

D. LES ROULANTS

— 1) UNE CATEGORIE DE CHEMINOTS « A PART » ?

C'est une longue tradition syndicale notamment qui fait que les roulants se considèrent comme une catégorie de cheminots spécifique. Dans les syndicats existe une section technique nationale des roulants (à la C.G.T. par exemple). Le syndicat autonome des roulants (la F.G.A.A.C.) se refuse à recruter des cheminots sédentaires ! La grève des roulants de 1969, magnifique de combativité, ne fut pas étendue aux sédentaires, avec, disons-le, l'accord de nombreux roulants qui pensaient que la généralisation noierait les revendications spécifiques. Pourtant la lutte contre les suppressions d'emploi, le tableau d'effectifs bloqués, l'accroissement de la productivité, thèmes de la grève, étaient (et restent) à l'ordre du jour de tous les cheminots.

Dans l'unanimité retrouvée, les syndicats roulants laissèrent la grève sans extension. Les militants révolutionnaires des dépôts, seuls appelèrent à la généralisation...

L'argument des roulants, c'est de dire, que leurs problèmes, les impératifs de la qualification, leur poids déterminant dans les luttes, les placent non pas en opposition des autres cheminots, mais à part.

Il est évident que personne des directions syndicales ne se bat contre cette idée répandue, sauf les militants de la Ligue Communiste, ou des autres groupes révolutionnaires.

2) LES PROBLEMES SPECIFIQUES :

Reliées au contexte de la branche, les revendications spécifiques des roulants sont celles qui se posent à tous les cheminots : les roulants sont les victimes désignées du plan de rentabilisation capitaliste de la S.N.C.F., aussi.

a) Les effectifs (Tableau en annexe).

Pour un effectif roulant de 125.264 en 1956, il restait en septembre 1969, 92.000 agents au M.T. (matériel et traction). Dans les quatre échelles T (traction) quelle est la situation ? Le nombre des T2 a particulièrement diminué ; pour la même période de 8.188 à 2.571. Le nombre des T3 a diminué de 20 %. Ainsi dans une courbe d'activité constamment en hausse sauf pendant deux ans, la réduction des effectifs a été systématiquement poursuivie par la direction S.N.C.F.

Parallèlement ont été aggravée la diminution des temps de travaux annexes (préparation, visite, charges, etc.), augmentés les vitesses de trafic, le tonnage par train. C'est cette diminution des effectifs, l'accroissement de la productivité, et la diminution des contrôles de sécurité (des dizaines de machines sortent des dépôts, malgré des défauts réglementairement signalés par les mécaniciens ou conducteurs...) qui étaient à l'origine de la grève des roulants de 1969.

Le résultat de la grève de septembre 1969 fut apprécié par les cellules de la Ligue Communiste-S.N.C.F., comme insuffisant, ridiculement insuffisant : c'était d'ailleurs l'opinion des roulants qui massivement refusaient la reprise. Ils obtenaient en gros la création de 500 postes, alors que la C.G.T. chiffrait à 5.000 le nombre de nouveaux roulants à nommer au tableau pour permettre des conditions de travail allégées.

—b) Le P4R aujourd'hui.

Aujourd'hui, l'application des modifications du P4R de septembre 1970, s'avère impossible : les conditions d'exploitation des roulants se sont considérablement aggravées. Même s'il avait été conçu par les syndicats comme une étape, (une vraiment petite étape !) il aurait fallu organiser la lutte pour que son application oblige la direction, à créer des postes supplémentaires ; au lieu de cela, les directions syndicales ont eu réunion sur réunion avec la Direction