

du mouvement pour définir « les commentaires d'application du P4R » ce qui était une façon de gérer la pénurie.

Aujourd'hui quelle est la situation ? Le nombre des agents de conduite qui était au moment de la grève de 22.270 a diminué de 102. Autant dire que les conditions de travail, malgré les suppressions de lignes, et compte tenu des contraintes de la productivité ONT EMPIRE.

Bien sûr, les cheminots des échelles T savent, maintenant que leurs luttes ont été bradées, en septembre 1969.

Quels sont les arguments des deux syndicats de roulants, la C.G.T. et la F.G.A.A.C., le premier ayant refusé la signature de l'accord de février, le second (deuxième syndicat en importance chez les roulants) signataire enthousiaste sur le thème « c'est appréciable, pas parfait, mais c'est une étape » ?

Pour la C.G.T., cette évolution des effectifs est tributaire des évolutions techniques, sociales, ou du trafic (cf. rapport fédéral au congrès des roulants, avril 1970). Certaines évolutions sont inévitables, ce qu'il faut, c'est en ATTENUER les effets pour les cheminots.

La F.G.A.A.C. développe l'esprit « roulant » et non sans naïveté déclarant après la grève : « certains ont été déçus... Le fait d'avoir trop fréquemment des accrochages avec la commande, les rend méfiants. » (Bulletin de Traction, décembre 1969.)

Massabieaux, secrétaire du syndicat C.G.T. des cheminots, exposait le même genre de préoccupation après la grève : « Les roulants ont toujours besoin de PLUS D'EXPLICATIONS au moment des reprises de travail. »

On comprend d'autant mieux « les réticences » des roulants. Un an après la situation a empiré : tous les problèmes revendicatifs restent posés.

—c) La V.A.C.M.A., l'agent seul.

Il reste que la diminution des effectifs vient de la généralisation de la conduite à agent seul et de la création d'un véritable volant de personnel qualifié à la conduite... mais non nommé. Examinons comment on en est arrivé là.

L'introduction de la V.A. et de la V.A.C.M.A. a été le premier maillon d'une chaîne qui a abouti à la situation actuelle.

Lorsque la S.N.C.F. introduit la veille automatique et la veille automatique à contrôle de maintien d'appui, elle prend soin d'expliquer qu'il s'agit, en fait d'une SECURITE SUPPLEMENTAIRE, le troisième homme de la conduite en quelque sorte ! L'introduction de la V.A.C.M.A. se fit dépôt par dépôt. Les protestations des syndicats furent plutôt platoniques, soulignant la contrainte physique du conducteur, et le fait que la V.A.C.M.A. ne permet pas de corriger une faute de conduite ; remarques justes qui auraient pu permettre « une mise en garde de masse » des cheminots, en organisant la lutte contre l'introduction du système. La S.N.C.F. en introduisant le système avait pris soin de régler la présence de l'aide-conducteur. Les syndicats, donc, laissèrent faire.

En 1969, l'A.G.S. 13 déclare : Tout train équipé de la V.A.C.M.A. peut être autorisé à rouler avec le seul agent de conduite.

En avril de la même année la lettre M. 31 B 505 précise : ... autorise la conduite d'un train avec le conducteur SEUL sur les voies IGS 4 et les TRONCS communs DE FAIBLE LONGUEUR.

En 1970, la pratique de l'agent seul AVEC ou SANS V.A.C.M.A. est introduite dans le roulement normal sur le Sud-Ouest notamment. Prochainement la généralisation complète de la conduite agent seul sera introduite.

— d) Les conséquences pour les roulants.

L'application de la conduite à un seul agent a donc joué sur le tableau d'effectifs notamment pour les grades de deuxième agent : T1 et T2.

451 de moins entre septembre 1969 et mars 1970. C'est donc bien notamment les aides-conducteurs (AICR) qui ont été diminués ainsi que les CFRU.

Autre niveau de la déqualification : de plus en plus le cheminot T3 fait fonction d'agent en premier seul. Alors que le grade ne prévoyait pas cette utilisation ou seulement dans quelques cas limités. Donc à la place d'un T4.