qu'ils partiraient, les Etats d'origine le pensaient aussi, qui ne voyaient que les devises rentrer, les migrants enfin le croyaient et venaient pour épargner. On percevait l'immigré comme une force de travail, on ne s'imaginait pas qu'il y avait un homme derrière. Surtout pas qu'il allait vieillir en France.»

Pour les migrants, l'avenir était au pays. «Les premières années, je faisais un trou dans le matelas du foyer pour mettre les sous», sourit Mohamed Borhaneddine. Ces premières économies ont servi à acheter ou à faire construire une maison au pays. Aujourd'hui, celle de Mohamed, à Casablanca, n'est ouverte qu'un mois par an, pour les vacances. Les enfants sont nés, ont contrarié les plans. «On l'ignorait à l'époque, on le sait aujourd'hui, dit Maryse Tripier, l'immigration de travail n'existe pas, elle ne va pas sans immigration de peuplement.» La chair finit toujours par s'en mêler. «Après quatre ans, en 1977, ma femme est venue avec nos deux enfants, se rappelle Mohamed Ghadrane. On en a eu quatre ici. Aujourd'hui, ils vivent mieux en France que là-bas. Ils sont heureux. Quand on rentre au Maroc, ça se voit qu'ils sont étrangers. Ils ont du mal à parler arabe. On leur dit qu'ils ont l'accent de Paris.» Mohamed Borhaneddine raconte une histoire semblable: «Tous les ans, je me disais que j'allais rentrer, et puis j'ai eu des enfants.» Et un jour la question de l'avenir en France s'est posée à lui. Il se rappelle s'être subitement inquiété de sa retraite, «une nuit» de 1994. «Je me suis renseigné, on m'a dit que le statut de cheminot était ouvert uniquement aux Français. J'ai mis trois ans à avoir la nationalité. Après, j'étais trop vieux pour bénéficier du statut (la SNCF a fixé à 40 ans ­ 45 depuis peu ­ l'âge limite pour devenir cheminot, ndlr). Ils auraient dû nous prévenir, nous faire passer au statut ou bien nous dire de partir. Mais ils n'ont rien fait.»

Dans les années 80, seulement une minorité, les plus avisés, se sont naturalisés à temps pour accéder au statut. D'autres ont refusé de troquer la nationalité contre l'égalité. La majorité, surtout, ignorait tout du problème. «La plupart des immigrés, recrutés dans des patelins, sont analphabètes. On n'a jamais rien fait pour leur permettre de réfléchir ou d'aller de l'avant», explique Mohamed Gardha. Lui est arrivé à Sotteville, via les Pays-Bas, en 1976. Parcours un peu atypique, migration plus politique qu'économique. «J'étais employé dans l'administration. J'ai fui le Maroc pour fuir la corruption.» En 1994, il a pris la nationalité française, à temps pour accéder au statut (même s'il a dû, au passage, abandonner son ancienneté). Mais il n'a cessé de militer pour porter la voix des autres. «Ils ont grandi dans un pays où on n'a pas le droit de l'ouvrir. Le Maroc apprenait la peur.» La France n'a rien fait pour qu'ils relèvent la tête: «Comment demander l'égalité alors qu'on a entendu qu'on bouffait le pain des Français? La plupart ont vécu avec l'angoisse d'être virés. En vingt-cinq ans, beaucoup n'ont jamais fait un seul jour de grève.»

**Réponses balbutiées**

Après des années de mutisme, les syndicats ont commencé à bouger en 1995, au moment où les Marocains approchaient des 55 ans. La direction, depuis, a balbutié quelques réponses. Mais, pour Mohamed Borhaneddine et les vingt-cinq «stagiaires» du chemin de fer marocain, rien n'a été fait. Les contractuels ont eu un peu plus de chance. Une annexe de l'accord 35 heures a bricolé pour eux la possibilité de partir à 55 ans en préretraite, sans rien régler toutefois de l'inégalité du niveau des retraites. «C'est insuffisant. Et puis, au-delà du plan financier, cette différence, c'est un symbole. Difficile à avaler», dit Mohamed Gardha.

