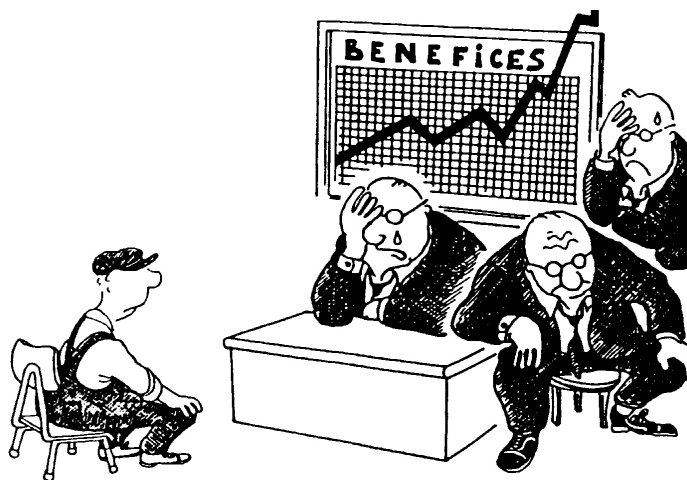


### NOTATIONS 2015 : PAS DE QUOI PAVOISER!!

Malgré les cocoricos de certains sur les annonces faites en réunion à Paris le 8 janvier dernier, rien ne nous permet aujourd'hui de déceler une quelconque amélioration ni une amorce de dialogue social au sujet du déroulement de carrière des ASCT.

Pire, les délégations présentes lors de cette rencontre ont dû entendre nombre de provocations sur la carrière d'un ASCT par rapport aux cheminots d'autres services comme les gares par exemple ! Bien entendu, le but de la direction étant de nous diviser, la délégation SUD-Rail a préféré ne pas polémiquer. Il n'empêche ! Même si les mesures concernant les ex-KRUST et les reconversions ont été reconduites pour cette année, nous restons, à SUD-Rail, fort pessimistes sur



l'évolution du déroulement de carrière des ASCT. Et pour cause !! Aucun éléments ne nous a été donné pour prétendre à une évolution positive, le mot « économique » étant le seul prévalant dans le discours du directeur adjoint de DDT.

Quant au dialogue social, on vous laisse juge : les décisions sur le volume et le montant des moyens alloués aux notations 2015 doivent être décidés le 30 janvier prochain... DDT nous a

expliqué que la réunion du 08 janvier servait juste à échanger avec les « partenaires sociaux » des mesures envisagées dans l'immédiat : en aucun cas il ne s'agissait de concertation sur les futures décisions du 30 janvier !

Cela n'empêche pas une organisation syndicale de pavoiser avec la position 19 !! Encore faudrait-il qu'on arrive tous à D18... Ce qui n'était visiblement pas le but de DDT pour cette année... A moins que tous les ASCT ne l'y obligent... Par la lutte !!

## LES EX-KRUST

Encore une injustice dont la direction est seule responsable !

Il s'agit tout simplement d'une promesse de déroulement de carrière non tenue.

Malgré les annonces, pour 2015, d'un saupoudrage de 40 notes au moins pour les Ex-KRUST, la direction se permet de déclarer que le sujet « a été traité comme il se doit ».

Pour SUD-Rail, les comptes sont truqués et il y a bien une trahison envers les titulaires de cet examen dont l'argument de vente de l'époque était

« d'accéder au niveau 4 » (qualif C aujourd'hui) ce qui était

impossible aux ATV (agents non titulaires de l'examen de KRUST).

Les collègues n'avaient donc pas le choix s'ils voulaient

augmenter leur rémunération.

Or, aujourd'hui, la direction prétend qu'elle n'a jamais promis pour ces agents la perspective de

« fin de carrière, à savoir D-2-19 ». C'est faux car, lorsque l'examen de CBORM existait encore, il fallait avoir 10 ans d'ancienneté sur le niveau 3 et le niveau 4 pour pouvoir le passer :

seuls les KRUST pouvaient y prétendre ce qui prouve que cet examen avait été créé pour eux.

