

EVOLUTION DU TRAVAIL D'AIGUILLAGE ET DEVENIR DES AIGUILLEURS

par

Françoise IMBERT*

L'évolution du travail consécutive aux changements technologiques et en particulier au passage à l'automatisation a fait l'objet ces dernières années, de nombreuses recherches. Elles tendent à montrer : d'une part qu'un certain nombre de tâches réalisées jusqu'alors par les travailleurs sont matérialisées dans les machines ; d'autre part que le processus d'ensemble réglant le déroulement de la chaîne des opérations requises pour réaliser le produit final est bouleversé.

Une nouvelle division du travail s'instaure entre travail mort et travail vivant comme à l'intérieur du collectif des travailleurs. La recomposition de la main-d'œuvre est donc un enjeu pour les travailleurs engagés dans ce processus. Les luttes contre la déqualification et la dépossession des savoir-faire, la résistance aux pertes d'autonomie et d'initiative prennent des formes multiples, au nombre desquelles celles pour la défense des classifications.

L'analyse des pratiques ouvrières et patronales, contemporaines de ces mutations, contribue à l'élucidation des enjeux sociaux que constituent pour les parties en présence le passage à l'automatisation.

L'automatisation des postes d'aiguillage et de signalisation amorcée par la SNCF au début des années soixante-dix s'inscrit dans un long processus de modernisation commencé avec la mise en place des premiers leviers d'aiguille, et qui s'est poursuivi par la création de postes toujours plus performants du point de vue productivité (1).

L'automatisation et l'informatisation des postes et l'intégration croissante des tâches d'aiguillage dans l'ensemble des opérations concourant à la circulation des trains provoque un bouleversement des fonctions des personnels traditionnellement affectés à ces tâches et remettent en cause les catégories de personnel elles-mêmes.

Avec la mise en place progressive dans les postes d'aiguillage de la « commande par itinéraire », marquant une étape nouvelle de la division « matérialisée » du travail, se développe une contradiction entre le nouveau contenu des tâches et fonctions d'une part et l'ancienne organisation réglementaire et le système de classification d'autre part. Les tensions qu'elle a fait naître entre les partenaires sociaux se sont finalement soldées par la disparition des aiguilleurs en tant que catégorie spécifique très typée et structurée. C'est à la reconstitution de cette histoire que vise le présent article et à l'identification des moments où des alternatives se sont faites jour.

La présentation succincte des différents stades techniques qui marquent l'évolution des postes d'aiguillage doit permettre au lecteur de mieux situer les enjeux que constituent pour les parties concernées la division du travail sous-tendue par chacun de ces stades.

* Chargée de recherches au CNRS — Centre de Sociologie Urbaine.

(1) Cet article présente certains aspects d'une recherche en cours sur l'évolution du travail d'aiguillage à la SNCF, réalisée en collaboration avec Michel Freyssenet et financée par le Ministère des Transports.

LES CLASSIFICATIONS PROFESSIONNELLES A LA SNCF

— Les particularités de l'exploitation d'un réseau ferré concourent à la définition d'emplois spécifiques, obligeant les compagnies de chemin de fer, puis la SNCF, à former ses propres agents et à accorder une part prépondérante à la formation au poste de travail.

— Tout poste de travail fait l'objet d'un classement sur une grille hiérarchisée ; le niveau attribué au poste est fonction notamment de sa complexité relative au regard de l'ensemble des postes de même nature et du degré de responsabilité requis pour sa tenue.

Pour tenir un poste de travail donné, l'agent d'exécution doit avoir qualité pour le faire, c'est-à-dire avoir fait l'objet d'une notation en aptitude pour le grade correspondant au niveau du poste. Il existe de ce fait une étroite correspondance entre les postes de travail et les grades.

Les emplois de la SNCF sont classés par grades au sein de filières professionnelles qui, regroupant des grades correspondant à des activités de même nature définissent autant de profils de carrière potentiels. Une grille de rémunération permet de déterminer le salaire afférent à chaque grade, en fonction de son niveau hiérarchique noté en échelle, puis en niveau, à partir de 1973.

Le déroulement de carrière, s'agissant d'une entreprise à statut, s'effectue par avancement de grade quand la double condition exigée par toute promotion (aptitude au grade, poste disponible) est remplie, par avancement d'échelon, à l'ancienneté et, à compter de 1960, par avancement d'indice à l'efficacité, c'est-à-dire au choix.

Nous présentons ci-dessous les configurations successives prises par le système de rémunération et le dictionnaire des emplois, leur prise en compte respective étant nécessaire pour situer la place relative des aiguilleurs au sein de l'ensemble des cheminots (grille hiérarchique) et les perspectives de carrière qui leur sont ouvertes au sein de leur filière (dictionnaire des emplois).

Les principales étapes de l'évolution des classifications

Evolution du système de rémunération

— 1938 : La SNCF hérite de la grille de rémunération établie en 1920, dans le cadre du « statut du personnel ». Cette grille comporte 18 échelles hiérarchisées de 1 à 18.

— 1948 : Création d'une 19^e échelle. Les emplois se répartissent de la façon suivante :

échelles 1 à 9 pour le personnel d'exécution ;

échelles 10 à 14 pour le personnel de maîtrise ;

échelles 15 à 19 pour le personnel d'encadrement.

— 1960 : La seconde réforme de la grille échoue dans son dessein de resserrer l'éventail hiérarchique, mais 2 indices sont créés pour chaque grade, les indices A et B.

— 1972 : La réforme de la grille mise en chantier début 68 et négociée au cours des années 70-71 aboutit à une refonte importante du système de rémunération :

— 9 niveaux remplacent les 19 échelles, 3 pour l'exécution (E1 à E3), 3 pour la maîtrise (M1 à M3), 3 pour l'encadrement (C1 à C3).

— 4 indices (A, B, C et D) sont créés sur chaque niveau.

— 1976 : La création d'un 10^e niveau au 1.10.76 entérine le dédoublement de fait du niveau M1 intervenu en 1973 avec création sur ce niveau de grades relevant de l'exécution. La nouvelle grille comporte 10 niveaux : 4 pour l'exécution (1 à 4), 3 pour la maîtrise (5 à 7), 3 pour l'encadrement (8 à 10).

Evolution du dictionnaire des emplois

Des deux réformes des classifications que met en place la SNCF, en 1948 et 1973, seule la seconde modifie de manière importante l'organisation des filières et la parité des grades (situation des différents emplois sur la grille hiérarchique).

— Les classifications avant 1973

Les emplois de la SNCF sont répartis dans un ensemble de filières qui selon les fonctions accomplies couvrent l'ensemble de l'éventail hiérarchique ou seulement une partie de celui-ci. L'inflation du nombre de grades souvent dénoncée à l'époque tient à l'action combinée d'un nombre important de filières et de la multiplicité des positions hiérarchiques.

— Le dictionnaire des emplois de 1973

La réforme de la grille de rémunération réduit sensiblement l'éventail des grades, réduction accrue de la diminution du nombre des filières, consécutive à la refonte des classifications.

Sont par ailleurs créées à côté des filières dites « de plein exercice » des spécialités limitatives définissant de façon restrictive les attributions des emplois et bornant la carrière des agents, exception faite de ceux réussissant les différentes épreuves de passage à la filière de rattachement.

