

sitions peu connues de la CGT. Par exemple, sur la prime de temps gagné :

1°) La CGT préconise le maintien ABSOLU de la prime.

2°) Elle propose les graduations suivantes :

Marchandises et omnibus : Taux de base.

Marchandises directs : le même doublé.

Trains voyageurs, Banlieue, messagerie : triplé.

Rapides, Express : quadruplé.

C'est normal : la meilleure "récompense" doit aller au temps gagné sur les trains de prestige !

• Sur les conditions de travail, la CGT développe un axe essentiel :

- Pour faire la preuve de conditions de travail difficiles (position de conduite, bruit, vibrations, troubles auditifs) on se réfère aux conclusions "légales" des experts. Ces preuves irréfutables sont soumises à la discussion des comités mixtes. Puis on attend. Comme on est appuyé par les experts, la Direction, tôt ou tard, devra reconnaître le BIEN FONDE (sic) et aménager en conséquence.

- On trouve souvent dans les textes des annotations comme : "Dans l'intérêt du service" et de la sécurité, "Les véritables défenseurs de l'entreprise ne sont que parmi nous"... (cf. dernier congrès CGT des roulants).

• Pour les faisant-fonction : (ouvriers n'étant pas inscrits au grade T mais servant d'agent en second AICR) la CGT en accepte le principe "à condition de créer un stage d'une semaine avec contrôle des connaissances acquises". C'est accepter la conduite du 2ème agent sans le grade, donc la création d'une armée de réserve de conducteurs en second "de secours" pour période de pointe : rigoureusement ce que fait le patron, mais avec un stage ... de 2 jours seulement.

• Sur les nominations de grades : c'est à la suite d'un entretien avec le CTRA (chef de traction) que le cheminot actif PEUT être nommé. Mais surtout, c'est la tableau d'effectifs qui décide ; un T3, pour être nommé à T4, peut "espérer" passer en 2, 3 ou 5 ans. Beaucoup restent T3 à vie. En gros, la S.N.C.F. refuse la nomination immédiate, acquise la qualification : la CGT propose des durées de maintien raisonnables ! Et une politique de nominations "plus objective" (sic !).

VII . NOTRE INTERVENTION :

Se base sur la dénonciation totale de la politique des effectifs comprimés, super-insuffisants (la rentabilisation) :

- Le P4, aussi partiel qu'il soit, est inapplicable.

- La nomination "à la tête du client", en fonction de tableaux d'effectifs bloqués au plus bas.

- La généralisation de l'agent seul avec et sans VACNA.

- La productivité accrue.

- La violation et l'inapplication des règles de sécurité (visites, contrôles, etc...), l'utilisation poussée des engins de traction au maximum.

- La qualité de l'infrastructure (au fond datant du début du siècle).

• Nous avons la possibilité d'avancer des revendications précises des roulants :

- sur les effectifs, les nominations automatiques, une fois la qualification acquise.

- contre la notion de faisant-fonction : nomination à T1.

- le passage de T3 à T4 : tout de suite (et pas en 5 ans comme demande la CGT).

- contre les emplois d'intérimaire sans les avantages du statut : application immédiate à l'embauche.

- contre la rentabilisation de la conduite, la suppression des contrôles sécurité, visite, etc...

- contre le refus patronal de réaliser les investissements d'insonorisation, anti-vibration, etc...

- la liaison directe entre les conditions de travail des roulants, sécurité, etc... et conditions de transport des usagers (qualité, etc... rentabilisation par les tarifs, etc...) : transports banlieue, par exemple.