جانب من المحتجين (أ.ف.ب)

يشتغلون بالقطارات الفرنسية ويعانون من التمييز، والتهميش والتحقير

مغاربة تاه بهم «قطار الحياة» على السكك الفرنسية

■ إعداد: **محمد حمامة** ■

يعملون بكد، ويحظون باحترام رؤسائهم في العمل، ولا يتذمرون أبدا. كما يطلب منهم دائما القيام بأعمال شاقة، لكن الموظفين المغاربة، أو من أصول مغربية، داخل الشركة الوطنية للسكك الحديدية، لم يحصلوا أبدا على نفس الحقوق التي يحصل عليها عادة الموظفون الفرنسيون.

لكن، وبعد مغادرة إخوانهم القدامى للعمل وحصولهم على تعويضات جد هزيلة، قرروا وضع حد لهذا الأمر. فقد قام 744 عاملا منهم برفع دعوة قضائية ضد هذه الشركة العمومية، بسبب التمييز في المعاملة طوال الفترة التي عملوا فيها في الشركة. مجريات القضية بدأت سنة 2003، بعد رفع 70 دعوة قضائية. ومنذ ذلك الحين، «تتجرجر» القضية أمام المحاكم، وهو ما ترك الوقت الكافي لازدياد عدد الأشخاص الذين رفعوا دعوة ضد الشركة التي تشغلهم.

نفس العمل، وضعية مختلفة

خلال ذروة أنشطتها، احتاجت الشركة الوطنية للسكك الحديدية ليد عاملة قوية لأجل إنشاء السكك وإصلاحها، وربط المركبات، وتجميع القطارات. وكلها أعمال تحتاج إلى عضلات قوية وعمال متعودين على البرد والحر. وفي الماضي، عندما كانت الشركة في قمة أنشطتها، قامت بتوظيف يد عاملة إضافية إنطلاقا من المغرب بالأساس. وصل عدد المغاربة الذين جلبتهم الشركة إلى حوالي 2000 شخص (حسب المعطيات التي أدلت بها نقابة السككيين، فالشركة الفرنسية لا تقدم أية معطيات).

وقع المغاربة الذين جلبتهم الشركة على عقد قانوني خاص «لأجل العمل بالخارج». و نظرا لكونهم مغاربة، لم يكن في وسعهم الحصول على الوضعية الأكثر امتيازا لـ «السككي». و بسبب مادة في قانون الجنسية، تظل صفة «سككي» خاصة فقط بالفرنسيين، (والأشخاص المنحدرين من الاتحاد الأوروبي منذ فترة وجيزة) الذين لا يتجاوز سنهم 30 سنة. في حين، يظل العمل الذي يقوم المغاربة أوغيرهم هو نفس العمل الذي يقوم به باقي الفرنسيين.

يحصل السككي على التقاعد في سن 55 ومعاش يحتسب على أساس الستة أشهر الأخيرة من العمل. كما يدرج اسمه ضمن صندوق الضمان الاجتماعي ويحصل على علاجات خاصة، ويستطيع تطوير مسيرته المهنية بناءا على التنقيط الذي يحصل عليه أثناء إنجازه لمهامه، ويستطيع السفر مجانا على القطارات. كما يحق لعائلته ذلك.

ومن جانب آخر، يضطر الشخص المتعاقد مع الشركة إلى أداء مستحقات التأمين على الشيخوخة والمرض. ولا يغادر العمل إلا عندما يصل إلى 62 سنة. ويتم احتساب معاشه على أساس أفضل 25 سنة قضاها في العمل، ولا يدرج اسمه ضمن لائحة التنقيط التي تنجزها الشركة الوطنية للسكك الحديدية، ولا يستطيع التوصل بنفس أجور الفرنسيين، ولا يتمكن من المشاركة في المباريات الداخلية. إضافة إلى كل ذلك، كانت امتيازات التنقل على متن القطارات جد محدودة في وجهه حتى وقت قريب، بعدما تم التوقيع على اتفاق مع الإدارة سنة 2009.

مساواة على الورق

لكن عقد العمل الذي وقعه المغاربة مع شركة السكك الحديدية الفرنسية يشير بصريح العبارة أن «العامل الأجنبي له الحق في نفس شروط عمل العمال الفرنسيين»، وأنه «ينبغي أن يحصل، خلال قيامه بعمل مماثل، على أجرة مساوية لأجرة العامل الفرنسي المشتغل في نفس الصنف» وبأن «المساواة في المعاملة تهم كذلك التعويضات التي تضاف إلى الأجور».

هذه الاختلافات السافرة في المعاملة، دفعت بالمحامي ليوبولد ميندس إلى المرافعة عن 744 مشتكيا من إطار متابعتهم للشركة.

يعتمد هذا المحامي على البرهان التالي: إذا كانت المادة التي تطرقت للجنسية قانونية، فلا يمكن أبدا الإدلاء بأي تفسير حول المعاملة التفضيلية التي تقوم بها الشركة. كما أن الشركة الوطنية للسكك الحديدية تعرضت للمتابعة في عدة مناسبات بسبب تمييزها في معاملة العمال الأجانب، رغم ورود تلك المادة.