Depuis sa mise en œuvre en 1973, le dictionnaire des emplois a fait l'objet de plusieurs modifications et remaniements. Ainsi de la création en 1976 d'une spécialité limitative accueillant les agents aptes à l'exercice de la fonction d'agent-circulation.

Les aiguilleurs, leur place dans le système de classifications

Avant 1973 : la filière signaux et aiguilles.

— 1920 : Les aiguilleurs sont placés sur les échelles 2 à 6 de la grille de rémunération comportant 18 échelles. Leur carrière se déroule sur 5 grades définis dans le tableau ci-après.

— 1948 : Les aiguilleurs sont reclassés sur les échelles 3 à 7 de la nouvelle grille comportant 19 échelles.

— 1962 : Création de 2 grades de « chef aiguilleur principal » sur les échelles 7 et 8, l'échelle 8 étant ouverte à 15 puis 20 % des CAP.

Grades	Echelles		
	1920	1948	1962
Garde-signaux (GASX)	2	3	3
Aiguilleur 2 ^e classe (A2)	3	4	4
Aiguilleur 1 ^{re} classe (A1)	4	5	5
Chef aiguilleur (CA)	5	6	6
Chef aiguilleur principal (CAP)	6	7	
Chef aiguilleur principal 2 ^e classe (CAP 2)			7
Chef aiguilleur principal 1 ^{re} classe (CAP 1)			8

Ainsi après avoir été dans un premier temps, simultanément à de nombreux cheminots de l'exploitation, reclassés sur la grille hiérarchique, un petit nombre d'aiguilleurs accède à l'échelle 8 jusqu'alors fermée à ces agents. Les aiguilleurs peuvent désormais dérouler leur carrière sur 6 échelles au lieu de 5 antérieurement.

A compter de 1973, la spécialité limitative signaux et aiguilles.

La transposition des aiguilleurs de l'ancienne à la nouvelle grille de rémunération s'effectue de la manière suivante :

Echelles	Grades anciens	Grades nouveaux	Niveaux
3 4 5	GASX A2 A1	Aiguilleur (A)	E1
5 bis 6	A1 CA	Chef aiguilleur (CA)	E2
7 bis 8	CAP2 CAP1	Chef aiguilleur principal (CAP)	E3

La contraction des grades passant de 7 à 3 facilite l'affectation des aiguilleurs aux postes d'aiguillage eux-mêmes ramenés à 3 classes. Quant à la transposition d'une partie importante des aiguilleurs sur le niveau 1, grade défini comme regroupant des agents non qualifiés, elle rencontre une vive opposition des organisations syndicales de cheminots demandant leur reclassement sur le niveau 2.

— Au 1.10.73, tous les aiguilleurs classés E1 passent en E2.

— Au 1.10.74, les aiguilleurs placés sur les niveaux E2 et E3 sont dénommés « agent mouvement signaux et aiguilles » (AMVA) et « agent mouvement principal signaux et aiguilles » (AMVPA).

Un nouveau grade est créé sur le niveau M1, « chef agent mouvement signaux et aiguilles » (CAMVA), ouvrant ainsi la filière aux grades de petite maîtrise.

— Au 1.10.76, les grades des aiguilleurs sont remplacés sur les niveaux 2 à 4 de la nouvelle grille, niveau regroupant les agents d'exécution exclusivement.

— Au 1.7.77, mise en place de la spécialité limitative « circulation-aiguille » avec des emplois aux grades correspondants aux emplois de la spécialité signaux et aiguilles.

Grades	Niveaux		Grades	Niveaux	
	1.1.72	1.10.73		1.1.74	1.10.76
A	E1	E2	AMVA	E2	2
CA	E2	E2	AMVPA	E3	3
CAP	E3	E3	CAMVA	M1	4

— Au 1.10.79, les agents titulaires du grade CAMVA sont mutés au grade d'« agent mouvement principal hors classe signaux et aiguilles » (AMVPHA). Le changement de dénomination entérine le confinement des aiguilleurs dans la catégorie exécution.

**DES POSTES MÉCANIQUES
AUX POSTES AUTOMATISÉS,
L'ÉVOLUTION
DE LA DIVISION DU TRAVAIL**

Les transformations qu'ont connu les postes d'aiguillage sont apparues comme la manifestation du progrès technique et n'ont fait l'objet d'aucune contestation en tant que telle. Pourtant, elles s'analysent aussi comme la matérialisation d'une partie du savoir-faire des aiguilleurs, et comme une étape de la division de leur travail, modifiant profondément leurs rapports avec les autres catégories de cheminots et avec la direction de l'entreprise.

Les types successifs de postes d'aiguillage matérialisent de plus en plus des opérations qui initialement constituaient des tâches exigeant connaissance du réseau et des installations, réflexion et expérience, notamment la formation des itinéraires et des mesures de sécurité correspondantes ainsi que le repérage des incidents (2).

Les premières séries de transformation visent à matérialiser les conditions de sécurité et de contrôle (passage du poste mécanique à leviers libres au poste mécanique enclenché) et à substituer l'énergie électrique à l'énergie humaine pour la manœuvre des aiguilles et des signaux (passage du poste mécanique au poste électrique). Elles n'affectent pas l'essentiel de la qualification requise pour tenir un poste d'aiguillage en situation normale. Si l'aiguilleur n'a plus à savoir manipuler chaque levier, à s'autocontrôler en permanence pour ne pas commettre d'erreurs graves de conséquence, et à exercer une surveillance directe des

voies, il doit toujours faire preuve de sa capacité de préformer mentalement et de tracer immédiatement les itinéraires demandés en sachant comment disposer relativement les uns par rapport aux autres les leviers et de ne tracer simultanément que les itinéraires compatibles pour ne pas faire de manœuvres inutiles. C'est un *aiguilleur complet*.

Le métier d'aiguilleur disparaît avec la commande manuelle des itinéraires. Dans les postes à itinéraires et principalement les postes tout relais à transit souple (PRS), la commande par boutons d'itinéraires met instantanément en positions conformes et compatibles les signaux et aiguilles d'un itinéraire donné. Elle dispense l'aiguilleur de ce qui faisait son métier. La commande par itinéraire constitue du point de vue de la matérialisation de l'activité intellectuelle de l'aiguilleur dans les machines le moment décisif de l'évolution. Le travail d'aiguillage en situation normale n'est plus soumis à la compétence et au pouvoir des aiguilleurs. L'aiguilleur complet devient *aiguilleur opérateur*.

L'intensification du travail de surveillance que doit assurer l'aiguilleur de grands PRS aux heures de pointe du double fait de l'extension de la zone d'action de ces postes et de la densité du trafic ne change pas la nature du travail de commande proprement dit

(2) Ce chapitre s'inspire des travaux de Michel Freyssenet : « Division matérialisée et division organisationnelle du travail. Le cas du travail d'aiguillage, de signalisation et de régulation dans les chemins de fer. Communication au colloque de Versailles, 1-3 juin 1982 « Travailleurs du transport et changements technologiques ». Imprimerie Nationale.

qu'il doit effectuer. Non plus d'ailleurs que les aides au travail fournies à l'agent tels le « suivi des trains » ou le « programmeur d'itinéraires à logique programmée » (3).

