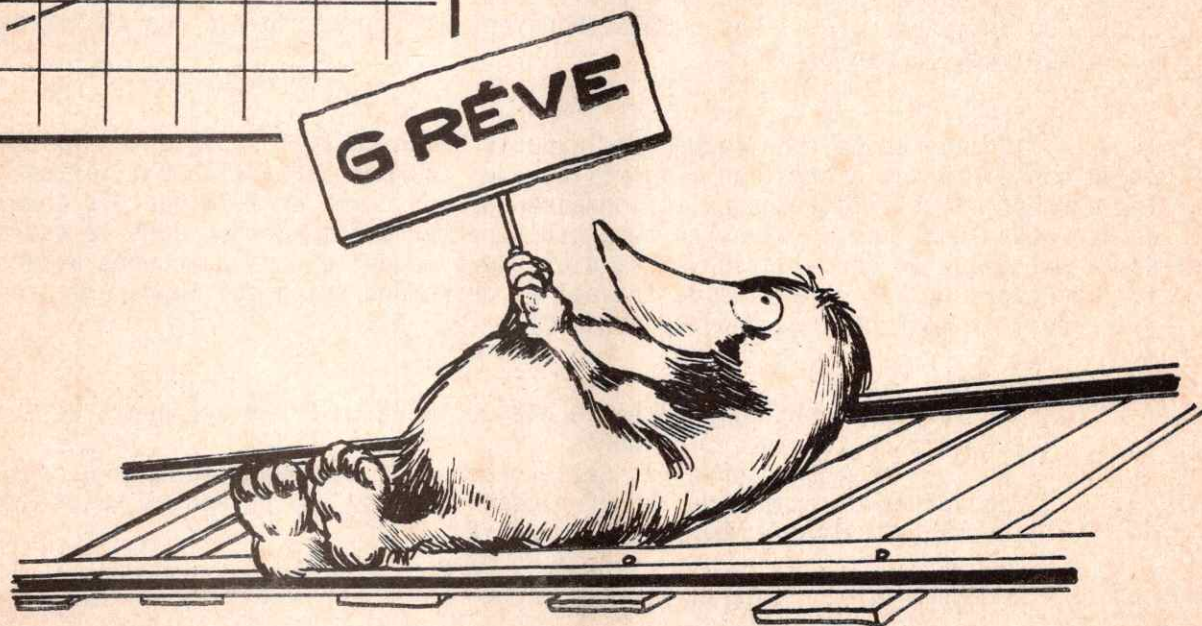
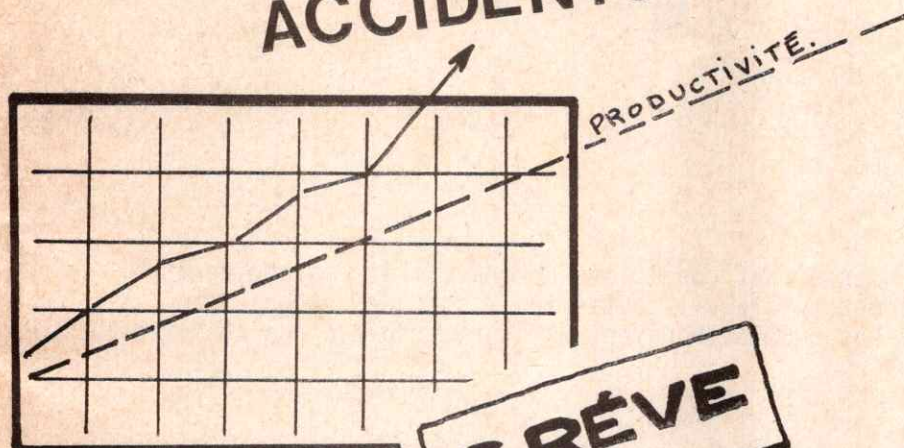


GROUPES TAUPE ROUGE **SNCF**
LIGUE COMMUNISTE
RÉVOLUTIONNAIRE.

CONDITIONS DE TRAVAIL
ACCIDENTS



LA "TAUPE
SUR LES RAILS" N°2

3 FRANCS

Supplément à Rouge n° 333
dir. de la publication: Henri Weber

26/04/1977

○ CES CHIFFRES NE FIGURENT PAS DANS LE RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SNCF....



Nous ouvrons le dossier des conditions de travail et des accidents à la SNCF. En France un accident du travail toutes les 7 secondes et en un an, 1 200 000 accidents..... Les CHEMINOTS payent un lourd tribut à ces chiffres de la violence du capitalisme.

Chaque année, une lourde et luxueuse brochure fait le bilan de la SNCF et du conseil d'administration ; au milieu, des courbes statistiques : toutes les données d'activité ! Chaque actionnaire apprend comme en 1973 que "le chemin de Fer a été une fois de plus, en mesure d'apporter à ses agents, dans le cadre de la politique de concertation et de dialogue à laquelle nous demeurons attachés, les avantages ou les garanties de travail et de rémunération qui leur permettent de recevoir leur part du progrès social."

En 1973 on compte 11 867 ACCIDENTS DU TRAVAIL, 2 719 accidents de trajet.
En 1972 on compte 106 morts
En 1973 on en dénombre 77. Cette même année 28 cheminots tués dans les accidents de chemin de fer 60 blessés graves. 135 personnes tuées aux passages à niveau, dans 343 accidents....

O L'IMAGE DE MARQUE

■ La SNCF, quelle belle image de marque bien française, elle a !

La France est le pays des bons vins, des bons fromages, des trains qui marchent bien ! Des techniques "que le monde entier nous envie" :

On vient de partout essayer l'aérotrain, le Paris-Caen-Cherbourg met "la mer à votre porte" et le journaliste de l'Humanité parle de l'agrément du voyage, du confort inégalable, et s'aperçoit incidemment..... que la cabine de conduite ne comporte qu'une seule place. ENNUYEUX..... mais ne gâchons pas notre plaisir : C'est un voyage de rêve tout de même !

Les plus grandes agences de publicité, les plus sophistiquées (TBWA, Yves Alexandre) se partagent le budget promotionnel de la SNCF au cinéma, à la Télé, dans la presse.

Dormez, faites de beaux rêves, n'ayez plus de cauchemar de la circulation routière, de la moyenne, la SNCF vous borde, vous dorlote, dans ses voitures couchettes ! Pour couronner le tout une femme objet un peu pin-up sommeille doucement : un léger sourire aux lèvres : Mâles prenez le train, vous y trouverez l'aventure, la bonne fortune, la jolie fille, qui vous attend !

Mais la SNCF n'oublie pas le 3eme âge non plus : carte vermeil pour vieux papas et vieilles mamans, elle n'oublie pas les "bons dimanches et Week-end à tarif réduit".

■ La SNCF n'oublie rien, elle se présente comme un produit de consommation dont vous (le contrôleur d'une affiche pointe un doigt dans votre direction) ne pourrez plus vous passer !

SERVICE PUBLIC, la SNCF remplit déjà une fonction politique évidente : elle s'identifie au fonctionnement "harmonieux de l'Etat tutélaire" (et bourgeois) qui conseille, veille, sauvegarde, endort le consommateur, l'exploité, la victime.

Pour les révolutionnaires, les travailleurs, les cheminots, la SNCF c'est autre chose :

Une entreprise qui nous exploite, bien sur, une entreprise où les conditions de travail et les salaires sont scandaleux, où la vie des travailleurs ne se mesure qu'en termes de :

COUT SOCIAL TROP ELEVE DES ACCIDENTS

- ~ Nous ouvrons le dossier de la Sécurité à la SNCF - Des usagers, des cheminots.
- ~ Nous voulons en finir avec toutes les hypocrisies, affirmer le chemin de la LUTTE.
- ~ Nous y avons quelques mérites : la dénonciation des accidents à la SNCF, la vérité sur son fonctionnement entraînent souvent les menaces de répression patronale contre les militants qui refusent de se taire. Voire la répression tout court. Nous en donnons quelques exemples dans cette brochure.