Vingt-cinq ans après son arrivée à Sotteville, dans un café en bordure de la gare, il caresse et égratigne, gratitude et amertume mêlées, cette France-Janus. Même oscillation que celle qui l'a vu rallier à son arrivée la CGT, pour embrasser «le droit de se battre», puis quitter la centrale le jour où ses dirigeants ont refusé de condamner une mairie communiste qui avait rasé un foyer d'immigrés. «En France, j'ai lu, j'ai appris. Dans ma tête, si je suis là, c'est grâce à la SNCF. Si j'ai élevé mes enfants, si ma fille est en médecine, c'est grâce à la SNCF.» Ses enfants à qui il n'a jamais parlé de tout cela. «Ils sont français. Ce ne serait pas bien de leur dire que pour la France, après trente ans passés entre les rails, leur père est toujours l'autre.»

Alternatives Économiques, n° 195, septembre 2001.

# <http://www.gisti.org/spip.php?article676>

# Discrimination et précarisation de la main-d’œuvre étrangère : le rôle des emplois fermés

Article d’Emmanuel Blanchard et Antoine Math

*Extrait*

«  (…) Cette condition de nationalité ne répond à aucun impératif et n’a rien d’irréversible comme le prouve l’ouverture à tous les étrangers de quelques entreprises publiques, de rares professions libérales (comme les masseurs-kinésithérapeutes en 1985) et même, dans la fonction publique d’État, des postes de titulaires de l’enseignement supérieur et de la recherche. L’argument de la menace que ferait peser sur la souveraineté nationale le recrutement de salariés étrangers est d’autant plus douteux que de nombreux secteurs réservés aux nationaux seraient dans l’incapacité de fonctionner s’il leur était impossible de recruter des salariés étrangers. La principale différence est que ces étrangers, qui exercent dans les faits les mêmes tâches que les nationaux, sont recrutés sur des statuts plus précaires et avec des conditions de salaires dégradées. Les exemples sont légion : **étrangers embauchés à la SNCF dans les années 1970**, maîtres auxiliaires de l’Éducation nationale notamment dans les matières scientifiques, médecins dans les services d’urgences, de gardes de nuit et les hôpitaux excentrés... En opérant une segmentation juridique du marché du travail, les discriminations légales conduisent à fragiliser davantage les étrangers, à les cantonner dans les emplois précaires et à introduire une manière d’apartheid de fait dans la gestion de l’emploi public. (…) »

*Liaisons sociales magazine* n° 32 - mai 2002

# <http://www.gisti.org/doc/presse/2002/fairise/emplois.html>

# Sept millions d'emplois interdits aux étrangers

**Par Anne Fairise**

extrait

(…)

## La RATP ouvre la voie

À la RATP (38 000 salariés), le déblocage semble en bonne voie. « *Ce n'est plus qu'une question de mois* », affirme Josette Théophile, la DRH, qui table sur une modification du statut « avant l'été ou, au plus tard, fin 2002 ». « *Les syndicats ont nettement évolué sur la question. Comme une majorité y sont favorables, nous entrons dans la phase formelle.* » Le changement devrait être entériné en mai par le conseil d'administration puis ratifié par le ministère des Transports. Mais la majorité syndicale s'est faite par défaut, grâce à la CGT. En s'abstenant, elle a déplacé la ligne départageant les huit organisations, entre les « pour » (CFDT, Unsa, CGC et FO Exécution) et les « contre ». « *Sur le principe, nous ne sommes pas opposés. Mais nous souhaitons avoir plus d'informations sur l'impact de l'élargissement* », commente le cégétiste Gérard Lebœuf.

**À la SNCF** (175 000 salariés), des « négociations sont en cours », se contente d'indiquer la direction. Le dossier sera étudié en juin lors de la commission mixte du statut, qui réunit autour de la même table représentants du ministère des Transport, syndicats et direction. « *Il y a une certaine pression. Les représentants des pouvoirs publics souhaitent avancer, prenant prétexte que le dossier est bien engagé à la RATP* », note Éric Ferron, de la CGT, favorable à l'ouverture.