La réalisation de la commande automatique des itinéraires transforme l'aiguilleur-opérateur en *surveillant*. Le travail de formation des itinéraires, simplifié de l'étape précédente, est supprimé par la commande automatique, grâce à la concentration de l'activité intellectuelle qu'il exigeait en permanence de milliers de travailleurs sur un petit nombre d'entre eux chargés de concevoir, de mettre au point et d'entretenir des mécanismes et des automatismes permettant de l'en dispenser.

En fait, l'automatisation complète (commande, régulation, détection des causes d'incidents) se heurte à la diversité du trafic ferroviaire. Elle n'est réalisée aujourd'hui que pour des trains spécialisés sur des voies spécialisées (ligne à grande vitesse, certaines lignes de train de banlieue).

Cependant la simplification des tâches par la centralisation du savoir lors de la conception des mécanismes puis des automatismes est atténuée par un mouvement contradictoire.

Tout en simplifiant certaines tâches et en diminuant les erreurs humaines, la matérialisation accroît les possibilités de dérangement sur les installations, rendant nécessaire les tâches d'entretien, mais aussi complexifiant les mesures de sécurité à prendre par l'aiguilleur ou l'agent circulation.

En permettant la densification du trafic et l'extension des zones d'action des postes, la mécanisation puis l'automatisation rendent un peu plus difficile le travail en cas de perturbation. Ainsi en est-il lorsqu'il faut reprendre un poste périphérique habituellement télécommandé en manuel ou lorsque le réglage de l'incident nécessite de se libérer de certains enclenchements pour pouvoir actionner individuellement et indépendamment à l'aide des commutateurs les appareils eux-mêmes, et prendre les mesures de sécurité correspondantes. Toutes opérations qui exigent des connaissances du type de celles de l'aiguilleur complet.

La direction règle cette contradiction en retirant à l'aiguilleur le réglage de ces dérangements et en les attribuant à un agent polyvalent dénommé agent-circulation (4), une fois le travail simplifié par la chasse aux perturbations et par la mise au point de procédures à faire appliquer passivement en cas de dérangement.

Ainsi l'aiguilleur se trouve-t-il dépossédé de son travail de réflexion aussi bien en situation perturbée qu'en situation normale. L'aiguilleur opérateur se substitue là aussi à l'aiguilleur complet.

Cette division du travail sanctionnée par des mesures organisationnelles n'est cependant pas strictement respectée dans la réalité en raison des failles techniques de certains postes, des contradictions dans l'exploitation et de la résistance des travailleurs contre leur dépossession. Son non-respect est dans bien des cas la condition de la fluidité du trafic.

L'évolution du contenu du travail des aiguilleurs apparaît ainsi comme due principalement au changement de la répartition entre travail vivant et travail matérialisé dans les installations lorsqu'on a remplacé les postes mécaniques à leviers individuels par les PRS ou réalisé la commande automatique des itinéraires, et pour une part plus restreinte à la répartition différente entre les agents de ce qui reste de travail vivant.

LES AIGUILLEURS ET L'ÉVOLUTION DES CLASSIFICATIONS : PERMANENCES ET RUPTURES

Organisée par la division du travail, mais non sa traduction immédiate, la composition de la main-d'œuvre est marquée à un moment donné par les modalités historiques de sa constitution, de son recrutement, de sa formation ; de même, toute recomposition de la main-d'œuvre sur la base du développement de la division du travail. Encore faut-il tenir compte des pesanteurs du passé et de la manière dont ce passé influe sur les modalités de sa recomposition.

Au nombre de 10 000 au début des années 50, les aiguilleurs ne sont plus que 2 000 fin 1983, 4 000 si l'on inclut les agents circulation-aiguille, catégorie nouvelle et sans doute temporaire. Pour rendre compte de l'évolution de ce groupe au cours des dernières décennies, il est nécessaire de rappeler les caractéristiques que présente cette catégorie en 1920, date de la promulgation du premier statut unifié du personnel.

La situation en 1920

Le travail d'aiguillage est dès l'origine semble-t-il, en raison de la diversité des conditions du trafic, effectué concurremment par des agents spécialisés, dans les installations requérant une présence permanente et par des agents non spécialisés (ayant en outre d'autres attributions), placés sous la surveillance d'agents plus gradés, dans les autres installations.

Seuls les premiers sont appelés aiguilleurs. Ils sont regroupés au sein d'une filière (5) dite « signaux et aiguilles ». Les agents non spécialisés relèvent de la filière « mouvement et bureaux des gares », soit qu'ils

(3) Le suivi des trains permet l'identification et la localisation des circulations dans la zone d'action du poste. Le programmeur d'itinéraires permet d'établir à l'avance un certain nombre d'itinéraires qui seront formés par le poste dès que la possibilité en apparaîtra.

(4) Mis en place en 1978, l'agent-circulation effectue simultanément les opérations relatives à la circulation des trains et à l'aiguillage dans les postes ne nécessitant pas la présence constante d'un aiguilleur opérateur (cas des grands postes). Cf sur l'organisation du travail de circulation des trains.

(5) La filière regroupe les agents effectuant des activités de même nature, hiérarchisées par degré croissant de qualification. Elle délimite les cadres de la carrière professionnelle des cheminots, les passages horizontaux inter-filières étant rares.

tiennent eux-mêmes de manière intermittente des petits postes, soit qu'ils surveillent les manœuvres de leviers effectués par les hommes d'équipe (grade de début pour les cheminots de l'exploitation).

Les aiguilleurs occupent des emplois classés de l'échelle 2 à l'échelle 6 sur une grille en comportant 18. Ce sont pour l'essentiel des emplois de petit niveau d'exécution. Très peu parmi eux atteignent la petite maîtrise (moins de 6 % des postes du réseau d'Etat sont classés sur ces niveaux à la veille de la nationalisation des chemins de fer) (6).

Les carrières des aiguilleurs sont donc peu ouvertes, comparables à celles des autres filières de l'exploitation définies par des tâches précises (agents de manœuvre, lampistes). Soulignons à ce propos qu'à l'inverse de ces carrières limitées qui bornent les horizons professionnels des agents affectés à des tâches spécifiques, des carrières plus ouvertes sont possibles pour les cheminots effectuant des tâches variées ; c'est ainsi que les « facteurs », hommes à tout faire de la filière « mouvement et bureau des gares » chargés notamment des différentes opérations liées à la circulation des trains, peuvent accéder – dans la limite des postes disponibles – aux emplois de la maîtrise (échelles 10 et 11) ; (7).