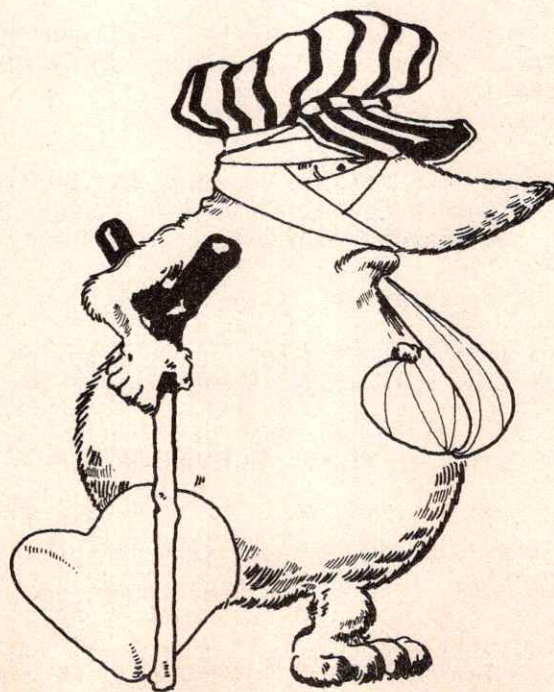
Mais n'importe : la "TAUPE ROUGE" révèle l'aspect le plus hideux de l'exploitation capitaliste des cheminots :
Les conditions de travail, la recherche de la productivité à n'importe quel prix, AU MEPRIS MEME DE LA VIE DES TRAVAILLEURS.
Trop souvent on nous dit : mais on ne peut rien faire, malgré les délégués à la sécurité, les commissions sécurité etc.....

Plusieurs fois les cheminots eux même ont déjà répondu

EN TERMES DE LUTTES :

PAS DE SECURITE PAS DE TRAVAIL !

C'est la seule réponse possible.



○ SECURITE : DES MOYENS

DERISOIRES

Le langage de l'adjudant de quartier et un coup de peinture....!

Périodiquement on a droit à la "SEMAINE DE LA SECURITE".

Montages audio-visuels, affichettes, mais aussi circulaires, notes de service à gogo. Le style est toujours celui du chef clairvoyant qui conseille avec fermeté :

"Atteleurs même avec des gants il ne faut pas mettre ses mains partout" !
Et la flèche indique qu'il ne faut pas mettre la main entre deux tampons.

"Ne posez jamais vos mains sur le crochet de traction"

L'hypocrisie des mesures proposées frise la canaillerie quand

LA SECURITE IMPLIQUE PLUSIEURS POSTES DE TRAVAIL

Alors que la manoeuvre est commandée à un seul cheminot !

Par exemple, affichette Sud-Est : agents de manoeuvre lors de la mise en place des soufflets deux dangers vous guettent "la passerelle tranche vos pieds (dessin ad hoc) et écrase la tête (deuxième dessin).

Autant que possible :

TRAVAILLER A DEUX COORDONNER VOS MOUVEMENTS

Seulement c'est généralement à 1 seul agent qu'est commandé la mise en place des soufflets : Faut-il refuser au nom de la SECURITE ? Dans ce cas le cheminot reçoit une "demande d'explication" : motif du refus du travail commandé avec sanction possible.....ALORS ?

IL Y A PIRE ET C'EST LE CAMARADE C QUI NOUS DONNE LES PRECISIONS :

QUESTION : On vient de décider le figeage du triage de 32 heures le samedi. Moins de travail donc ?

REPONSE : Tu parles ! D'abord le figeage fait perdre sans compensation toutes les primes de dimanche, le reste de la semaine on doit rattraper tout ce qui avant se faisait pendant les 32 heures.
On a de plus sorti la réserve des roulements, pas créé un seul poste, résultat, les roulements "de type 40 heures" ne sont appliqués à personne

ON PRODUIT PAR HEURE DE TRIAGE ENCORE PLUS QU'AVANT

Ca débranche à toute vitesse, comment veux-tu qu'on FASSE ATTENTION A LA SECURITE ? Les wagons arrivent de la butte, il n'y a rien d'autre à faire qu'à enrayer sans arrêt, sans réfléchir.... C'est pire qu'avant !
Accroissement des cadences de travail, avec pourtant l'affiche sécurité bien en évidence "En rayeurs, la pose tardive du sabot entraîne toujours des risques graves de chocs par le véhicule en mouvement".

QUESTION : Alors, rien d'autre que l'affichette, aucune extension des effectifs, rien qui puisse diminuer la pénibilité de l'enrayage ?

REPONSE : Ah ! Si ! Ils ont fait quelque chose les patrons du triage. Tu sais que tu poses le sabot à la main sur le rail, ta main est sur le trajet de la roue du wagon. Une inattention et la main y passe....Les sabots sont rongés d'usure, tu y vois les traces des roues qui ont limé l'acier. Ils n'en peuvent plus, les sabots ! Et bien au lieu de les changer, d'en avoir AU MOINS DES NEUFS, on a gardé les anciens mais on les a repeint en blanc, c'est plus "SECURITE" d'avoir des sabots en blanc même s'ils sont foutus. Trop coûteux de les remplacer. Ainsi le patron est couvert : il est soucieux des problèmes de sécurité !

QUESTION : Qu'est ce qu'il fallait faire selon toi ?

REPONSE : D'abord avoir du matériel neuf, en bon état revoir toute l'infrastructure, l'entretien des voies, des aiguilles, du matériel roulant, des rails freins, de l'éclairage du triage, avoir des équipes de travail constituées d'effectifs nécessaires, avec des gars qui ne sont pas crevés, qui puissent SE PREOCCUPPER DE LA SECURITE, alors qu'on en fait des ROBOTS.
On a filé un coup de peinture mais rien n'est changé, il y aura autant d'accidents.....

Ainsi se mesure déjà mieux, l'aspect démagogique de cette fausse campagne de sécurité : on essaie de diminuer (si peu!) les effets, mais les causes, effectifs insuffisants, roulements épuisants, matériels où l'entretien est sacrifié pour économies draconiennes - restent intactes.....

Les responsabilités déjà, apparaissent clairement : une politique est en cause, elle est la logique de l'exploitation des travailleurs.

Il y a mieux - Dans ce triage de Villeneuve (le plus important d'Europe il y a quelques années) les fautifs essentiels sont....LES CHEMINOTS.....

En 1973 le taux de fréquence des accidents pour 1000 agents était de 51,34, en 1972 il était de 19,03, soit 3 FOIS PLUS selon les chiffres officiels (compte-rendu sécurité du 30.01.74)

POURTANT UNE CAMPAGNE SECURITE AVAIT ETE LANCEE EN AVRIL :

- . Corvée de quartier(sic!) rangement et nettoyage des chantiers et locaux suppression des obstacles, matériel abandonné etc... Travaux d'entretien pour améliorer les conditions de travail des agents. Le mot d'ordre est propreté : l'une des tâches consistait d'ailleurs à "décoller les affiches des gares de villeneuve, triage et prairie" essentiellement celles des révolutionnaires !
- . Faire repeindre les obstacles et les croisements de sortie.

Cette "campagne" Bien sûr, elle n'a rien changé. Le style militaire, n'y change rien non plus, le fautif n'est pratiquement jamais la SNCF, c'est le cheminot fautif... et les affiches de la Taupé Rouge !

