

7. Nous pensons (comme d'ailleurs la C.G.T.) qu'il faut supprimer les indices au choix qui sont un véritable scandale. Ainsi les critères de choix sont-ils notamment : « La qualité du service assuré, l'ordre, la tenue, la ponctualité, l'activité et le rythme du travail », bien entendu appréciés par les cadres ou le chef ! Il faut supprimer les indices au choix et exiger la garantie de position à l'indice B, c'est-à-dire la garantie de qualification à l'indice maximum, et la garantie automatique du déroulement de carrière.

8. Contre une nouvelle forme de hiérarchisation : celle des indices à l'ancienneté, fixée à huit ans pour l'exécution et les agents de conduite, et cinq ans pour maîtrise et cadres, nous proposons un seul maximum : cinq ans.

9. Les primes : c'est le moyen patronal classique de division des travailleurs. Soixante-quatre types de primes différentes aux calculs compliqués font que le cheminot ne sait pas ce qu'il gagnera à la fin du mois exactement, et jamais il ne gagne comme son camarade de travail !

— Intégration de toutes les primes fixes au salaire de base servant au calcul de la retraite. Ainsi que l'indemnité de résidence.

— Intégration des primes trimestrielles, de déplacements, à leur meilleur niveau au salaire.

— Suppression du système des enveloppes et du système des douzièmes par la création d'un véritable treizième mois.

10. Il faut en finir avec les moyens de répression contre les cheminots au moyen des amputations sur les primes dites de productivité et les douzièmes ! Ce qui constitue la paie doit être garanti et à aucun moment il ne peut y être touché.

Telles sont les revendications de base que nous mettons en avant dans le cadre de la réforme. A aucun moment, il ne faut entrer dans le jeu patronal des discussions de détail, comme cela s'est fait dans les précédentes séances. A part la C.G.T., qui, comme nous l'avons vu, apporte quelques propositions (et encore, ne développe-t-elle pas de plate-forme sur l'augmentation égale pour tous, le salaire minimum à 100 000 A.F., sur le resserrement de l'éventail hiérarchique) les autres syndicats semblent muets, F.O., la F.A.C., la C.F.D.T. semblent, du fait de leur signature du contrat de février, attendre les propositions S.N.C.F... pour s'y rallier. Fidèle à son corporatisme étroit, la F.G.A.A.C. fait quelques timides « remarques » sur les échelles T !

LES REVENDICATIONS DES ROULANTS

1. Contre l'introduction dans le roulement normal de la conduite à un seul agent avec ou sans V.A.C.M.A. Nous le répétons, la question est trop grave et met en jeu trop de facteurs importants tant pour les roulants que pour les usagers :

— Conduite à deux agents qualifiés de tous moyens de traction S.N.C.F. ;

— Respect des règles de roulement normal pour l'application du P4 R. Refus des dérogations qui deviennent quotidiennes.

Ce qui implique :

— La formation de nouveaux agents qualifiés, à partir des cheminots sédentaires du M.T.

— Le complément des tableaux d'effectifs qui, partout sont insuffisants.

De ce fait, retour aux règles de sécurité des trafics, par le respect des décisions impliquées par les comptes rendus de visite, notamment.

2. Reprenons la revendication de 1959 C.G.T. et F.G.A.A.C. de l'unification à 50 % minimum et garantie de la prime de traction et son incorporation au traitement de base :

soit pour	T1	_____	469,53
	T2	_____	546,16
	T3	_____	612,72
	T4	_____	715,96

(au 7^e échelon indice B).