Dans l'entre-deux-guerres le travail d'aiguillage consiste surtout dans la manipulation et le contrôle des leviers dans les postes mécaniques à leviers libres ; la multiplication des enclenchements produit parfois des cabines monstres difficilement manœuvrables ; les postes à leviers d'itinéraires en sont encore à l'état de prototypes. Deux images contrastées sont accolées au travail d'aiguillage, puis par extension aux aiguilleurs, clichés repérables encore aujourd'hui dans le discours des dirigeants ; travail de manœuvre de force, de gros bras et/ou travail requérant intelligence, sang-froid et initiative. Les dirigeants des compagnies ont quant à eux opté dès le départ pour une main-d'œuvre à bon marché : peu qualifiés (il suffit de savoir lire et écrire), peu formés (3 semaines d'apprentissage au poste), mais faisant l'objet d'un recrutement valorisant l'initiative personnelle. L'ingénieur Malo, n'écrit-il pas en 1882 que les aiguilleurs sont « choisis avec le plus grand soin parmi ceux des agents de ligne qui font preuve d'intelligence, de ponctualité et au besoin d'initiative, car il peut survenir tel dérangement de mécanisme, telle confusion de signaux qui obligent l'aiguilleur à être autre chose qu'une machine à tirer et pousser un levier » (8). Dans les années 30, des psychologues-ergonomes attribueront les dysfonctionnements survenant dans l'exercice de l'activité des aiguilleurs (erreurs de manipulation, accidents), aux faibles niveaux de recrutement et à l'insuffisance de formation à la sécurité de cette catégorie, au regard de celle reçue par les mécaniciens (9). La sélection psycho-technique instaurée sur le réseau d'Etat en 1935, et généralisée avec la nationalisation de la SNCF, doit permettre, selon la direction, de corriger les erreurs de recrutement.

1948-1968. La contradiction croissante entre l'organisation réglementaire du travail et le système de classification d'une part, l'évolution de la division matérialisée du travail d'autre part.

Rappelons pour mémoire que la nationalisation des compagnies de chemin de fer en 1938 à la veille de la guerre n'a pas eu de conséquences immédiates sur le statut du personnel cheminot. La SNCF maintient en particulier le système de classification établi dès 1920, soit près de 30 ans avant les classifications PARODI.

Évolution de la fonction aiguillage et de la catégorie aiguilleur.

Le dictionnaire des emplois promulgué en 1948 accorde une échelle supplémentaire à 90 % des cheminots classés désormais sur 19 échelles. Les aiguilleurs sont parmi eux. Ils commencent désormais à l'échelle 3 (au lieu de 2) pour terminer à l'échelle 7 (au lieu de 6). Ce reclassement est l'aboutissement d'une de leurs revendications aussi anciennes que les classifications de 1920, qui, estimaient-ils, les avaient particulièrement lésés. En fait, il modifie peu la parité avec les autres catégories, exception faite des 10 % des cheminots non reclassés. Les organisations syndicales voient dans la difficulté de recrutement des aiguilleurs à cette époque le résultat de la non reconnaissance de qualification réelle dont ils doivent faire preuve dans l'exercice de leur fonction. Les postes d'aiguillage sont alors soit mécaniques, soit électroniques (les postes à leviers d'itinéraires très encombrants ne dépassent guère la dizaine sur l'ensemble du réseau) ; ceux qui ont été détruits pendant la guerre ont été reconstruits à l'identique. L'aiguilleur doit être un aiguilleur complet.

La modernisation dans laquelle s'engage résolument la SNCF à partir de 1950 (10) va modifier progressivement la situation. Le premier PRS est mis en service cette année-là ; 100 seront opérationnels à la fin des années 50, 188 en 1968. Ils permettent un élargissement considérable de la zone d'action des postes d'aiguillage et donc la suppression d'un grand nombre d'entre eux, et ils modifient, comme nous l'avons vu, le contenu du travail. Que s'est-il passé dans la réalité ?

De 1950 à 1968, les aiguilleurs perdent près de 40 % de leurs effectifs. Cette diminution est particulièrement forte dans les années 50 : 300 aiguilleurs de moins chaque année en moyenne pour 100 seulement dans la décennie suivante. La diminution des effectifs affecte exclusivement les agents situés sur les petites échelles (garde-signaux et aiguilleurs) tandis que davantage de chefs-aiguilleurs sont dénombrés. L'élévation très nette de la structure de qualification des aiguilleurs au cours de la période observée est conforme à l'évolution de la structure de classification des postes d'aiguillage consécutive à la mise en place des PRS – postes tenus généralement par des agents de grade élevé – et à la suppression corrélative des

(6) Le système de classification s'appuie sur la classification des postes de travail. Cf encart sur les classifications professionnelles.

(7) L'accès aux niveaux hiérarchiques plus élevés étant théoriquement ouvert à tous dans le cadre de la promotion interne.

(8) L. Malo : *La sécurité dans les chemins de fer*. P. Dunod, 1882. Cité par G. Ribeill in « *Culture technique* » n° 11, septembre 1983.

(9) J.M. Lahy : La sélection professionnelle des aiguilleurs in *Le travail humain*, mars 1934.

H. Laugier et D. Weinberg : Etude du métier d'aiguilleur des chemins de fer. In *Le travail humain*, mars 1939.

(10) G. Ribeill : « Les cheminots ». Ed. La Découverte, coll. « Repères », 1984, 128 pages.

EVOLUTION DE LA STRUCTURE DE QUALIFICATION DES AIGUILLEURS DE 1950 à 1968				
		<i>Effectifs</i>		<i>Pourcentage</i>
	Garde-signaux et aiguilleurs (GASX & A)	Chefs-aiguilleurs (CA)	Ensemble	CA
1950	7 578	3 093	10 671	29,0
1961	3 815	3 483	7 298	47,7
1968	2 867	3 657	6 524	56,1

petits postes. Cela est logique dans un système qui, tel celui adopté par la SNCF, repose sur la classification des postes de travail, (11) l'importance de ceux-ci déterminant la classification des agents.

L'homologie entre les deux structures précitées n'est cependant pas totalement réalisée dans la mesure où le nombre de postes de travail que comporte un poste d'aiguillage varie en fonction de la charge de travail requise pour son fonctionnement (12). De plus contrairement à l'usage antérieur qui réservait aux aiguilleurs la tenue des postes d'aiguillage nécessitant une présence permanente de l'agent, la direction fait tenir certains grands PRS par des agents de la filière « mouvement et bureaux des gares », des facteurs-chefs placés sur l'échelle 8 pour la plupart. Les aiguilleurs hostiles à de telles nominations en tirent parti pour appuyer leur revendication permanente depuis 1948 de prolongation de carrière sur l'échelle 8. Celle-ci est obtenue en 1962 : 15 % (20 % en 1965) des chefs-aiguilleurs principaux classés sur l'échelle 7 ont désormais accès à l'échelle 8 (CAP 1). En 1968, la quasi-totalité des aiguilleurs se distribue entre les échelles 4 et 8 (13).

Premières mesures d'ajustement

L'évolution de la fonction aiguillage et des aiguilleurs suscite différentes catégories de problèmes touchant les uns à la gestion du personnel, les autres à la bonne marche des installations.

La réduction des effectifs diminue le poids des aiguilleurs dans les négociations. En même temps, elle crée à la direction des difficultés d'ajustement dans chaque territoire (réseaux, voire établissements) entre niveau des postes de travail et grades des agents. Trois types de mesures concourront à apporter davantage de *souplesse* dans la gestion des installations et des personnels.

La création en 1954, c'est-à-dire au début de la phase de rationalisation, d'emplois à grades variables (14) au sein d'une même filière constitue un premier essai pour briser les rigidités tenant à la multiplicité des grades. L'instauration des grades jumelés parfait cette disposition (15) ; deux mesures complémentaires qui, restreignant le nombre de classes entre lesquelles se répartissent postes et grades, atténuent les contraintes résultant de la nécessité d'établir une stricte correspondance entre les uns et les autres.