COMITE DE SECURITE DU TRAVAIL :

CHEMINOT ACCUSE LEVEZ VOUS

SI VOUS LE POUVEZ !

A ce comité de sécurité siège le directeur du triage, le médecin d'établissement, les délégués cadres, maîtrise et exécution des cheminots.

D'abord on traite à part les accidents du trajet et les accidents du travail : pour la SNCF les accidents de trajet c'est la route, les "autres" donc c'est à part. Nous en reparlerons.

Ensuite il faut tenir compte des conditions climatiques, du mauvais temps

Enfin il faut surveiller le comportement au travail du personnel étranger.

Déjà le secteur qui POURRAIT engager la responsabilité de la SNCF est bien délimité : Les vrais responsables sont le mauvais temps, la folie sur les routes, les immigrés. Reste quelques cas sur le lieu de travail, sur le tableau des accidents on peut lire :

- . X..... ne s'est pas protégé par la pose du sabot - FAUTIF -
- . Y..... Conditions atmosphériques défavorables, en plus "bavardait avec un camarade" - SANCTION PROPOSEE -
- . Z..... Temps humide, non utilisation de la main d'attelage - proposée :
- Une affiche sur l'attelage -

Les responsabilités se retrouvent à chaque cas : citons, mauvaise utilisation d'outillage, précipitation, se place en position peu sûre, usage anormal d'un outil, inattention, mauvaise position, manque de précaution, pluie battante, conditions atmosphériques défavorables, mauvaise technique gestuelle.

NE CHERCHEZ PAS

NI LE PATRON NI LA SNCF NE SONT EN CAUSE DIRECTEMENT.

Le levier BAL. Il y a deux ans il était à l'origine de nombreux accidents dans les triage de Villeneuve. La direction avait reconnue dans une note "la mauvaise maniabilité du levier BAL en raison de son poids 17,5 Kg et de son encombrement". Ces leviers devaient être progressivement remplacés par d'autres moins lourds. Leur efficacité étant moindre MAIS UNE AMELIORATION DU POINT DE VUE SECURITE était prévisible disait le chef du triage en Novembre 72.

TROIS ANS APRES IL Y A TOUJOURS DES LEVIERS BAL EN SERVICE Y COMPRIS A VILLENEUVE !!!!

QUI DONC N'APPLIQUE PAS LES MESURES DE SECURITE ????????

Pire encore : La SNCF dans les comptes rendus d'accident ose se reconnaître totalement hors de cause :

- . X..... 8 jours d'arrêt de travail : Escalier en bon état, bien éclairé défaut d'attention et de prudence lors de la descente

. Y..... 10 jours d'arrêt : Plate forme bon état, l'agent possédait des chaussures de sécurité, mais l'agent de petite taille devant fournir plus d'efforts...

LA AUSSI LE MATERIEL EST PARFAIT MAIS DEFAT D'ATTENTION (AGENT RESPONSABLE) OU AGENT TROP PETIT.....IL FALLAIT Y PENSER !

. Z..... 31 jours d'hôpital, voici le constat :
Aucun obstacle à l'emplacement où Z... a été trouvé ce qui laisse à penser qu'il a été victime d'un malaise et s'est blessé en tombant. Seul commentaire : Pas reconnu comme accident de travail - Z..... gisait entre les voies 23 et 24

PAS RECONNU COMME ACCIDENT DU TRAVAIL ! Ainsi l'arbitraire de classe le plus complet préside à la reconnaissance des accidents.

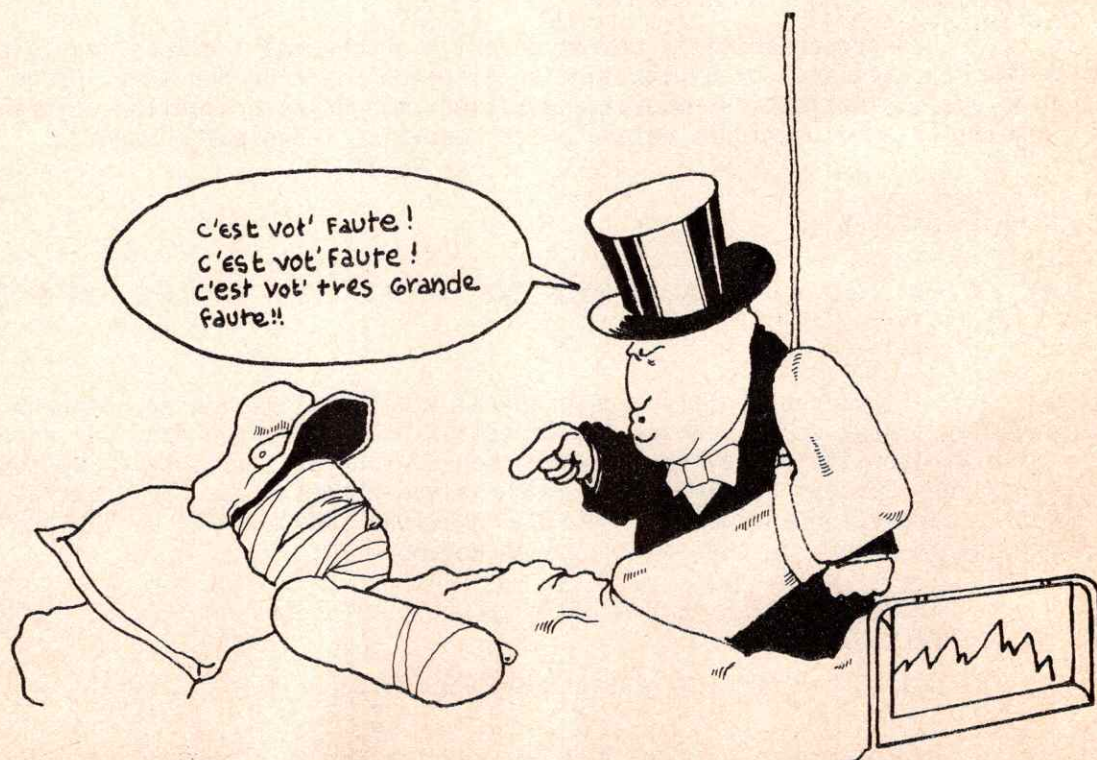
Le délégué sécurité participe à toutes les réunions des comités mixtes d'établissement et de régions, ainsi qu'aux commissions sécurité du travail. Il participe aux enquêtes sur les causes d'accidents et peut toujours avoir son avis.

Néanmoins la SNCF DECIDE, TRANCHE, JUGE, avec l'autorité morale de la médecine du travail.

GENERALEMENT NOUS L'AVONS MONTRE LES TRAVAILLEURS ONT TORT.

Les DEUX TIERS DES ACCIDENTS du travail sont REPERTORIES sous le vocable PRECIPITATION.

POUR NOUS c'est la confirmation de ce que nous ne cessons d'expliquer Cette fameuse précipitation c'est la productivité, l'accroissement des cadences de travail dont il faut faire le procès. C'EST CONTRE CETTE SUREXPLOITATION QU'IL FAUT SE BATTRE !



O L'ENVERS DU DÉCOR: UN TRIAGE PARMi D'AUTRES.

Du 6 au 20 Avril 75 s'est tenue "une quinzaine sécurité" sur le complexe Gare de Lyon-Bercy. On y apportait des conseils aux responsables dans le style habituel un peu militaire et répressif : Il est interdit de... etc....

On rappelait qu'il fallait un effort tout particulier contre le péril dont la SNCF se sert particulièrement dans les accidents dramatiques et spectaculaires : "effets nefastes de l'abus d'alcool sur le comportement des travailleurs"

CITATION :

Votre action étant strictement éducative, aucun des actes dangereux irréguliers ne devra donner suite à des sanctions. Ils devront, cependant, être relevés sur le "Registre des erreurs constatées".