(…)

## Cheminots, mais sans le statut

Même fossé statutaire dans certaines entreprises de service public. **La SNCF, depuis les années 60, a créé un régime particulier pour ses salariés étrangers : le PS 25. « *Il offre des conditions inférieures à celles du statut de cheminot, mais supérieures à celles du Code du travail* », résume Éric Ferron, de la CGT. Un millier de Marocains, d'Algériens ou d'Africains en dépendent. De fait, seule une minorité d'étrangers, souvent les plus avisés, se sont naturalisés à temps, avant 45 ans, pour pouvoir accéder au statut. D'autres ont refusé de troquer leur nationalité contre la protection statutaire.**

**D'où « *un déroulement de carrière moins favorable, un accès refusé à la caisse de prévoyance des cheminots, moins de facilités de circulation sur le réseau SNCF que les cheminots* », énumère Mohamed Slimano, 52 ans, à la SNCF depuis 1973. Cet agent d'exploitation à Paris est arrivé spécialement du Maroc pour travailler sur un chantier de gare de triage. « Un travail pénible », explique ce « vrai cheminot sauf le statut ». Autre différence de taille, la retraite, ouverte à 60 ans pour les PS 25, contre 55 ans, voire 50 ans pour les autres personnels. Certes, un avenant à l'accord des 35 heures a bricolé, pour trois ans seulement, la possibilité de partir à 55 ans en préretraite. Mais « *ce n'est intéressant financièrement que si l'on a le nombre d'annuités nécessaires* », reprend Mohamed Slimano, qui pense ne pas saisir l'opportunité**. **(…)**

Le Monde – 5 décembre 2002

**La RATP ouvre l'embauche à toutes les nationalités**

DANS le cadre de la lutte contre la discrimination raciale, la RATP a décidé d'ouvrir l'emploi statutaire à toutes les nationalités, alors qu'il était réservé jusqu'alors aux ressortissants de l'Union européenne, comme c'est le cas dans la fonction publique et à la SNCF. « Cette mesure est la concrétisation d'un projet lancé, il y a plus d'un an, à l'initiative de la RATP », a expliqué au Monde Josette Théophile, directrice générale adjointe de l'entrepise en charge des ressources humaines. « Ce processus était long car il fallait modifier le statut après consultation des organisations syndicales et le faire ratifier par le conseil d'administration » , poursuit Mme Théophile. « Cette mesure ne correspond pas à une nécessité de recrutement, précise-t-elle. Nous avons fait le choix d'avoir une politique d'ouverture sur la cité et de favoriser l'intégration plutôt que l'exclusion. »

Les organisations syndicales ont été plutôt favorables à cette mesure, à l'exception du Syndicat indépendant et de la CFTC. « Nous exigions le critère de réciprocité : on ne voit pas pourquoi on pourrait embaucher des Américains, des Canadiens ou des Suisses alors qu'eux ne le font pas », a commenté Thierry Leroy, secrétaire général de la CFTC, ajoutant que « la RATP est l'ambassadrice de Paris ». « En supposant qu'on ait une majorité de personnel asiatique ou africain, cela ne représenterait plus l'image de Paris », a-t-il par ailleurs commenté. Le président du Front national, Jean-Marie Le Pen, a pour sa part accusé « le gouvernement Chirac-Raffarin d'attentat antinational ».

|  |  |
| --- | --- |
| **FRANCOIS BOSTNAVARON** |  |

# La RATP supprime la condition de nationalité !!!

<http://www.gisti.org/spip.php?article689>

Un résultat tangible et exemplaire pour obtenir l’ouverture des emplois actuellement fermés aux étrangers plus largement. La presse a abondamment repris ces informations.

« [La RATP, première entreprise publique à embaucher des étrangers](http://www.lemonde.fr/article/0%2C5987%2C3226--300922-%2C00.html) » Le Monde, 5 décembre 2002

« [5,2 millions de postes réservés dans le public](http://www.lemonde.fr/article/0%2C5987%2C3226--300923-%2C00.html) », Le Monde 5 décembre 2002

