

Avec un an de recul, c'est très net !

- Le nombre des roulants a diminué depuis le PAR (V. annexe 5 de la brochure : effectifs, conduite).
- Les dérogations au PAR se multiplient : en Février 69 : 849. En Février 70 : 5803, soit 7 fois plus.
- Les dérogations sont TOUJOURS une aggravation des conditions de travail : le temps de conduite maximum est de 6h, mais, après un trajet de 5h, il peut y avoir, moyennant une coupure, ... un nouveau temps de 2 ou 5h !
- Le PAR précise que l'amplitude normale d'une journée de 9h30 PEUT être portée à 10h30 ; ainsi est réglementée la possibilité de journées de conduite "allongées".
- Naturellement, le temps de coupure n'est pas considéré comme temps de travail, donc PAS PAYE. Le temps disponibilité à domicile (interdiction de le quitter) n'est compté que pour 1/3 du temps de travail.
- Le nombre des jours de congés réglementaires inclus dans les roulements QUI NE SONT PAS DONNES aux roulants est, dans certains dépôts, considérable (plusieurs centaines de jours).

#### • La qualification :

Pour les 4 échelles T, il existe une norme d'utilisation :

- T1..... : aide conducteur.
- T2..... : conducteur de manoeuvres (triyages)
- T3..... : agent en second et en premier.
- T4..... : agent en premier.

Dans une courbe d'activité qui sera en très nette hausse en 70, malgré les suppressions de lignes et sections d'activités, on constate :

T1 : diminution du nombre aide-conducteur (AICR) depuis la mise en place des mesures de rentabilisation. En fait, dès le PAR, victoire des syndicats !

L'armée de réserve des T1, ce sont les sédentaires du Matériel et Traction. En effet, la nomination des sédentaires des dépôts n'est pas automatique : lorsqu'il existe, l'aide conducteur peut être un ouvrier professionnel (OPFL) ou un manoeuvre, ou même, on embauche pour les "pointes" des intérimaires, et des étudiants. Substantielles économies (statut, primes, traction...)

T2 : De septembre à mars 70, il y a 339 T2 en moins. Ce sont les CRMV, CRLO, CRUM (conducteurs de manoeuvre, de locotracteur, etc...). Baisse d'effectif liée à la concentration des activités de triage et à la suppression de lignes secondaires marchandises.

Par contre, le nombre des

T3 : augmente d'autant que celui des T4 diminue. Pourquoi ? Le grade T3 est celui d'agent ELCR (élèves conducteurs) qui peuvent faire fonction d'agents en premier et en second. Exemple : sur un express, il DOIT y avoir 1 T3 et 1 T4. Mais sur un marchandises RA (régime accéléré) il peut y avoir un premier T3 et un T1 par exemple.

Le glissement de T3 à T4 en effective montre la tendance à faire du T3 un T4 sans le grade.

Un roulant T3 peut le rester pendant des années.

Il n'y a aucun AVANCEMENT AUTOMATIQUE.

• Rappel : La CGT propose une durée maximum de 5 ans à T3 pour obtenir la "possibilité" de passage à T4. Nous disons que la qualification acquise du T3 comme agent en premier doit entraîner immédiatement la nomination. Ce n'est jamais le cas.

Ainsi, les conditions de travail définies au PAR ratifié par les syndicats sont-elles inapplicables : effectifs insuffisants, augmentation des charges, des vitesses, diminution des temps de contrôle et des contrôles d'entretien et de sécurité, tableau d'avancement bloqué, maintien des coupures hors résidence, etc... Elles n'étaient déjà pas fameuses au règlement, elles se dégradent : emploi des dérogations, temps de repos reporté, etc...

## VI . LES SYNDICATS :

Mesurons le sens "civique" de la CGT : "L'élève qui, pour diverses raisons (nous les connaissons, nous!) ne serait pas nommé au niveau supérieur par le jeu du tableau d'aptitude (contrôlé et décidé par le patron !) devra y accéder automatiquement au bout de 5 ans.

Ce sont des limites raisonnables, certains pourraient toujours prétendre qu'elles sont trop longues."

C'est notre cas !

Le PAR fut pour la CGT une étape importante (voir circulaire n°2 sur les roulants)

• On peut apprécier comme une collaboration loyale à la défense de l'entreprise un certain nombre de pos