Toutefois, les cas de comportement particulièrement dangereux devront faire l'objet d'un rapport immédiat adressé au Chef de la Sécurité du Travail du secteur intéressé.

Donc pas de sanctions immédiates, mais les rapports soigneusement conservés viendront constituer autant DE PIECES A CHARGE pouvant ouvrir les sanctions ou les poursuites ultérieures.

L'aspect répressif de ces mesures est toujours présent. Menaces intimidations diverses, pressions, tout cet arsenal est utilisé selon les circonstances contre les cheminots victimes d'accidents ou impliqués dans des accidents.

LA RESPONSABILITE DE LA SNCF EST AUSSI SOIGNEUSEMENT MISE DE COTE :

ON EN PARLE RAREMENT ET POURTANT.....

PERRIGNY-GEVREY près de DIJON, un triage du Sud-Est entre Paris et le grand centre de Lyon-Sibelin.

En Octobre 70 un jeune cheminot doit être amputé d'un pied.

En Novembre de la même année un wagon détruit le poste F : 1 MORT (il est d'une entreprise extérieure)

En Aout 71 un cheminot coupé en deux par un essieu de Wagon dans le faisceau omnibus : on réclamait un rail frein, il n'a jamais été installé, le débranchement aurait pris plus de temps.

En 72 à Gevrey poste 1 un cheminot VB est happé, il meurt trois jours après.

La même année plusieurs citernes SOLVAY déraillent : le chlorure de vinyle qu'elles contiennent se répand l'explosion est évitée de justesse, mais il faut évacuer une partie du village de Perrigny pendant trois jours.

Janvier 73 deux cheminots grièvement blessés.

En juillet le figeage 24 heures du triage est installé : les effectifs réduits : on compte 50 déraillement en 1 mois.

Le même mois un attaleur à un bras écrasé.

En octobre un travailleur immigré est décapité.

En Novembre un autre est écrasé entre deux tampons.

En Décembre 73 double départ sur une aiguille près du poste E. Plusieurs wagons s'arrêtent juste devant le poste où travaillent trois cheminots qui s'en sortent de justesse.

JANVIER 74 un cheminot T1 est fauché par un train : tué sur le coup

Le même mois sur la bosse de Gevrey déraillement en chaîne sur le rail-frein. 15 voies balayées et inutilisables, par chance, aucune équipe d'entretien n'était là.

Mai 74 déraillement au poste F, le poste n'est pas démoli.... toujours de justesse.

Juillet 74 un mort à l'accrochage.

En Novembre un chef visiteur tué à Gevrey-triage.

Le 20 décembre un chef canton est broyé.

○ UN BILAN CATASTROPHIQUE:

LA COURBE DES ACCIDENTS.

Ainsi, LE VRAI VISAGE DE LA SNCF, des conditions de travail faites aux cheminots APPARAISSENT A TRAVERS CES DRAMES AFFREUX QUI JOUR APRES JOUR, MUTILENT ET TUENT AU NOM DE LA PRODUCTIVITE "DE LA BONNE QUALITE DU SERVICE" DU BON RENOM DU PREMIER TRANSPORTEUR FRANCAIS.

Que valent dans ces conditions, les interdits, les ordres des affiches "CAMPAGNE SECURITE", ces brimades écrites ou verbales ; Ne faites pas ci, ne faites pas ça.... il est interdit de... etc....

Mais malgré tout, il faut débrancher, il faut freiner, enrayer, pousser les wagons, la nuit, dans tous les cas.

PAS D'ARRET, PAS DE REPOS, PAS LE TEMPS DE REFLECHIR, DE SE PROTEGER.

Mais GEVREY-PERRIGNY c'est peut être un cas unique, "un mauvais triage"??

A REIMS de Aout à Septembre 74, on compte 75 accidents de travail, entre le premier Juin et le 30 Septembre de la même année 97 déraillements sur la région. Il y a eu sur la période Janvier-Aout 74, 1399 postes NON TENUS NECESSAIRES.

SEULE LA SNCF PEUT AFFIRMER QU'IL N'Y A PAS DE LIEN DIRECT ENTRE L'INSUFFISANCE DES EFFECTIFS ET LE NOMBRE DES ACCIDENTS.

Les statistiques d'accidents ne sont pas "secrètes" à la SNCF, mais pour en obtenir les chiffres globaux année par année, c'est très difficile !

Des quelques chiffres que nous avons pu recueillir on s'aperçoit que le problème de la vie même des cheminots, des mutilations, blessures, incapacité de travail, EST UNE MENACE PERMANENTE, QUOTIDIENNE.

Entre 1972 et 1973 l'unité-Km (en tonnage et nombre de voyageurs) par heure réelle de travail d'un agent est passée de 207,3 à 227,8 (soit + 10 %).

Le tonnage brut moyen par train est passée de 792 à 835 tonnes.

Le nombre des accidents de chemin de fer est passé de 682 à 840. En deux ans dans ces accidents, on a compté 77 cheminots tués, et 108 blessés.

En 1972, 109 CHEMINOTS ONT ETE TUES DANS DES ACCIDENTS DU TRAVAIL (1 mort tous les 3 jours) et 77 en 1973.

Le nombre total des accidents du travail est en 1972 de 11 570 et de 11 867 en 1973. IL Y A 4 ACCIDENTS DE TRAVAIL PAR JOUR EN 1974, DONT LA MOITIE SUR L'ACTIVITE TRANSPORT ET SERNAM. Il faut y ajouter les 2700 accidents de travail sur le trajet aller et retour, par an.

En 74 toujours pour la fonction transport 44 cheminots ont été tués portant à 155 en 4 ans le nombre des victimes.

Pour le 3eme trimestre 74 nous avons relevé les centres SNCF où le nombre des accidents de travail pour 1000 cheminots DEPASSE LE NOMBRE DE 10 ACCIDENTS, (voir tableau ci-dessous)

Région Marseille	14,16
Région Montpellier	13,42
Paris Sud-est	11,79
Rouen	11,15
Rennes	11,00
Reims	10,97
Paris Nord	10,42
Dijon	10,06
Clermont Ferrand	10,08

- . Six régions comptent plus de 9 accidents pour 1000 agents.
- . Les régions où le nombre des accidents est le plus faible (PARIS ST LAZARE et TOURS) en compte plus de 6, quand même.
- . Il faut y ajouter le nombre des accidents de trajet qui varie de 3,31 pour 1000 à Marseille à 0,73 sur Paris-Nord (Source SNCF)

