

Reprise de 11 h 45 à 15 h 28

Sans compter le travail de nuit et les services « pourris »...

Comme la plupart des conducteurs n'habitent pas Paris, aux heures creuses, il est impossible de rentrer à la maison. Pas de vie régulière ; une vie de famille des plus réduites, car à cela il faut ajouter en plus le problème des congès : un conducteur expliquait : « **J'ai eu mon premier Noël en 1970 depuis sept ans** »... Un autre : « **Mes enfants m'appellent le « père courant d'air** » ».

Pour ceux qui parlent de « privilèges », voilà les faits. Il n'y a pas besoin de grands discours pour les commenter. On comprend bien comment tout cela s'accumule jour après jour, jusqu'au moment où le mécontentement explose...

Mais les conducteurs de métro sont aussi des travailleurs auxquels on demande une qualification et qui ont beaucoup de responsabilités : ils reçoivent une formation professionnelle qui dure quelques semaines, mais ils sont astreints à préparer chez eux le concours pendant un an souvent deux. Comme l'explique l'un d'eux :

« **Le concours d'entrée n'est pas si facile qu'on le dit. Dans notre équipe, nous étions 25 candidats, 4 seulement ont été reçus** ».

**Il ne suffit pas de savoir conduire le train, il faut être capable de détecter une panne et la réparer rapidement, ce qui suppose un minimum de connaissance du système électronique de la machine.**

En fait l'aspect le plus important, c'est sans doute la responsabilité qu'un tel travail représente : aux heures de pointe un conducteur transporte mille à mille-cinq cents voyageurs ; et les trains sont à 300 mètres les uns des autres. S'il y a un accident le conducteur est pénalement responsable...

Voilà pour ceux qui parlent de « fainéants ».

Ceci étant dit il faut bien comprendre la place particulière qu'ont occupé les conducteurs à la Régie, la politique de la Direction à leur égard et ses projets actuels. C'est tout cela qui explique très directement l'origine exacte du conflit.

Il y a 25 ans le gouvernement, par quelques concessions faites à cette catégorie, a voulu essayer d'acheter la « sagesse » des conducteurs. C'est en effet d'eux que dépend le fait que le métro roule ou pas. Il a essayé de donner forme à cette tentative en favorisant l'implantation d'un syndicat autonome catégoriel, dans lequel il voyait (à l'époque !) une garantie de « paix sociale ».

Seulement depuis ce temps-là la situation a beaucoup évolué : les conducteurs ont perdu certains avantages. Leur condition ne s'est guère améliorée. Et de plus, avec le progrès technique (conduite à agent seul) leur catégorie risque d'être menacée.

Cela se traduit dans les congès qui n'ont pas changé depuis 1930 !

Cela se traduit clairement dans la nouvelle grille des salaires.

Alors que la Direction par le passé avait choisi – avec des arrières pensées bien précises – de leur concéder quelques

avantages supplémentaires, cette fois-ci ils se retrouvent plutôt à la traine : ils voient se creuser l'écart entre eux et la maîtrise sur laquelle ils étaient auparavant alignés. Certains agents touchent jusqu'à 300 francs de plus. Les salaires des conducteurs ne suivent pas.

Voilà l'étincelle qui va mettre le feu aux poudres. Depuis le mois d'août la colère gronde dans les rangs des conducteurs. Au début octobre, à bout de patience, ils partiront en grève.