Le dossier de Libération du 11 décembre 2002

* [RATP : les étrangers ne resteront plus à quai. La nationalité française n’est plus exigée à l’embauche](http://www.liberation.fr/page.php?Article=73544)
* [Un emploi sur trois réservé aux nationaux](http://www.liberation.fr/page.php?Article=73545)
* [Situations contrastées en Europe](http://www.liberation.fr/page.php?Article=73546)
* Pour Philippe Bataille, spécialiste du racisme au travail : « [Ouvrir ces postes, c’est rétablir l’égalité](http://www.liberation.fr/page.php?Article=73547) »
* [Nécessaire pédagogie](http://www.liberation.fr/page.php?Article=73548) (édito)
* [Les agents entre méfiance et indifférence](http://www.liberation.fr/page.php?Article=73549)
* [Statut à part pour les Européens](http://www.liberation.fr/page.php?Article=73550)
* « [Il est logique qu’une entreprise publique s’ouvre à tous les citoyens](http://www.liberation.fr/page.php?Article=73551) », la réaction d’Odile Beillouin, secrétaire générale de la CFDT, chargée de la discrimination.
* « [A part pour la sûreté de l’Etat, la clause de nationalité est une incongruité](http://www.liberation.fr/page.php?Article=73552) », La réaction d’Antoine Math, membre du bureau du Groupe d’information et de soutien aux immigrés (Gisti).

# Plein droit 56 – mars 2003

# Le combat d'Ayed D. pour la dignité

<http://www.gisti.org/doc/plein-droit/56/combat.html>

Ancien tirailleur marocain, Ayed D., est aujourd’hui âgé de 69 ans et sa trajectoire est marquée par les multiples discriminations légales qu’un étranger « au service de la France » cumule tout au long de sa vie. C’est par hasard, dans le train, que nous avons rencontré ce retraité chaleureux et combatif qui a accepté de nous raconter sa vie.

Depuis sa naissance au Maroc sous protectorat français (« *Le Maroc c’était aussi la France* »), Ayed n’a connu que le drapeau français partout où il a vécu. Orphelin de père, il part à l’âge de 8 ans en Algérie à plus de 360 kilomètres de la maison familiale, pour y travailler dans les vignobles des colons français. A la fin des années 1940, lorsque les Marocains sont accusés d’être impliqués dans les premiers troubles entre colons et indépendantistes, il est raccompagné à la frontière marocaine par les gendarmes français.

Isolé du reste de sa famille et ne trouvant pas de travail ( « *je ne trouvais rien, mon frère était à Meknès, je me retrouvais seul*»), il est enrôlé dans l’armée à 18 ans comme appelé puis souscrit un engagement*.* En 1955, après quelques mois de combats au Maroc, il est envoyé en métropole avec 60 collègues du 4ème régiment de tirailleurs marocains « *non, pas Marocains, Français, tirailleurs français* » insiste-t-il. Il connaîtra de nombreuses villes de garnison (Dijon, Auxerre, Besançon, Le Mans, Courquedan, Saint-Malo), passera 1ère classe, brigadier, recevra diverses médailles dont une citation comme croix de guerre. En 1964, sur injonction du roi du Maroc, il est renvoyé de l’armée alors qu’il a servi pendant une douzaine d’années. On lui propose alors de retourner au Maroc mais pas de devenir français : « *on m’a dit que je n’avais pas le droit de rester dans l’armée française, je ne voulais pas aller dans l’armée marocaine, ni retourner au Maroc, alors j’ai dit vive les libertés civiles*». Pour la nationalité « *je n’y comprenais rien, j’ai pensé toute ma vie que j’étais né et étais resté français*», « *français c’est français* » **« *mon pays c’est là où je mange mon pain* »***.*

Après ces années passées sous les drapeaux, rien ne lui a été proposé. Il n’a jamais touché la prime d’engagement promise ni les 90 jours de préavis pourtant inscrits sur son livret militaire. Durant ces douze ans, l’armée n’a jamais cherché à lui apprendre à lire et à écrire, ni à lui donner une formation. Aujourd’hui pour le calcul de sa retraite, la période de service au Maroc de 1952 à 1955 n’est pas comptée et l’armée a versé des cotisations ridicules pour les périodes suivantes, comme en atteste son relevé de carrière. Il paie ainsi encore plus de quarante ans plus tard les pratiques discriminatoires de l’Etat français.

Dans le privé, Ayed a connu également des employeurs véreux, en particulier dans le bâtiment où il a travaillé comme coffreur puis bétonneur. Il se souvient de l’époque où le patron emmenait les ouvriers chaque jour d’Annemasse à Genève pour y travailler et les logeait dans des bungalows placés « *à côté des chantiers* », « *sans lumière ni chauffage* » (« *on chauffait nous mêmes en brûlant du bois*»), moyennant un loyer prélevé sur le salaire. Un jour, Ayed prend la tête de la contestation et se fait licencié pour avoir dirigé le mouvement de grève ; quelques temps après, il reçoit une mesure d’expulsion après intervention du patron auprès de l’inspecteur du travail. Il se cache, part alors travailler à la chaîne dans une usine de fabrication de colle et parvient à régulariser sa situation administrative. Quatre de ces années de travail dans le privé ne sont pas reportées sur son relevé de carrière de retraite, faute d’avoir été déclarées par ses anciens patrons.