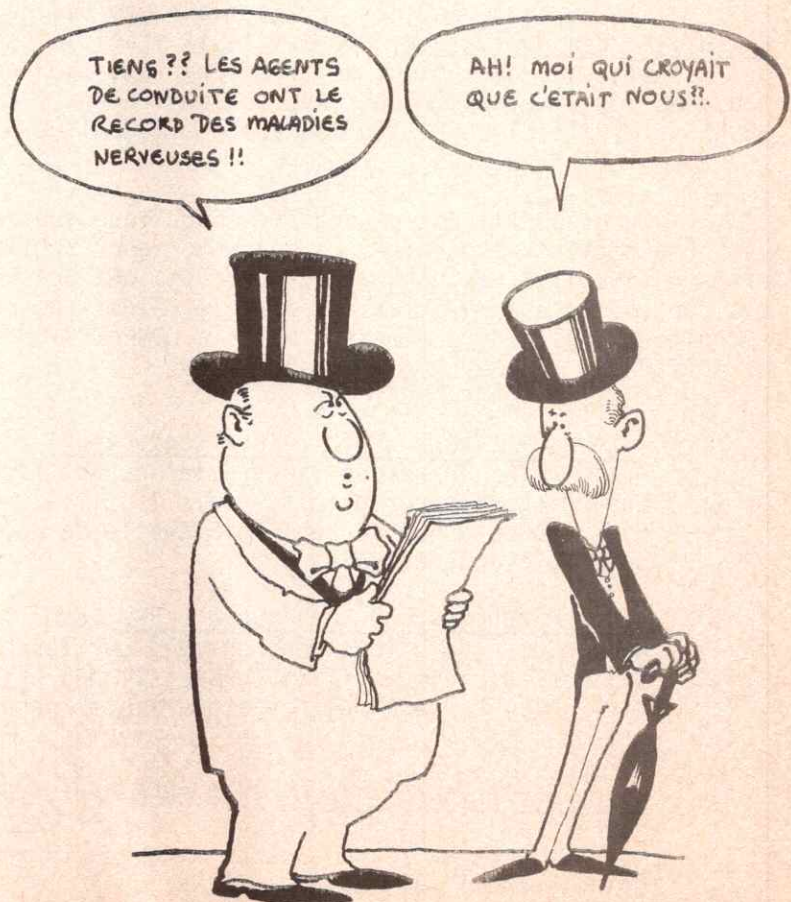
Ainsi accidents du travail de plus en plus fréquents, accroissement constant de la productivité, accroissement du tonnage transporté, du chargement des wagons, baisse constante des effectifs, arrêt de l'embauche en 74, sont les courbent qui dessinent le mieux l'aggravation des conditions de travail.

L'ultime argument patronal "de la réduction des activités en 75 du fait de la crise" N'ENTRAINERA PAS DE BAISSSE IMPORTANTE DE LA PRODUCTIVITE PAR AGENT: le figeage généralisé des triages, la suppression de nouvelles activités (suppressions de dépôts, ateliers, magasins, gares desservies, généralisation de la conduite à agent seul) et continuation de la baisse des effectifs venant MAINTENIR ET RENFORCER LA CHARGE DE TRAVAIL de tous les cheminots roulants et sédentaires.

ROULANTS: REGLEMENTS, VACMA, CONDUITE AGENT SEUL.

DES MALADIES NERVEUSES
LA DESCENTE DE MACHINE

LA SECURITE
DES CHEMINOTS
ET DES USAGERS
EST DESORMAIS EN CAUSE



LES "BARONS DU RAIL" ?

DES ESCLAVES DE LA

PRODUCTIVITE !

Les règlements P9 concernant la sécurité : peut-on appliquer ce règlement aujourd'hui ? Impossible - Pourquoi ? De règlements nouveaux, en instructions générales (qui se traduisent par des ordres impératifs en dernier ressort) les objectifs même du P9 ne sont plus applicables ! Un exemple la visite : sur VILLENEUVE centre important du Sud-Est il y avait 40 visiteurs de gare en 71. EN 73 il en reste 2 Tout le travail des 38 employés est abandonné. Les visites de révision sont abandonnées, les essais de freins se font, non plus à chaque mise en route, mais une fois toutes les 24 heures.

~ N'importe quel roulant peut expliquer qu'en période de trafic de pointe (congrès, fêtes etc...) tout ce qui peut rouler comme matériel est mis en route. Les contrôleurs sécurité sont perçus comme de véritables agents de répression par les cheminots : "vous n'aviez pas à faire ceci, ce matériel n'est pas conforme..." et les essais et les vérifications etc.... etc....? En fait l'hypocrisie suprême c'est de faire accepter aux travailleurs le viol des règles de sécurité... et à les sanctionner pour manquement à la sécurité quand il y a un accident !

L'exemple récent est la mise en route des règlements S8 et la nouvelle définition des évolutions. En réalité il s'agit d'une extension à des parcours, des trajets, des évolutions de triage par des machines de traction, sur des lignes classées conduite deux agents avec un seul agent y compris sur les lignes où LES MOYENS D'ALERTE ET LA PROTECTION DE LA CIRCULATION NE SONT PAS ASSUREES.

En France il est de notoriété publique que la signalisation ferroviaire est complètement disparatre. La conduite agent seul ne permet pas la moindre erreur visuelle. Les deux agents permettaient une vérification immédiate du signal perçu : c'est désormais impossible. Ainsi une restriction constante de la sécurité est-elle directement liée à la COMPRESSION DES EFFECTIFS ET A LA DEQUALIFICATION:

- o. L'agent classé en T3 (élève conducteur) est défini réglementairement comme agent en second. Le premier devant être en T4. Exceptionnellement une dérogation permettait, jadis l'utilisation en premier d'un T3. C'est aujourd'hui la règle habituelle de certains dépôt.....où l'on ne nomme pratiquement plus à T4.
- o. Des conducteurs de manœuvre (CRMV) dans le cadre de la nouvelle définition des évolutions sont envoyés sur les portions de voies hors les triages en ville à ville, sur les lignes principales à grande circulation ! Ils ne sont pas payés pour cette responsabilité : ce sont les ordres !
- o. Les chiffres sont têtus : la SNCF veut "faire marcher l'affaire" avec des effectifs insuffisants, pourtant il manque 500 conducteurs de manœuvre, 4000 T1, il y a 21 000 agents de conduite en septembre 75 à la SNCF, un peu moins qu'en 1969 - 22 370 - DANS UNE ACTIVITE DE TRANSPORT QUI A AUGMENTE DE l'indice 173 à 227,8 en 1973 soit 30% de plus.

Comment dans ces conditions s'étonner de la détérioration des conditions de travail et du nombre considérable des accidents ?

~. Mais le VACMA, c'est une sécurité ? Diront certains. L'astreinte physiologique est considérable (une pulsion toutes les 55 secondes) au "cerclo". Toutes les études faites sur la conduite sont formelles : niveau sonore, vibrations, contraintes de la VACMA, tension sur l'observation de la signalisation, respect constant des vitesses, souci constant lui aussi, de "faire l'heure", font de la conduite une épreuve physique considérable. A cela s'ajoute les repos hors résidence dans les dortoirs SNCF avec bruit, l'impossibilité d'un repos réel. La conséquence de telles conditions de travail que viennent aggraver les roulements (nous en reparlerons) font à la profession d'agent de conduite le triste privilège de record DES MALADIES NERVEUSES. Dans certains dépôts le nombre d'arrêts de travail pour fatigue nerveuse est tel, qu'il faut faire assurer l'activité par des roulants d'autres dépôts. LA DESCENTE DE MACHINE guette un roulant épuisé, fatigué, usé. Il y perd les quelques avantages (d'ailleurs chichement payés) du roulant, obtenus à ce prix

~. La VACMA, sécurité ? Il devait être admis lors de son introduction qu'elle était avec les deux conducteurs le 3eme Homme de la machine. Aujourd'hui il y a encore des vieilles BB qui tournent "en évolution" à agent seul et sans VACMA ! La SNCF ne dit rien. D'ailleurs les vitesses des machines modernes, équipées de la VACMA, et dont l'équipement ne prévoit qu'un seul conducteur (la rame RTG par exemple) ne cessent d'être relevées : C'est directement LE PROBLEME DE LA SECURITE DES CHEMINOTS ET DES USAGERS QUI EST DESORMAIS EN CAUSE : Un train lancé à 140 Km/H mettra, si le conducteur est inconscient plus de 2 Km avant d'enclencher le freinage automatique de la VACMA ! C'est un train aveugle qui peut croiser un signal d'arrêt absolu et qui n'en tiendra pas compte..... Mais il y a pire enfin, lors d'un grave accident ceux dont la presse fait un fait divers c'est d'abord les cheminots (conducteurs, agents de manoeuvre, agents des passages à niveau) QUI SONT LES PREMIERS ACCUSES. Il faut ouvrir maintenant le dossier des catastrophes ferroviaires.