«وبما أن المناصب التي يشغلها الأشخاص الذين أترافع عنهم هي نفس المناصب التي يشغلها باقي السككيين، وذلك دون حصولهم على نفس المعاملة، فالأمر يتعلق هنا بتمييز».

نقيصة عميقة

تحمل تجربة محمد العلوي نموذجا يجسد معاناة العمال المغاربة. ويبلغ الآن 62 سنة، وهو ما يجعله قيدوم فريق العمال المغاربة. ينبغي على محمد الانتظار ثلاث سنوات إضافية قبل الحصول على معاش كامل. سيكون الأمر مؤلما جدا. فمنذ أن ولج الشركة في 29 من ماي 1974، ظل يقوم «بالأعمال الشاقة»: «من أجل مبلغ شهري صاف يبلغ 1900 أورو، ويضم جميع العلاوات، كنت أعمل بالليل وعلى خطوط السكة الحديدية. كنت أغير السكة الحديدية، والكوابح، والممرات. أردت في إحدى الفترات أن أحصل على الجنسية الفرنسية لكي أنتقل لصفة إطار دائم، لكنهم قالوا لي بأن سني كبير جدا، وبأنه قد فات أوان ذلك. لذلك بقيت في مكاني، للقيام بنفس الأعمال البغيضة. انهارت أعصابي جراء ذلك. أعاني من الفتق. لكنني إذا لازمت الفراش لأسبوع بسبب المرض، يقتطعون أجرة ثلاثة أيام من راتبي. عندما يعاني باقي زملائي من المرض، يتم اعتبارهم على أنهم حضروا للعمل، وتتم تغطية جميع مصاريف العلاج والأدوية، هذا ظلم».

محمد هو واحد من 62 عاملا مغربيا، أومن أصول مغربية، تم الشروع في الترافع في قضيتهم ابتداء من الأمس، 18 أبريل.

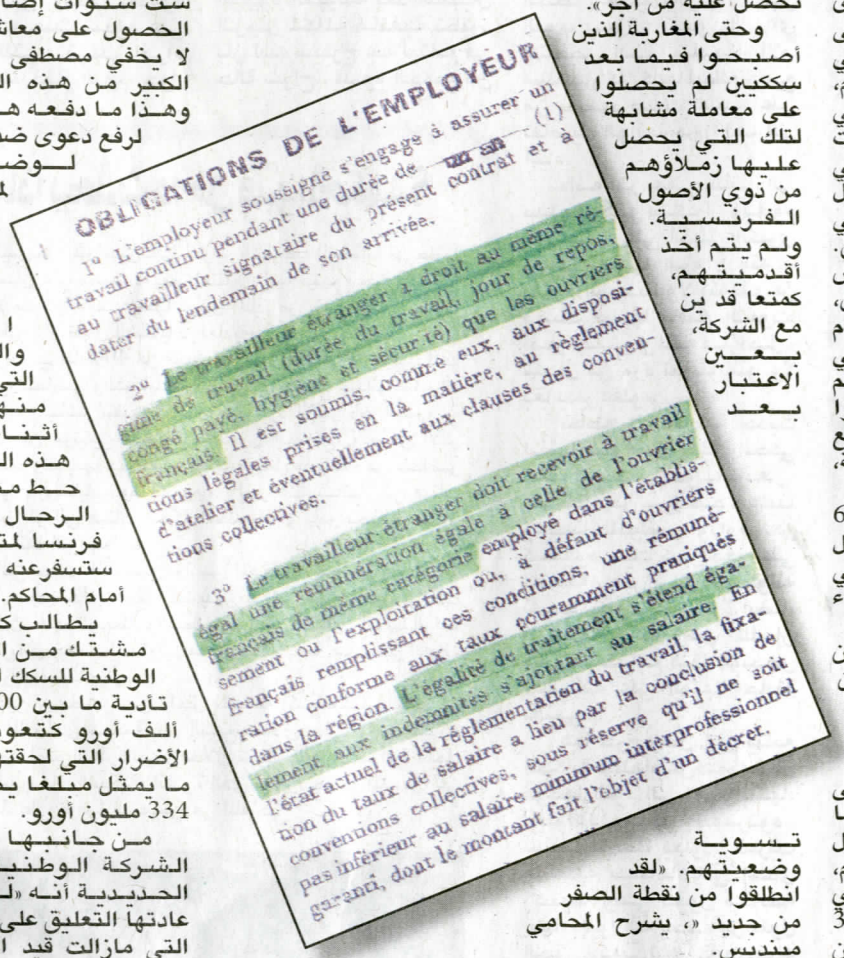
البقية يعدون من «أصول مغربية»، لأن نصف الأشخاص الذين رفعوا الدعوى ضد شركة السكك الفرنسية (حوالي 400 شخص) حصلوا على الجنسية الفرنسية. كما تمكن بعضهم من الحصول على وضعية الإطار الدائم، رغم تجاوزهم للحد العمري الأقصى الذي يصل إلى 30 سنة. في حين بقي الآخرون في وضعية متعاقدين مع الشركة.