Témoigne d'une même préoccupation, la nomination en nombre croissant d'agents de la filière « mouvement » dans les postes d'aiguillage. Leur caractère polyvalent est mis à profit dans certains établissements pour faciliter la gestion des personnels lors de

la fusion des postes. Ils sont plus nombreux à travailler dans les PRS où ils peuvent cumuler les tâches d'aiguillage et autres activités (16).

L'instauration du classement indiciaire, à partir de critères faisant une large place au choix des agents promu par l'encadrement local, vise quant à lui à donner à la direction une plus grande maîtrise dans la gestion du personnel. Sa mise en place s'effectue en deux temps. A compter de 1960, la création de deux indices par grade (17) permet à la direction de promouvoir au choix à l'indice supérieur un certain nombre d'agents par grade. Le fait que le nombre de grades demeure inchangé (18) modère cependant les effets de cette mesure qui ne produira tous ses effets que 12 années plus tard, une fois adoptées de nouvelles règles définissant les carrières des cheminots. Multiplication des indices et diminution du nombre de grades réaliseront alors un système de gestion du personnel plus souple et mieux contrôlé, l'attribution des indices se faisant principalement au choix.

(11) Les postes d'aiguillage sont classés en fonction du nombre de coups de leviers que doit donner un aiguilleur dans un temps déterminé.

(12) En 1962, première année de publication de la statistique des postes d'aiguillage, 3023 sont dénombrés : 129 PRS, 207 postes électriques, 2687 mécaniques. In *Statistiques Rétrospectives*. SNCF, 1976.

(13) La diminution des aiguilleurs, liée à la construction de grands postes d'aiguillage, tient aussi dans les années 50 à l'électrification des voies : la disparition quasi-totale des garde-signaux (échelle 3) — de 747 en 1950 à 61 en 1968 — est due principalement à la suppression des postes de cantonnement consécutif à l'installation de blocs automatiques lumineux (BAL) et à l'espacement automatique qu'ils réalisent : un aiguilleur supprimé par km de lignes estimé-t-on au moment de l'électrification de la ligne Méditerranée.

(14) La direction entend faire tenir un emploi de niveau « n » par un agent du grade « n » correspondant ou « n-1 ».

(15) Sont jumelés les grades d'aiguilleurs A2 et A1 d'une part, CA et CAP d'autre part.

(16) Ainsi lors de la mise en place du PRS de Paris-Est au début des années 60 (70 aiguilleurs en excédent), la direction met à profit les départs qui se produisent chez les aiguilleurs, pour confier leurs postes à des agents de la filière mouvement, plus faciles à recaser au moment où est réalisé le changement d'installation.

(17) Jusqu'en 1960, la rémunération du cheminot dépend de son classement sur un double système d'échelles et échelons :

— les échelles déterminent la position hiérarchique de l'agent : son avancement en grade est fonction de sa qualification et de la vacance d'un poste de travail du niveau considéré ;
— les échelons sont obtenus à l'ancienneté.

L'indice doit mesurer l'efficacité de l'agent. Il est fonction du jugement porté par le supérieur hiérarchique de l'agent d'exécution. 2 indices sont créés par niveau.

(18) Le projet de réforme du système de rémunération présenté par la direction en 1960 se heurtera de fait à une vive opposition syndicale. Des différentes dispositions émises au nombre desquelles figuraient la diminution du nombre de grades (par réduction à 12 du nombre des échelles hiérarchiques), peu seront finalement retenues ; au nombre de ces dernières sera imposée la création du système indiciaire.

L'extension de la commande d'itinéraires remet en cause d'une part l'organisation traditionnelle des fonctions circulation et aiguillage, d'autre part le système de classification des postes d'aiguillage, lié au contenu et à la charge de travail. Examinons successivement ces deux aspects.

Le chef de sécurité, installé au bureau des voyageurs, responsable du service circulation, et ayant à ce titre autorité sur les aiguilleurs, assure dans l'organisation traditionnelle la liaison entre les postes d'aiguillage de sa zone de compétence et le régulateur de ligne (19). C'est à lui que revient la prise de décision en cas de perturbation et de conflits survenant dans la marche des trains.

Avec la centralisation sur un poste unique de l'ensemble des commandes d'aiguilles et de signaux d'une gare, les chefs de sécurité se trouvent fréquemment court-circuités. Les aiguilleurs qui ont vue directe sur les circulations ont tendance en effet à établir des relations directes entre eux et avec le régulateur, ce qui tend à accroître leur champ d'autonomie

et de responsabilité, par ailleurs battu en brèche par l'affectation des chefs de sécurité dans les PRS (20). Amorcée dès le milieu des années 50, la « montée » des chefs de sécurité dans les grands postes d'aiguillage se généralise après 1960.

Les postes d'aiguillage sont à l'époque classés à partir du nombre de coups de leviers donnés par l'aiguilleur dans un laps de temps déterminé (21). Avec la commande par bouton d'itinéraires, ce critère n'a plus guère de sens. La direction s'en tient cependant au système en place, procédant par comparaison

(19) Cf encart sur l'organisation du travail de circulation des trains.

(20) Le chef de sécurité garde l'ensemble de ses attributions, déléguant à des agents « faisant fonction » sous sa responsabilité, celles qu'il n'est plus à même de remplir depuis le poste d'aiguillage ; sa présence dans ce poste lui redonne de facto le contrôle sur la circulation et les agents qui participent à sa réalisation.

(21) Suite à la pression des aiguilleurs, la classification des postes prendra progressivement en compte au cours des années 50 certaines caractéristiques des installations ou certains éléments de travail tels que l'existence d'une bifurcation, d'un passage à niveau ou encore le nombre des communications téléphoniques.

L'ORGANISATION DU TRAVAIL DE CIRCULATION DES TRAINS

Les aiguilleurs assurent avec le personnel de l'exploitation la circulation des trains. Leurs attributions respectives sont définies dans le cadre de règlements de sécurité. La mise en œuvre dans les années soixante-dix d'une nouvelle réglementation modifie l'organisation traditionnelle du travail reprise pour l'essentiel des anciennes compagnies.

Jusqu'en 1976, date de publication du règlement modifiant l'organisation du « service de la circulation » dans les gares, les aiguilleurs exécutent leurs tâches sous la direction du chef de sécurité, responsable de l'ensemble des opérations de sécurité et de mouvement réalisées dans la gare. La répartition des tâches entre les agents est la suivante :

Poste d'Aiguillage N° 1	Bureau des Voyageurs	Poste d'Aiguillage N° 2
Aiguilleur 3. Aiguillage (1)	Chef de sécurité 1. Organisation de la circulation 2. Sécurité 4. Formation des trains 5. Desserte des trains 6. Surveillance du service 7. Sono, télépancarte	Aiguilleur 3. Aiguillage
(1) Les numéros renvoient à la numérotation des fonctions.		

La réorganisation en 1976 du service circulation dans les gares crée le secteur circulation sous l'autorité d'un agent-circulation. Le secteur circulation est constitué par la zone d'action du poste d'aiguillage de voie principale correspondant (éventuellement de plusieurs postes). Une gare peut comporter plusieurs secteurs circulation.