COMPRESSION DES EFFECTIFS:

LES PASSAGES A NIVEAU

La suppression des passages à niveau gardés est activement poursuivie depuis plusieurs années.

L'état s'est engagé à subventionner la SNCF pour les frais de personnel de gardiennage. D'où la suppression de ce gardiennage, soit pour remplacement par des passages à niveau non gardés. Le nombre des accidents est de ce fait en progression constante : un seul exemple montre où est la véritable responsabilité : l'accident de SAVENAY en Juin 73 : le Maine-Océan arrive, le téléphone sonne le cheminot de garde répond au téléphone, n'a pas le temps d'abaisser ses barrières. Le train percute une voiture : 1 mort, 1 blessé grave. Qui est coupable ? Le cheminot se trouvera accusé le 4 Mars 75. C'est pourtant lui qui va définir les responsables : Il travaille en 3 x 8 il en est à sa cinquième nuit. Il a 54 ans "à mon âge dirait-il, le pouvoir de concentration n'est pas le même - IL FAUDRAIT DES HOMMES INFAILLIBLES A CE POSTE LA".

La vérité est plus scandaleuse encore. Savenay est un poste, le seul de l'ouest où LE CHEF DE SECURITE AIGUILLEUR est AUSSI GARDE-BARRIERE. L'accident est la logique d'une compression systématique des effectifs..... Un seul cheminot pour deux responsabilités décisives.

La liste des accidents graves de chemin de fer est connue : Avril 70, 3 cheminots tués à MORCENX : les citernes de produits chimiques (wagons de clients privés) n'avaient pas été vérifiées. A GENSAC LA PALLVE le 15 janvier 72 des dizaines de blessés dans une collision, 2 cheminots tués, 1 grièvement blessé. Le tunnel de VIERZY s'effondre le 16 juin 72 des dizaines de morts et de blessés : en cause l'entretien du tunnel.

Le 4 Aout 74, à Dol de Bretagne 10 morts, dont 2 cheminots et 12 blessés. La SNCF laisse entendre que le conducteur de route est ivre..... ou devenu fou. De fait il est reconnu qu'il s'agit d'un cheminot irréprochable, mais fatigué, épuisé....

Le 2 Février 74 déraillement à DOMPIERRE, le conducteur est tué. Le 25 Septembre 73 à Saint Pierre du Vauvray (près de Rouen) 1 mort 12 blessés dans une collision avec un train de voyageurs. Le mécanicien de ce train freine à mort et évite la boucherie.

L'enquête montre que 3 agents seulement doivent assurer le service de cinq trains au moment de l'accident. Après l'accident la SNCF déclare "qu'elle envisage de réétudier le cadre d'effectif sur ce secteur" C'est admettre involontairement SA PROPRE RESPONSABILITE.

Huit jours avant cet accident GUIBERT, directeur de la SNCF déclarait (au centre d'étude des revenus et coûts) "AUJOURD'HUI PAR RAPPORT A LA LIBERATION NOUS POUVONS DIRE QU'A LA SNCF LES RENDEMENTS ONT ETE MULTIPLIE PAR 5 OU 6 - DANS NOTRE ENTREPRISE LES GAINS DE PRODUCTIVITE CONSISTENT PRESQUE EXCLUSIVEMENT A REDUIRE LA MAIN D'OEUVRE"

CYNISME GLACE DU PATRON !

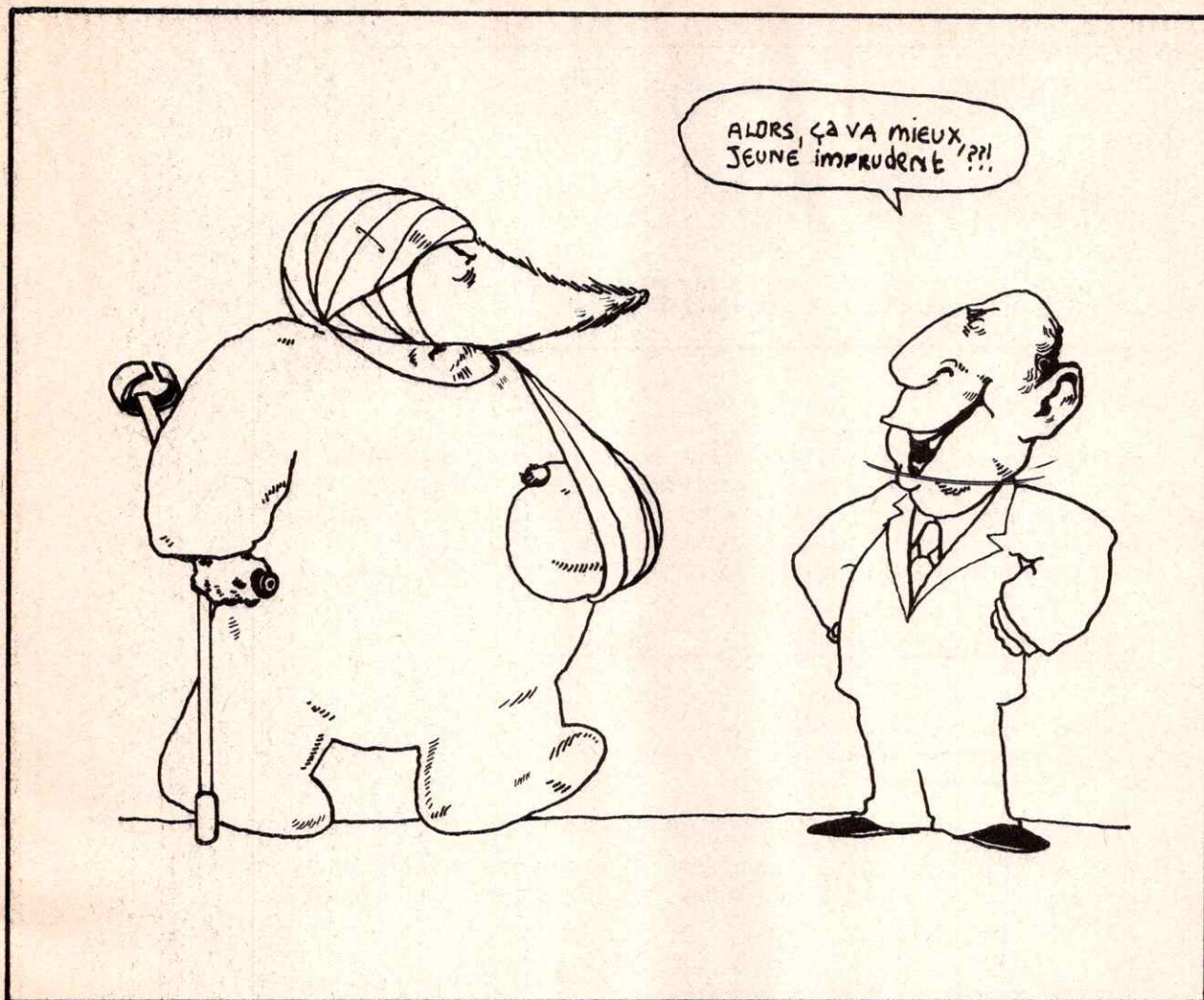
Mais sur la région de Rouen, CONTRE L'INCULPATION DU FACTEUR CHEF GASSIOT, la grève éclatait dès la nouvelle connue de son arrestation. Les cheminots montraient QU'ILS N'ACCEPTENT PAS D'ETRE LES ACCUSES A LA PLACE DE LA SNCF. C'est le chemin de la lutte que concrètement les cheminots ont ouvert contre la pseudo fatalité des accidents.