A l’occasion d’un retour au Maroc, il se marie en 1966 ; sa femme le rejoint en 1970 et ils décident de s’installer en Alsace où ils vivent avec leur huit enfants.

**En 1976, Ayed entre à la SNCF mais comme il est étranger, il ne peut bénéficier du statut réservé aux Français en raison des discriminations inscrites dans le statut des cheminots. Les étrangers sont acceptés à la SNCF mais à condition de travailler avec un statut discriminatoire créé de manière ad hoc spécialement pour eux. Il est affecté au remplacement des rails, des traverses et transporte des matériaux avec les draisines .**

**54 ans de travail + des discriminations = une retraite scandaleusement faible**

**Contrairement aux cheminots qui partent à 55 ans avec une bonne retraite (proche du dernier salaire), Ayed a été obligé, en raison de sont statut, de travailler jusqu’à l’âge de 62 ans alors qu’il ne s’est jamais arrêté depuis l’âge de 8 ans. Cependant comme ses divers employeurs (les colons de l’Algérie, l’armée, les employeurs du bâtiment) ne l’ont pas déclaré ou l’ont cantonné dans un statut dégradé et que les droits de la SNCF sont également discriminatoires, sa retraite est finalement d’un montant très faible ;** elle est tellement insuffisante qu’elle est complétée par l’allocation supplémentaire (l’ex FNS) pour lui permettre d’atteindre le niveau du minimum vieillesse. Initialement, même cette prestation minimale lui était refusée, comme à tous les autres étrangers non communautaires. Cette discrimination, qui sera finalement supprimée en 1998, a d’ailleurs conduit Ayed à demander la nationalité française après la retraite à 63 ans. Ce faisant, il évite aussi une autre discrimination fondée sur la nationalité, la « cristallisation » de sa retraite de combattant qu’il peut toucher à taux plein – 420 euros par an – alors qu’elle serait de 48 euros s’il était resté Marocain.

Mais la naturalisation ne supprime pas l’énorme discrimination subie à la SNCF. Syndiqué à la CGT de 1976 à 1995, Ayed a beaucoup milité comme cheminot mais il n’a pas le souvenir que les syndicats de la SNCF se soient battus pour dénoncer le statut discriminatoire qui était le sien[[1]](#footnote-1). Il est néanmoins fier d’évoquer les actions militantes, les distributions de tracts, les ventes de journaux, les participations au 1er mai et se souvient s’être battu avec la CGT pour obtenir la carte de retraité SNCF qui lui permet désormais de circuler gratuitement. Ce droit aussi, la SNCF ne voulait pas leur accorder au même titre que les autres cheminots retraités…

Aujourd’hui, Ayed est toujours très actif dans son quartier et à l’ATMF, l’ Association des Travailleurs Maghrébins de France (anciennement Association des Travailleurs Marocains de France). Il ressent les discriminations qu’il a subies comme une atteinte à sa dignité et conserve la conviction qu’il devra toujours se battre pour obtenir ses droits.

Propos recueillis par Alexis Spire et Antoine Math

Dernières Nouvelles d’Alsace – 20 avril 2011

<http://mediationcite.canalblog.com/archives/2011/05/20/20999338.html>

**Pour la reconnaissance de ses droits**

**L’ultime combat d’Ayad**

Berger au Maroc, ouvrier agricole en Algérie, militaire en France, puis plâtrier et enfin soudeur à la SNCF , l’ex-boxeur amateur Ayad Dermoun se bat aujourd’hui pour que sa « tache », diagnostiquée dans un de ses poumons, soit reconnue comme une maladie professionnelle. Pour se soigner correctement dans le pays qu’il s’est choisi en optant pour la « liberté ». La France.