D'autant que tous les KRUST ayant réussi l'examen de CBORM avant 1992 ont fini leur carrière à D-2-18.

Il y avait donc bien une évolution de carrière promise aux agents candidat à l'examen de KRUST !

## LES RECONVERSIONS

Les mesures appliquées l'année dernière en positions sont reconduites cette année. Ainsi, chaque agents en reconversion se trouvant dans le contingent prioritaire se verra promu « hors compte ».

Par ailleurs, la direction a annoncé qu'elle ne comptera pas les agents en reconversions sur la qualification D dans le calcul du pourcentage de qualif D de chaque ECT. Cela aura pour effet, selon elle, de « geler » l'impact des reconversions sur la qualification D.

On dira ce que l'on voudra mais la casse des services à la SNCF est de la seule responsabilité de l'entreprise et de ses dirigeants, qui, grassement

payés, nous font supporter leurs décisions en ruinant notre évolution salariale !! De plus, non contents de détruire les conditions de vie de ses agents en supprimant leur poste, ces privilégiés les utilisent pour attiser les divisions avec les cheminots du service qui les accueille !!

Pour SUD-Rail, en vouloir au collègue en reconversion n'est que pure bêtise : mobilisons plutôt notre énergie pour faire cracher ceux qui se goinfrent en les forçant à assumer leurs actes ! Les agents en reconversions doivent être nommés « hors compte » tous les ans, que ce soit en position, en qualif ou en niveau.

## LES PROBLEMES DEMEURENT

Reconduire les mesures appliquées l'année dernière nous est présenté comme une faveur ! Pourtant, la grille de rémunération actuelle, créée en 1992, comporte toujours de graves problèmes que la direction feint d'ignorer.

- A cause d'une politique désastreuse en matière d'embauche on se retrouve avec des positions ayant des contingents réduits car non alimentés.

Le cas de B-2-7 par exemple qui a vu les ATTOP s'insérer dans le listing à B-2-8 : l'absence d'embauche d'agents sans le baccalauréat prive cette position d'apports nouveaux qui permettraient de générer des promotions pour B-

2-8. Moralité, ces agents voient leur rémunération figée et ne peuvent qu'espérer la qualif C(choix intégral) pour la voir évoluer.

- Lors de la création de la grille en 1992, les syndicats avaient mis en garde la direction sur des aberrations techniques comme les chevauchements (B9/C9, C13/D13) induisant de véritables souricières pour les agents qui s'y trouvent. C'est très net pour C-1-9 qui voient les ATTOP effectuer leur passage en qualif à C-1-10 pendant que C-1-9 est sous alimenté. De ce fait, ces agents peuvent y rester 14 ans à moins d'une promotion en niveau à C2 (choix intégral) . Motivant, non ?  
- L'importance des

qualifications et des niveaux est un grand danger pour le déroulement de carrière de chacun de nous : en effet, afin d'être en mesure d'avancer vraiment, il est indispensable d'entrer sur une qualification le plus tôt possible. C'est la date d'entrée en qualif qui induit le classement de l'agent pour le niveau. Or ces promotions sont la propriété totale de la direction qui peut choisir qui elle veut. Notre déroulement de carrière est donc l'otage de l'entreprise qui l'accélère ou le ralentit à la tête du client.

## LES REVENDICATIONS SUD-RAIL

*IMPOSONS LES REVENDICATIONS SUD-RAIL :*

- *Le passage automatique à la position supérieure tous les 2 ans .*
- *Le passage à B·2·7 dès réussite à l'examen .*
- *Le passage automatique à la qualif C après maximum 9 ans au service des trains .*
- *Le passage automatique au niveau C·2 après maximum 15 ans au service des trains .*
- *Le passage automatique à D·2·18 après maximum 25 ans au service des trains .*
- *L'ouverture aux positions 19 et 20 avec attribution automatique de la position 20 en fin de carrière .*

Fédération des syndicats de travailleurs du rail  
17 boulevard de la libération – 93200 – Saint Denis  
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67  
federationsudrail@wanadoo.fr