ROULEMENTS : CONDITIONS DE TRAVAIL EN CAUSE ON EN CAUSE, ET ENCORE...

Généralement dans les comités mixtes on "discute" des effectifs, des roulements de travail. En fait "le patron du triage, de la gare, du dépôt" donne les tableaux d'effectifs, puis définit des roulement. Il écoute les observations des délégués et fait invariablement, deux seules mêmes réponses :

. Lorsque la preuve est faite que la qualité des roulements est mauvaise et ne respecte pas les 40 heures légalement applicables à la SNCF, pour manque d'effectifs "Le patron" répond QUE CETTE QUESTION N'EST PAS DU RESSORT DU COMITE MIXTE, donc on en parle pas, c'est un problème qui relève de la direction générale.

. Lorsqu'un problème posé nécessite une initiative de direction, immédiate, (renforcement d'une équipe, modification du planning de travail etc...) le patron REpond QU'IL FERA ETUDIER LA QUESTION AVEC REPONSE.....ULTERIEURE. C'est généralement l'enterrement du problème !



Après de telles "réponses" les cheminots du service n'ont plus qu'une seule solution : lutter pour arracher des compléments d'effectifs, des roulements minimum, des conditions de travail, moins pénibles.....

On pourrait objecter qu'après tout il n'y a pas de liaison DIRECTE entre les conditions de travail, les accidents et les effectifs. Nous allons montrer le contraire avec deux exemples pris dans deux services différents de la SNCF : Le SERNAM et la région Marseille-Exploitation.

SERNAM: 3 MONITEURS

FORMES PAR AN :

1/2 PAR CENTRE...

Au sernam les aspects liés à la concurrence capitaliste entre le transport privé et le service SNCF sont poussés à l'extrême : les halles Sernam, les succursales doivent assumer leur équilibre financier (c'est en tout cas l'objectif fixé, lors de la création) Transporteur au même titre que les autres le SERNAM se doit tant sur route (dessertes terminales) que par le rail d'être rentable, donc :

* LA COMPRESSION DES EFFECTIFS EST CONSTANTE

1971	→	9081
1972	→	8727
1973	→	8639
1974	→	8707

Le tonnage transporté a constamment progressé pendant cette période (par exemple 1 million 449 000 tonnes en 1972, 1 510 000 tonnes en 73)

* LE NOMBRE DES ACCIDENTS EST STABLE (même en regression légère)

1971	→	393
1972	→	369
1973	→	365
1974	→	339

* MAIS LA GRAVITE DES ACCIDENTS, ELLE EST EN CONSTANTE AUGMENTATION
Cf. le nombre de journées d'arrêt de travail (1) et le nombre d'accidents ayant entraîné une incapacité permanente (2)

	(1)	(2)
1971	→ 5333	→ 28
1972	→ 5578	→ 33
1973	→ 5401	→ 41
1974	→ 6450	→ 37

— La durée moyenne de l'arrêt de travail est passé de 0,83 à 0,99.
C'est au poste de la manutention mécanisée que les accidents sont les plus nombreux (50% du total)

C'EST SUR CETTE ACTIVITE QUE LA PRODUCTIVITE EST LA PLUS POUSSEE.

— Pour les 28 centres Sernam de la région parisienne il y a eu en tout et pour tout en 4 ans, 12 travailleurs formés à un stage de moniteur à la manutention, soit moins d'un demi moniteur par centre !

REGION DE MARSEILLE :

L'ILLÉGALITÉ PATRONALE ...

Les documents que nous utilisons sont officiels. Il s'agit du procès verbal du Comité régional du travail de la région de Marseille du 29.08.75. Lorsque les militants des "Groupes Taupes Rouges" parlent de surexploitation, des conditions de travail inadmissibles, ils font sourire certains. Pourtant ce document est un véritable réquisitoire contre une compression des effectifs systématiques qui **MET EN PERIL, CONSTAMENT LA VIE DES CHEMINOTS** ;

La liquidation des congés 74 s'est faite à Marseille en graphiquant les jours restant... en Repos périodiques ! (les délégués du personnel appellent ça une "solution de facilité". Nous appellerons simplement cette mesure une escroquerie !

A Marseille-maritime, un certain nombre d'agents, font deux périodes de nuit de suite. C'est à cause des congés annuels et de l'insuffisance de la réserve qu'on..... continuera comme ça jusqu'en octobre.

A Marseille-St Charles, par agent de réserve, il y avait a fin décembre un retard de 0,74 jour de repos périodiques à prendre.

Le Cas de l'AMVP, M : 27, 28 avril nuits, 29, 30 avril nuits (remplacement d'un absent) du 1er au 5 mai, Nuits (service normal soit 9 nuits (72 heures) de suite.

9 nuits de suite pour l'AE, B. motif : 1 CRLO malade !

Le 6, 7, 8, avril l'agent M à une amplitude journalière de 14 heures.

Le 14 avril il a réalisé 9 jours consécutifs !

Le nombre des dérogations entre le 2e trimestre 74 et le 2eme trimestre 75

	1974	1975
AVRIL	22	91
MAI	28	82
JUIN	54	73
	-----	-----
	104	246
Multipliés par 2,5 !		

Mais comme de telles dérogations - qu'on ne peut même plus appeler la gestion de la pénurie - risquent quand même d'enclencher la riposte des travailleurs.. Les chefs d'établissements... ne les enregistrent plus : le 4 P 11 est muet alors qu'en 3 mois sur la CE de Marseille on compte 98 dérogations recensées !

Le 17 et 18 avril en gare de Cassis le CAMV B. a assuré 10 heures de travail le premier jour (amplitude 11 heures) et le lendemain 11 heures 30 (amplitude 13 Heures 30) avec délivrance de 752 billets militaires. La CPS n'a pas signalé la dérogation !

A Toulon, au lieu de signaler réglementairement les dépassements d'horaire légal , sur le registre, le patron crée un imprimé spécial, appelé (quelle délicate attention) "avis de prolongation accidentelle de service". De fait, l'accidentel est la règle quotidienne D'UNE CRISE D'EFFECTIF ABSOLUE :

En janvier : 3 cheminots assurent 8 jours sans repos, 11 jours sans repos, 9 jours sans repos.

En Février : 5 cheminots (mouvement) assurent a eux tous 56 jours de présence sans repos.

En Mars : I cheminot 13 jours sans repos. Un autre 10 jours, Un 3eme CAMV bat tous les records (si l'on ose dire) 22 JOURS DE TRAVAIL SANS REPOS.

En Avril 4 autres assurent 42 jours sans repos. Un autre CAMV réalise une amplitude de 14 h 24 et Une de 16 h 50.

En Mars et Avril 4 cheminots assurent DEUX PERIODES DE NUIT CONSECUTIVES.

Pratiquement tous les cheminots de la CE de toulon en roulement ou en reserve ont subi des dérogations qui sont autant de violations du P4S : règlement pourtant officiel, négocié, amélioré par les syndicats, selon leurs dires depuis plusieurs années.

○ LE DEFICIT-CONGES ET REPOS

21 cheminots de l'exploitation de la CE de Toulon(mouvement et CRL0) ont en 74 une moyenne de 89 repos... ce qui correspond à une durée hebdo de 42 heures.

Parmi eux, certains ont eu 80 repos... durée hebdo 43 heures ce qui ramène à trois ans en arrière !