L’œil pétille, l’index dressé, Ayad Dermoun semble faire la leçon. L ’instant d’avant pourtant, c’est un silence pudique qui a accompagné sa plongée dans ses souvenirs : « Je suis né à Taza, au nord-est du Maroc, le 28 août 1933. Enfin, la date exacte… c’est l’administration là-bas qui le dit, on ne sait jamais vraiment », déclare enfin le vieil homme, cherchant un supplément d’assurance dans le regard de Mustapha El Hamdani, conseiller municipal, et travailleur social de l’association Calima (lire ci-dessous).

« Clint Eastwood »

« Je ne suis jamais allé à l’école », poursuit Ayad, en tentant de percer l’effet de sa confession dans le regard de son interlocuteur. « Ce qu’aucun professeur ne lui a jamais appris, la vie s’en est chargée », appuie son ami Mustapha, qui l’appelle « Clint Eastwood », « le cow-boy », en raison de sa posture, jambes légèrement arquées, cherchant le meilleur appui au sol, reliquat de ses années d’ancien boxeur amateur.

Chez les tirailleurs à Marseille

Les deux hommes se connaissent depuis quelques années, « suite à un travail photographique sur la mémoire des Chibanis, ou chibanias, un terme affectif désignant les aîné(e)s», raconte le responsable associatif.

Élégant, le « chibani » ne quitte son bonnet qu’au bout d’un long moment. Quand la confiance est installée, il quitte aussi sa timidité : réservé au départ, il devient affable : « Je suis parti dès l’âge de huit ans du Maroc pour travailler dans les champs près d’Oran, en Algérie. Avant j’étais berger au bled, on était agriculteur à la maison, sur une petite parcelle de terre. » Il devient ensuite aide-maçon, avant de s’engager dans l’armée, chez les tirailleurs à Marseille. En 1963, il recouvre les joies de la vie civile : « Vive la liberté, vive la France , vive la République », lâche-t-il en exhumant le parfum du souvenir. Et s’engage pour un tour de France dans des chantiers, dans le bâtiment comme maçon, puis comme plâtrier : Besançon, Le Mans, Reims, Dijon, Annecy, Lançon. Il se marie en 1966 dans son pays d’adoption. Puis arrive en Alsace à Haguenau en 1970.

**Il entre à la SNCF en 1976 où il travaille dur à Bischwiller : « Un mètre de rail, c’est 50kg par personne. On posait 16 traverses par jour -avec des crics manuels au début- qu’il fallait souder ». Mais l’homme est dur au mal, c’est une force de la nature. Le soir, de surcroît, après avoir galéré, il enfile pourtant ses gants de boxe. Plus toujours au sommet de sa forme au moment de monter sur le ring, après des journées aussi physique**.

Être traité comme les autres

Qu’importe, il a ça dans la peau. À son palmarès : « Trois victoires (deux par KO) sur 18 combats .» C’est peu. Il n’en a cure : « J’aimais bien », se souvient le poids léger ( 70 kg ), avec nostalgie.

À tel point que depuis 1994, lorsqu’il prend sa retraite et ce, « jusqu’à très récemment, on le voit régulièrement courir à travers la plaine des jeux de Hautepierre et inciter les jeunes à faire du sport ». En 2009, il obtient -enfin- la nationalité française, alors qu’il a vécu sa vie familiale et professionnelle dans son pays d’adoption.

Pourquoi si tard ? « Comme je ne savais pas lire, on me disait c’est bon, laissez, ça ira comme ça », explique-t-il. Résultat : « Il se retrouve aujourd’hui avec le minimum vieillesse : une pension de 704,73 euros avec une complémentaire de 31 euros. Et son dossier de retraite comporte plein de trous », indique Mustapha El Hamdani, qui tente de démêler les fils de l’écheveau administratif, en recherchant les patrons -certains sont décédés- pour obtenir ses feuilles de salaire.

**« Il a gratté les traverses des chemins de fer, comme les autres agents de la SNCF », relève le président de l’association Calima, qui fustige « l’inégalité de traitement entre les nationaux et les personnes originaires des pays tiers ». Outre les indemnités de départ qu’il n’a jamais touchées, il a des difficultés pour se soigner correctement car en 2008, on lui détecte une tache dans le poumon, et qui n’est pas déclarée comme maladie professionnelle, ce qui le pénalise.**

**Ce combat-là, son ultime, l’ex-amateur du noble sport, âgé aujourd’hui de 77 ans et qui n’est plus au sommet de sa forme, n’est pas sûr de le gagner. Qu’importe, ça ne l’a jamais empêché de monter sur le ring. Avec la dignité du combattant.**

Philippe Dossmann

**Calima se bat pour l’accès aux droits**

L’association Calima effectue un travail de terrain sur le vieillissement de l’immigration maghrébine et son accès aux droits sociaux. Le point avec Mustapha El Hamdani, président de Calim a .