Les fonctions de l'ancien chef de sécurité et de l'aiguilleur sont dès lors répartis entre deux agents :

— L'agent placé au bureau des voyageurs, souvent désigné sous l'appellation « chef de service » relève de la filière mouvement.

— L'agent-circulation, relevant soit de la filière mouvement, soit de la spécialité limitative circulation-aiguille,

selon le schéma suivant :

Poste d'Aiguillage N° 1 Secteur circulation	Bureau des voyageurs	Poste d'Aiguillage N° 2 Secteur circulation
Chef de circulation (1) 1. Organisation de la circulation 3. Aiguillage 2. Sécurité 7. Sono-télépancartage	(Chef de service) 6. Surveillance du service 4. Formation des trains 5. Desserte des trains	Agent circulation 1. Organisation de la circulation 3. Aiguillage 2. Sécurité
(1) Dans les gares comportant au moins 2 secteurs-circulation, l'un des deux agents chargés de la circulation est plus spécialement chargé de la coordination de la circulation dans l'étendue de la gare. Il est dénommé chef de circulation.		

Dans les postes d'aiguillage importants, les agents-circulation sont assistés par des aiguilleurs pour les tâches d'aiguillage. (1)

A la dépendance hiérarchique qui caractérisait l'organisation précédente succède une interdépendance fonctionnelle, chaque agent étant responsable des opérations de sécurité se déroulant sous son autorité.

(1) Les aiguilleurs sont par ailleurs affectés aux postes d'aiguillage non concernés par l'organisation en secteur-circulation.

avec des postes déjà existants pour évaluer l'activité des plus importants d'entre eux. Il faudra attendre 1974 pour que soit généralisé à l'ensemble du réseau un nouveau mode d'évaluation de l'activité des postes d'aiguillage (22). Dans l'intervalle, les conflits opposant aiguilleurs et direction à propos du classement d'un poste donné se régleront souvent au bénéfice des travailleurs. Il en sera plus rarement de même des luttes engagées localement contre la suppression des postes d'aiguilleurs.

Il convient en conclusion de cette période, de revenir rapidement sur les profondes transformations intervenues dans la réalisation de la fonction aiguillage et sur l'avenir des aiguilleurs tel qu'il se dessine à la fin des années 60.

Sur le premier point, rappelons que c'est durant cette période que se met en place du fait de la matérialisation de la commande d'itinéraires, une nouvelle division du travail d'aiguillage : son contenu se simplifie, le savoir-faire de l'aiguilleur complet n'est plus nécessaire ; il suffit d'un aiguilleur-opérateur. Les rapports entre le service circulation et l'aiguillage se modifient, conséquence de l'extension de la zone d'action des grands postes. La direction essaie, par des mesures ponctuelles appropriées, de résoudre les contradictions tenant à l'application à la nouvelle donne technique d'une organisation réglementaire du travail périmée ; ainsi de la montée dans le poste d'aiguillage du chef de sécurité ou de l'affectation d'agents-mouvement dans les PRS.

Ces mesures ajoutent leurs effets propres à ceux de la fusion des postes. L'évolution des effectifs et de la structure de la filière aiguilleur en 1968 en est le produit. Fortement réduits en nombre, mieux classés pour partie en raison des luttes catégorielles menées au cours de cette période (23), les aiguilleurs sentent leur existence, en tant que catégorie, contestée, et même menacée. Certains voient dans l'élargissement du travail d'aiguillage et l'accès aux fonctions de chef de sécurité (après formation adéquate) un avenir possible pour une catégorie dépossédée partiellement de son savoir-faire.

Cette revendication qui va à l'encontre des mesures organisationnelles mises en place localement par la direction s'appuie sur l'autonomie acquise par les aiguilleurs dans leurs pratiques quotidiennes. Elle est le fait d'une génération formée dans l'exercice même de son activité, à un métier d'aiguilleur complet et le pratiquant pour l'essentiel (24).

1968-1984 : Le processus de disparition des aiguilleurs

Les contradictions développées au cours des années 50-70, du fait de l'inadaptation de l'organisation réglementaire du travail et de la grille de classifications à la division technique, trouvent des solutions institutionnelles dans le cadre de la réorganisation d'ensemble de la fonction transport et de la refonte générale des classifications auxquelles procède simultanément la SNCF dans la première moitié des années soixante-dix.

En matière d'organisation, une nouvelle répartition du travail entre les agents met fin aux contradictions nées de la mise en service des PRS. La fonction circulation s'exerce désormais du poste d'aiguillage. En

matière de classification, la suppression de la catégorie aiguilleur sanctionne la disparition du travail spécifique des aiguilleurs et la banalisation des postes d'aiguillage.

La réorganisation du service circulation

Le premier projet concernant la réorganisation du service circulation date de 1970. 200 PRS sont alors en service sur le réseau national. La part importante du service circulation qu'ils assurent est en passe de devenir prédominante en raison des prévisions de croissance de ce type de postes et de l'extension considérable de leur zone consécutive au développement des aides à la circulation (25). Et de fait, on dénombre 300 PRS en 1977, 400 en 1983 suite à l'accélération des mises en chantier dont le rythme ne doit pas se démentir dans un proche avenir (26).

Réorganiser le service circulation à partir des caractéristiques des PRS apparaît à l'époque d'autant plus légitime que l'automatisation totale du travail d'aiguillage que constituerait la mise en œuvre de la commande automatique des itinéraires, n'est pas envisageable avant longtemps, exception faite de cas très particuliers (27).

La solution retenue par la direction du transport de l'entreprise (28) tient compte des dispositions expérimentées au cours de la période précédente, à savoir la « montée » des chefs de sécurité dans les postes d'aiguillage, ou encore l'attribution à un même agent des tâches de circulation et d'aiguillage.

Les fonctions de l'ancien chef de sécurité sont dissociées entre fonction circulation et fonction formation, assurées là où le trafic le nécessite par des agents différents. L'agent-formation chargé des opérations concernant la formation des trains reste au bureau des voyageurs. L'agent-circulation (ancien chef de sécurité) s'établit au poste d'aiguillage. Son autorité s'exerce sur un secteur circulation ; il y cumule en général ses fonctions avec celles d'aiguilleur. Dans les grandes gares où coexistent plusieurs secteurs circulation, un chef circulation assure la coordination du mouvement, mais chaque agent circulation demeure indépendant pour ce qui concerne la sécurité.

(22) Le nombre de points attribués à un poste d'aiguillage détermine sa classe d'appartenance. Les 13 critères d'appréciation retenus se rapportent aux caractéristiques des installations, à la nature des fonctions sécurité à charge de l'aiguilleur et au nombre d'opérations qu'il doit effectuer dans un temps donné.

(23) Qu'il s'agisse de l'amélioration de la classification des aiguilleurs (accès au grade 8) ou du reclassement de certains postes.

(24) On dénombre en 1968 188 PRS sur un total de 2439 postes d'aiguillage en fonctionnement dont 1988 postes mécaniques.

(25) Les premiers suivis des trains sont opérationnels en 1971, les programmeurs d'itinéraires à logique programmée, dix années plus tard.

