

L'impossibilité d'appliquer même le P4R fait que dans les dépôts on multiplie les dérogations : sur Sud-Est en février 1969 on comptait 849 dérogations. En février 1970 en comptait 5.803. Les CTRA et la commande s'en donnent à cœur joie : il faut assurer le service, quelle que soit l'insuffisance des effectifs ! Enfin le dernier aspect, c'est là aussi, l'appel au privé dans les périodes de pointe : embauche provisoire de 120 étudiants au dépôt de Marseille pour la période d'été. D'ailleurs, la S.N.C.F. dispose aussi d'un réservoir de personnel susceptible d'être mis comme « deuxième » sur la machine : c'est l'aide-conducteur (AICR). Mais là aussi, les impératifs de rentabilité sont tels qu'actuellement le « stage de formation » est de deux jours. Pour mémoire, rappelons que la C.G.T. propose un stage d'une semaine... De plus il n'existe que 2.500 cheminots au grade AICR.

Ainsi, les conséquences apparaissent. D'une part, exploitation accrue des roulants, auxquels ne peut être accordé dans certains dépôts la totalité de leurs congés, appel au privé et sous-formation technique des agents en second, d'autre part, introduction de la conduite agent seul en service normal, ce service étant de plus en plus dur par l'accroissement des trafics, des vitesses et des charges, sur une infrastructure dont la sécurité est fonction d'un entretien de plus en plus amenuisé. A terme la V.A.C.M.A., c'est la suppression de l'aide-conducteur.

— e) Les nominations.

Le tableau d'effectifs est tenu par la direction et son zélé représentant, la bête noire de tous les roulants, le chef de traction (CTRA). On est, ou pas, nommé en fonction de deux critères. Après un entretien « en tête à tête » avec le chef, qui décide après, si un candidat doit suivre le cycle qui l'amènera au grade T1. Les nominations, sont aussi décidées au plus juste de la rentabilisation, c'est-à-dire au minimum.

La progression en indice au choix, c'est l'arbitraire, c'est la sanction du fait qu'on est un bon élément : en bref aucune garantie.

Ainsi les roulants, malgré le caractère spécifique de leurs problèmes, sont-ils confrontés au même système d'exploitation capitaliste que tous les autres cheminots.