Mustafa El Hamdani est conseiller municipal à Strasbourg. (Photo archives DNA )

-Qui sont les chibanis et quelles difficultés rencontrent-ils ?

-Mustapha El Hamdani : « Arrivés massivement en France dans les années 1950-1970 pour participer à la reconstruction du pays, ces chibanis sont des immigrés qui ont vieilli. Le débat sur l’intégration et leurs descendants a largement pris le dessus sur le sort des immigrés âgés. Les institutions ne s’y sont intéressés que suite aux sollicitations de ces gens, plutôt réservés, qui rencontrent des difficultés pour vivre au quotidien. »

- Pourquoi la reconnaissance de leurs droits pose-t-elle problème ?

- M. E. H. : « Pour c e s centaines de milliers de trava illeurs, il s’agit d’un parcours du combattant qui, ave c la loi sur la retraite, vont voir s’aggraver une situation déjà cruellement injuste. Nombre d’entre eux a ya nt eu des vies professionnelles chaotiques car entrés tard sur le marché du travail français, bien moins rémunérés pour des emplois souvent non « déclarés », n’ont pas toujours pu reconstituer leur carrière. »

- Ont-ils abandonné le rêve de retourner au « pays » ?

- M. E. H. : « Ayant occupé les emplois les plus pénibles, ils ont connu de façon précoce des problèmes de santé liés aux conditions du travail et de séjour. D’autres ont été victimes d’accidents du travail ou de pathologies cancérigènes non reconnues du fait que leurs patrons n’ont pas versé les cotisations d’assurance. Et du fait d’une méconnaissance de leurs droits, ils sont perdus face à une législation tatillonne. Jetés parfois dans la rue dans la plus grande des précarités, ils n’atteindront jamais cet âge rêvé qui aurait dû être pour eux celui du retour au pays ou d’un repos bien mérité ».

«Assignation à résidence»

- Que deviennent-ils ?

- M. E. H. « Ces travailleurs immigrés sont usés, d’autant plus que c’est eux les premiers qui ont été touchés par le chômage de longue durée du fait de la suppression massive des emplois industriels dans les années quatre-vingt. Un grand nombre d’entre eux, pour lesquels le taux plein reste une chimère, solliciteront le minimum vieillesse, l’ASPA. Une sorte de RMI pour vieux travailleurs ayant cotisé insuffisamment. »

- Pourquoi dites-vous qu’ils sont « assignés à résidence » ?

-M. E. H. : « Non seulement, ils ne peuvent bénéficier de la retraite qu’à l’âge de 65 ans ; mais de plus pour y prétendre, ils se voient imposer une véritable « assignation à résidence ». En effet parmi les conditions d’obtention, il y a l’obligation de résider plus de six mois de l’année en France. Et donc de pouvoir y payer un loyer. Comment faire lorsque, placés en porte à faux entre le pays d’origine et la France , entre le désir de revoir sa famille au pays et celui de conserver ses habitudes dans le pays d’accueil, on est aussi confronté à l’impératif de ne pas perd re ses droits, notam ment aux soins médicaux ?

Disons-le, la réforme du régime des retraites aboutit à ne laisser aucun répit à des hommes et des femmes usés prématurément, subissant l’épreuve de l’exil alors qu’ils n’aspirent qu’à vivre dans la quiétude après avoir donné les meilleures années de leur vie à un pays, à une société qui bien souvent en retour pas ou peu de reconnaissance. »

Propos recueillis par Ph.D.

1. Contrairement aux syndicats de la RATP qui se sont récemment accordés pour supprimer la clause de nationalité, une majorité des syndicats de la SNCF s’oppose toujours à la suppression de cette de nationalité à la SNCF, quitte, en pratique, à se satisfaire des discriminations subies depuis des décennies par les étrangers embauchés sous statut au rabais. [↑](#footnote-ref-1)