(26) En moyenne, 10 PRS seront mis en service annuellement entre 1968 et 1974, 20 au cours des années suivantes (74-83). Le nombre de postes mécaniques et électro-mécaniques demeure important, principalement sur les voies de service. Sur les voies principales, un certain nombre de grands postes reconstruits à l'identique après la guerre peuvent fonctionner encore une vingtaine d'années. En 1980, on comptait 348 PRS pour 917 postes de voies principales, toutes techniques confondues.

(27) Cf. 1^{re} partie.

(28) Les dispositions retenues par le nouveau règlement de sécurité sont arrêtées dès 1972, antérieurement à la négociation en Commission Mixte du Statut (CMS) du nouveau dictionnaire des emplois. Le règlement dit S2A, applicable à partir du 26.09.76 ne sera publié qu'en 1976.

La création des agents circulation conduit logiquement à exclure les aiguilleurs des postes de voie principale où est appliqué le règlement, exception faite des postes d'aiguillage importants requérant la présence d'aiguilleurs-opérateurs, en assistance à l'agent-circulation. Demeurent ouverts aux aiguilleurs les postes de voie de service, ceux de voie principale n'appliquant pas les dispositions du nouveau règlement, ou encore les grands postes mécaniques et électro-mécaniques de la période de reconstruction où la manœuvre des leviers nécessite la présence d'un personnel spécifique (29).

Réforme des classifications : banalisation du travail d'aiguillage et gestion des anciens aiguilleurs

La manière dont la direction de la SNCF entend gérer le travail d'aiguillage au début des années soixante-dix est fonction des orientations générales qu'elle s'est donnée concernant la gestion de la main-d'œuvre. Despécialisation du personnel, polyvalence des agents constituent la base du système qu'elle entend mettre en place afin de faciliter la mobilité professionnelle interne aux établissements.

Il y a longtemps déjà que la direction de l'exploitation (30) fait tenir des PRS par des agents de la filière mouvement des gares. Décider de créer une filière unique regroupant l'ensemble des agents des gares et des postes d'aiguillage confère un statut de droit à ce qui n'était qu'une tolérance – mal supportée par les aiguilleurs au demeurant. Désormais la tenue d'un poste d'aiguillage est de plein droit du ressort de l'agent-mouvement (31). Une telle décision va dans le sens de la polyvalence rendue possible du fait de la banalisation des tâches.

Cependant il apparaît très vite à la direction que la fusion des anciennes filières « mouvement des gares » et « signaux et aiguilles » au sein d'une filière unique intitulée « mouvement » doit se heurter à la situation des aiguilleurs ; leur formation étroitement finalisée à la tenue des postes d'aiguillage ne leur permet pas de tenir d'emblée d'autres postes de travail (32) : la direction décide donc de maintenir les aiguilleurs au sein d'une spécialité limitative « signaux et aiguilles », le temps nécessaire à leur accès au grade d'agent-mouvement « complet » (33). C'est chose faite en 1973, avec l'insertion dans le nouveau dictionnaire des emplois de cette disposition.

Pour les aiguilleurs, passer de la filière signaux et aiguille à la spécialité limitative du même nom n'est pas qu'un simple changement de dénomination. *La terminologie utilisée sanctionne la disparition d'un métier et la dévalorisation d'un savoir-faire : les aiguilleurs ne sont plus désignés positivement par leur métier, mais négativement par leurs limites.* D'aucuns les désigneront comme « les sous-produits du mouvement ». Seuls certains postes d'aiguillage relèvent dorénavant de leur compétence.

Avec comme unique perspective l'accès au grade d'agent-mouvement « complet », le caractère temporaire de la spécialité créée à titre transitoire risque de se pérenniser. De 1973 à 1976 en effet, seuls 7 % des aiguilleurs parviennent à franchir le double barrage que constituent l'examen psychologique et le constat d'aptitude institués à cette fin (34). Pour autant que le maintien d'agents spécialisés dans certaines tâches

constitue un obstacle à une gestion souple et efficace des établissements – cela est particulièrement sensible en période de mise en service de nouvelles installations, nécessitant de nombreuses réaffectations de postes (35) – la direction n'a pas intérêt à maintenir en l'état la spécialité signaux et aiguilles avec ses 6000 aiguilleurs. Elle propose en 1976 aux organisations syndicales d'ouvrir des postes d'agent-circulation aux aiguilleurs. L'accès à ces postes surbordonné à l'acquisition de connaissances portant sur le seul domaine de la circulation (36) se ferait dans le cadre d'une nouvelle spécialité limitative (par rapport à la filière mouvement), la spécialité limitative « circulation-aiguille ». Imposée au titre de « solution sociale au problème des aiguilleurs », la nouvelle spécialité prend effet en 1978.

Les deux spécialités limitatives vont coexister un certain temps. Cependant les aiguilleurs dont le recrutement est stoppé au 1^{er} janvier 1984 sont appelés à disparaître dans un avenir proche. En l'absence de décisions accélérant l'extinction de leur catégorie, la survie de celle-ci dépend du nombre de postes de travail affectés aux aiguilleurs (37) et de la structure démographique du groupe. Fin octobre 1983, 47 % ayant atteint l'âge de 45 ans ont au plus 10 ans de tra-

(29) De plus en plus de postes mécaniques de voies de service sont tenus par des agents de manœuvre, l'objectif à terme des responsables étant la tenue des petits postes par ce personnel et des grands postes par des agents de la filière « mouvement » nouvellement créée.

(30) Ancienne dénomination de la direction du Transport, créée en 1972.

(31) Grade créé dans la filière « mouvement ».

(32) Ceux qui permettent que dans une gare le trafic se déroule dans de bonnes conditions (formation des trains, vérification des freins, départ des trains...), comme ceux qui concernent les voyageurs (vente de billets, renseignements, horaires, bagages...).

(33) Les termes « limitatif » et « complet » qualifient l'étendue des tâches susceptibles d'être effectuées par les agents. Les agents mouvement « complet » ou « de plein exercice » sont « aptes sans limites aux fonctions de leur grade », c'est-à-dire qu'ils peuvent être appelés à tenir tout poste de travail compatible avec leur grade. Les agents relevant de spécialité « limitative » ne peuvent tenir que les seuls postes relevant de leur spécialité.

(34) Au delà de la polémique qui s'engage à ce sujet entre direction et syndicats, la première mettant en avant le faible niveau de formation générale des agents et leur faible capacité d'abstraction, les seconds dénonçant l'absence de moyens de formation au sein de l'entreprise ainsi qu'une sélection faisant une large place au libre choix des examinateurs est posé un problème central aujourd'hui, celui du passage possible entre un savoir faire concret acquis dans l'exercice quotidien des tâches et un savoir plus formalisé, qu'impliquerait la tenue de postes informatisés. Sans vouloir entrer ici dans le fond du débat, soulignons que le discours sur la modernité valorisant les modes d'appréhension abstraits qu'impliquent les techniques formalisées, dévalorisent du même coup la connaissance pratique et les savoir faire complexes mis en œuvre dans l'exercice quotidien d'opérations dites manuelles.