«إنه خليط من الأوضاع المعقدة، بدون أن ندري كيف تطورت السير المهنية بشكل مختلف من شخص لآخر»، يقول أحمد كتيم متنهدا، المتعاقد البالغ 63 سنة، والذي حصل على تقاعده منذ شهر فقط.

إنه الشخص الذي تكفل بحمل هذا الملف منذ أن استطاع التعرف على الاختلافات الكبيرة في الأجور التي يحصل عليها السككيون الفرنسيون وغير الفرنسيين. كان ذلك سنة 2001، مع لحظة حصول أول فوج من المتعاقدين المغاربة على التعاقد.

«بعد 32 سنة من العمل، لا يحصل زملاؤنا سوى على 1943 فرنكا فرنسيا في المعاش. نحن، عندما قدمنا من المغرب، وقعنا على العقد ووضعنا ثقتنا بهم، لم نقم بالتفاوض معهم حول الأجرة التي سنحصل عليها، ولا حول عقد العمل. قمنا بالأعمال الأكثر صعوبة، ولا يحق لنا حتى الحصول على الحق في العلاج، وهذا ما نحصل عليه من أجر».

وحتى المغاربة الذين أصبحوا فيما بعد سككيين لم يحصلوا على معاملة مشابهة لتلك التي يحصل عليها زملاؤهم من ذوي الأصول الفرنسية. ولم يتم أخذ أقدميتهم، كمتعا قد ين مع الشركة، بعين الاعتبار بعد تسوية وضعيتهم. «لقد انطلقوا من نقطة الصفر من جديد »، يشرح المحامي ميندس.



أحد عقود العمل التي التي تنص على المساواة في حقوق بين عمال المغاربة و السككيين الفرنسيين

التهميش و التحقير

الوضعية تزداد استفحالا مع وضعية مصطفى غريب. حصل هذا الشخص على منصب بالشركة الوطنية للسكك الحديدية سنة 1975، في إطار شراكة مع المكتب الوطني للسكك الحديدية بالمغرب. كان حينها يبلغ 20 سنة، وكان قد أنهى للتو تكوينه بمهنة السكك.

وفي إطار هذا الاتفاق، حصل – رغم جنسيته المغربية – على وضعية إطار دائم. لكن تم «ضمه» فقط. و إذا كان هذا الشخص ليس بمتعاقد، فهو ليس بسككي كذلك. «أنا بين الاثنين»، يقول. فالشركة الوطنية للسكك الحديدية ترفض تأدية مستحقات التعاقد لفائدة مصطفى. وهذا ما جعله ينظم لنظام التأمين العام، الذي لا يقدم نفس الامتيازات. هذا رغم كونه قد حصل على الجنسية الفرنسية.

> فرنسا ستدخل بكل ثقلها لإنجاز خط السكة الحديدية الفائق السرعة، الذي يمثل عقود عمل تفوق مليار أورو بالنسبة إلى الشركات الفرنسية

وبالتالي، وفي سن57، وبينما يحق لزملائه السككيين الحصول على التقاعد في سن 55، يجب على مصطفى العمل ست سنوات إضافية قبل الحصول على معاش كامل. لا يخفي مصطفى انزعاجه الكبير من هذه الوضعية. وهذا ما دفعه هو الآخر لرفع دعوى ضد الشركة لوضع حد لمعاملة التهميش والتحقير التي يعاني منها. وفي أثناء كتابة هذه السطور، حط مصطفى الرحال بجنوب فرنسا لمتابعة ما ستسفرعنه القضية أمام المحاكم.

يطالب كل طرف مشتك من الشركة الوطنية للسكك الحديدية تأدية ما بين 400 و500 ألف أورو كتعويض عن الأضرار التي لحقتهم. وهذا ما يمثل مبلغا يصل إلى 334 مليون أورو.

من جانبها أشارت الشركة الوطنية للسكك الحديدية أنه «ليس من عادتها التعليق على القضايا التي مازالت قيد الدراسة»، لكنها «تتمنى أن يتم حل هذه القضية في أقرب وقت ممكن».

كيف إذن؟ بالوتيرة الحالية سيتطلب الأمر سنوات طويلة. هل سيتم التوصل إلى اتفاق بالتراضي؟ هذا الأمر وارد، خصوصا عندما نعلم بأن فرنسا ستدخل بكل ثقلها لإنجاز خط السكة الحديدية الفائق السرعة، الذي يمثل عقود عمل تفوق المليار أورو بالنسبة إلى الشركات الفرنسية. إذن، فهذا ليس وقتا مناسبا للسلطات الفرنسية، ولن تستطيع في ظل ذلك، إدارة ظهرها لمطالب المغاربة، الذين يتابعون باهتمام هذه القضية.

* عن موقع «سلايت»