(35) Du fait de la suppression des postes de travail qu'elle entraîne, la mise en service d'un PRS se prépare de longs mois – sinon des années à l'avance –. Cette période est souvent mise à profit pour remplacer les aiguilleurs « partants » durant cette période par des agents mouvement plus facilement mutables le jour de la mise en service sur d'autres postes de travail.

(36) Ce constat ne porte que sur une partie des connaissances requises d'un agent mouvement « complet » qui doit quant à lui avoir assimilé un ensemble de règlements et de tarifs commerciaux nécessaires à l'exercice de ses activités. L'examen psychologique auquel sont soumis les candidats aux postes circulation-aiguille est de même plus spécialisé.

(37) L'effectif de la spécialité « signaux et aiguilles » resté relativement stable entre 1968 et 1974 (autour de 6 400), diminue plus rapidement avec la reprise des investissements dans les PRS. Il s'effondre à partir de 1978 en raison notamment du passage de 2 500 aiguilleurs au statut d'agent circulation aiguille.

vail devant eux. Avec 1665 agents fin 1984, la spécialité signaux-aiguilles vit ses dernières années. Et l'intégralité des opérations d'aiguillage restantes, banalisées et/ou privées de leur aspect sécuritaire (dans les postes de voies de service) sera à terme confiée à du personnel non spécialisé dans l'aiguillage.

La disparition des aiguilleurs : une conséquence inéluctable ou un choix qui concrétise les options de la direction en matière de gestion ?

La solution adoptée était-elle la seule à résoudre la contradiction entre évolution du contenu du travail et structuration d'un groupe professionnel ? N'y avait-il d'autres choix possibles que celui qui consacre la disparition d'une catégorie particulièrement structurée et combative et le contournement d'un savoir-faire ? On examinera plus spécialement les deux moments décisifs du devenir des aiguilleurs : la création d'une filière unique regroupant l'ensemble des agents des gares, avec pour conséquence, la dépossession des aiguilleurs de leurs prérogatives, et survenant trois années plus tard, la constitution de la spécialité circulation-aiguille qui, divisant la catégorie des aiguilleurs, cantonne ceux restants dans la spécialité « signaux-aiguilles » aux strictes tâches d'aiguillage.

1971-1973 : la création de la filière « mouvement »

La création d'une filière unique à l'Exploitation est en elle-même peu discutée par les organisations syndicales. Celles-ci, acquises au principe d'une transformation des métiers prenant en compte l'évolution technique, se montrent surtout soucieuses de ce que les transformations de la grille des classifications ne nuisent pas aux carrières des personnels. Or les aiguilleurs estiment avoir été particulièrement maltraités dans le cadre de la transposition des grades résultant de la réforme du système de rémunération (38). Ils contestent vivement en particulier le classement d'un grand nombre d'entre eux parmi les agents « recrutés sans qualification, utilisés aux manœuvres et manutentions ainsi qu'à des opérations très simples » (niveau E1) (39). La création des grades 5 bis et 7 bis et le reclassement partiel qu'il réalise, ne peut les satisfaire (40).

Trois années de protestations réitérées aboutiront à leur reclassement sur les niveaux E2 à M1 (41). La direction a finalement cédé sur les carrières. Mais ces années engagent fortement ce qui a été vécu comme un processus de dévalorisation par les aiguilleurs, à travers les classifications qui leur sont attribuées tout d'abord, en raison de leur relégation dans une spécialité « limitative » ensuite.

La création de la spécialité circulation-aiguille

La direction présente en 1976 cette création aux organisations syndicales comme la solution sociale au problème des aiguilleurs, solution de rechange à leur accession au grade d'agent-mouvement « complet » primitivement envisagé, mais irréaliste, ainsi que le démontrent les échecs répétés aux épreuves de passage. Ceux-ci ne font du reste que sanctionner le faible bagage scolaire des aiguilleurs, conséquence du bas niveau de leur recrutement (42). A ce discours s'oppose celui des fédérations syndicales qui dénoncent l'insuffisance des moyens de formation mis en

œuvre et l'arbitraire que constitue l'examen psychologique.

Au-delà de cette controverse, est posé le problème de la reconnaissance du savoir-faire acquis dans l'exercice même du travail. L'ambivalence de la direction à son propos parcourt toute l'histoire des aiguilleurs. La constitution de la spécialité circulation-aiguille ouverte aux seuls aiguilleurs ayant satisfait aux épreuves de connaissance, tranche dans le sens d'un désaveu de ce savoir-faire. Pour autant qu'auraient été envisageables d'autres solutions sauvegardant le savoir-faire des aiguilleurs, la disparition de cette catégorie revêt une double signification :

- celle du contournement des pratiques des aiguilleurs, comme constituant à un moment donné un obstacle aux objectifs de la Direction,
- celle de la division de fait d'une catégorie fortement structurée ayant su construire au cours de son histoire un rapport de forces en sa faveur.

La suppression du groupe des aiguilleurs sanctionne la disparition d'un savoir-faire, constitutif d'un travail classé jadis parmi les « petits métiers » du chemin de fer. A ce titre, elle est la conséquence logique de la matérialisation du travail d'aiguillage dans les postes électriques modernes. La manière dont la Direction a géré les nouvelles « données techniques » ne peut quant à elle se comprendre indépendamment de l'histoire passée et présente de ce groupe et des enjeux que constitue la réorganisation d'ensemble des fonctions pour les groupes professionnels concernés.

(38) Le nouveau système de rémunération promulgué sans l'accord des principales organisations syndicales de cheminots, suite à 18 mois de négociations, définit les dispositions qui règlent désormais la carrière des cheminots. La diminution du nombre de niveaux hiérarchiques (9 niveaux remplaçant les 19 échelles préexistantes) jointe à la multiplication des indices (4 par niveaux pour 2 par échelles depuis 1960), définissent une progression de carrière qui sera moins fonction des postes (de travail) à pourvoir et plus soumise au contrôle de la Direction.

(39) La transposition des grades sur les nouveaux niveaux s'effectue de manière mécanique au moyen d'un tableau de correspondances. Au 30.09.71, les 6519 aiguilleurs se retrouvent répartis sur les 3 niveaux de l'exécution, E1, E2, E3 selon le schéma suivant :

Grades anciens	Grades nouveaux	Effectifs
Echelles 3 : Garde signaux Echelles 4 : Aiguilleurs de 2 ^e classe Echelles 5 : Aiguilleurs de 1 ^{re} classe	E1	2386
Echelles 6 : Chef aiguilleur Echelles 7 : Chef aig. principal de 2 ^e cl. Echelles 8 : Chef aig. principal de 1 ^{re} cl.	E2 E3	2528 1605
L'attribution d'indices différents selon les différentes échelles maintient inchangée la hiérarchie antérieure.		

(40) 690 anciens A1 se retrouvent en E2.

(41) Au 1.10.73, les E2 regroupent les aiguilleurs placés sur les niveaux E1 et E2. 1579 agents classés sur E1 soit le quart de l'effectif, sont concernés. L'accès sur le niveau M1 sera effectif en 1974, après passage d'un examen professionnel. Au 30.09.74, sur 6481 aiguilleurs, on compte 70 % de E2, 29 % de E3, 1 % de E4.

(42) Celui-ci évolue peu semble-t-il au cours de la période considérée en dépit des consignes réitérées de la Direction générale.