Comme en 75 il faut attribuer les repos DE L'ANNEE PRECEDENTE, LE DEFICIT NE CESSE DE S'AGGRAVER :

1 CG3	Déficit RP 1974 : 11	Déficit RP 75 Fin Avril : 21
1 AMV	- 12	- 18
1 CSMV	- 9	- 10
1 AMPV	- 15	- 15
1 CAMV	- 7	- 13
1 AMVP	- 12	- 23
1 ATT 7	- 8	- 15
1 AMV	- 8	- 16
1 AMP	- 10	- 12

Sur Marseille pour combler ce déficit, nous disions (voir plus haut) que la liquidation des congés 74 en retard, s'était faite en les graphiquant A LA PLACE DES REPOS.

Ainsi, comprend -on mieux maintenant l'accroissement des accidents de travail et de trajet constatés à la SNCF : la charge de travail accrue, des périodes de travail étendues (8 jours de service entre 2 repos, quand ceux-ci sont attribués) les dérogations à la chaîne (planquées par les chefs de service) des déficits accumulés de repos, des retards de jours de congés PAR MILLIERS A LA SNCF (Toulon-Marseille n'est pas un cas unique), voilà avec quoi progresse la productivité, mais aussi les ACCIDENTS.....



○ LA REPRESSION, LA PEUR

On l'a vu, les campagnes sécurité ne visent pas les causes des accidents, que nous avons mis en lumière, mais visent à faire porter l'essentiel des responsabilités sur les cheminots.

Tous les moyens sont bons : de l'émiettement des statistiques (leur truquage aussi bien sûr); les statistiques globales sont bien difficiles à découvrir : pas de publicité intempestive qui pourrait nuire à l'image de marque du transporteur efficace, aux techniques de pointe (exportations obligent) et aussi à la confiance des capitalistes (par ailleurs grassement indemnisés lorsqu'il y a de la casse) :

	<u>1972</u>	<u>1973</u>
<u>EXPLOITATION</u> : Pertes, avaries	31,82	37,66
: Retards	3,50	5,41
<u>SERNAM</u>	17,26	25,04
	52,58	68,11
Chiffres officiels en millions de nouveaux francs.		

Incontestablement la progression est nette, mais pas désavantageuse.... pour les utilisateurs ni pour les compagnies d'assurances qui y trouvent également leur compte...

Tout de même des accidents comme DOL DE BRETAGNE, SAINT PIERRE DU VAUVRAY, ou le tunnel de VIERZY, frappent l'opinion publique.

Dans ce cas la SNCF n'hésite pas : elle se sert des mass média UNIQUEMENT
CONTRE LES CHEMINOTS.

A SAINT PIERRE DU VAUVRAY le Chef de service est inculpé. L'inculpation pour la "grande presse" c'est déjà la culpabilité. Or au moment de l'accident il y avait deux trains à manoeuvrer, un train voyageurs en attente (qui devait derailler) et un car SNCF de la ligne Louvier St Pierre à décharger (tous ces faits ne seront relatés, bien sur - il s'agit de la cuisine interne de la SNCF!) Ce qu'on ne saura jamais C'EST QUE MEME APRES L'ACCIDENT, ON A TRAVAILLE AVEC ENCORE UN AGENT EN MOINS. A St Pierre les déragations de plus de deux heures n'ont pas cessé.

On ne saura pas plus que le garage du train de marchandises qui a causé l'accident est réalisé à la suite du figeage du triage de Sotteville pour cause... d'effectifs insuffisants et de recherche de productivité.

Le mécanicien du train voyageurs percevant l'accident freina à mort, et met en place en un temps record toutes les mesures de sécurité : baisse du pantographe, freinage-urgence, protection du train à l'arrêt, arrêt de la machine complètement enfoncée. Il s'en tire de justesse, la cabine est entièrement arrachée. Un tel sang froid, une telle maîtrise dans le drame ne seront pas même évoquées dans la presse, la "grande". Par contre, la canaillerie totale tient en une ligne abondamment commentée "le conducteur est conduit à la gendarmerie pour y subir L'ALCOOTEST". Qu'il ait été totalement négatif, qu'il eût été impossible, en état alcoolique de réagir comme il le fit, n'apargnera pas à ce conducteur la suspicion.

— En fait la seule remarque sur l'usage du contrôle-alcoolémie c'est que cela risque DE RETARDER LA CIRCULATION et LE DEBLAYAGE DES DEGATS ! Ce qui d'ailleurs n'a jamais empêché le maintien de cette ignominie que constituent prises de sang et alcootest sur les agents de conduite !

Autres brimades, autres mesures de répression contre les cheminots : d'abord tout constat d'accident entraîne la fameuse demande d'explications, document qui peut entraîner une sanction, bien qu'elle ne soit pas automatique. Même lorsque les travailleurs SIGNALENT un danger, le "reflexe SNCF" c'est la demande d'explication.

Un exemple : le pont de Pompadour. Une équipe est envoyée pour procéder à la peinture d'un pont qui surplombe les voies à grande circulation de PARIS VILLENEUVE. Sur place, les peintres constatent l'état lamentable du tablier, rongé de rouille, littéralement pourri. Avant de commencer les travaux ils le signalent : réponse : refus d'exécution du travail commandé = demande d'explication ! Ce n'est qu'après, que sera constaté l'état du pont et que les travaux de refection.... seront en catastrophe réalisés.... enfin avant la catastrophe !

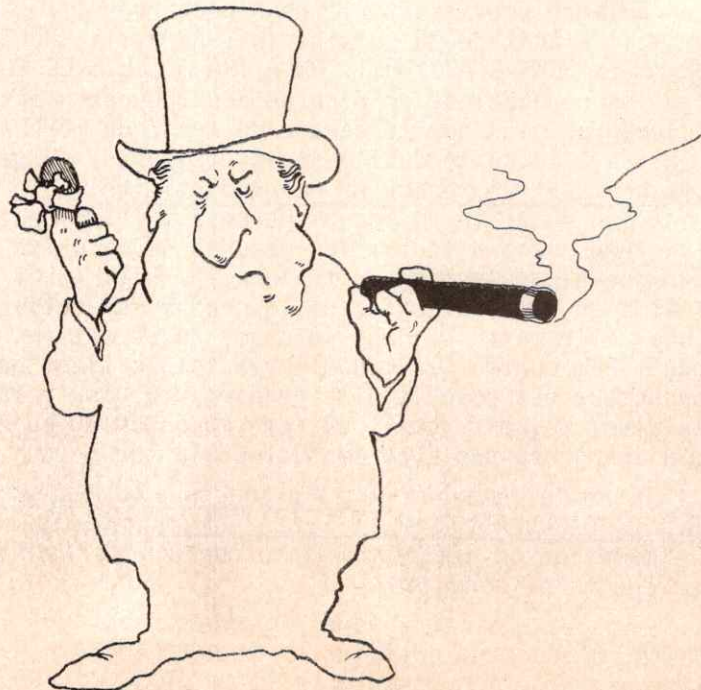


○ MESURES PAPERASSIERES...

ET

PEUR DU GENDARME.

accident de travail !
accident de travail !
ils ne parlent que de
ça !!
tenez ... moi !! Je me
suis brûlé un doigt avec
mon cigarette
J'en fais pas tout un
plat !!



LA PEUR DU GENDARME :

C'est le moyen le plus sûr de prévenir les accidents ! c'est en tout cas ce que développent les responsables de la voie sur la région de REIMS : la courbe des accidents est spectaculairement en hausse :

	3e trimestre 73	3e trimestre 74
<u>REGION</u>	336 SOIT 34,8 pour 1000	389 SOIT 41,5 pour 1000
<u>ACCIDENTS DU TRAVAIL</u>	280 29 pour 1000	328 35 pour 1000
<u>EQUIPEMENT</u>	124 46,3 pour 1000	140 54,4 pour 1000

Au classement des 25 régions, celle de Reims est 20e et à la fonction équipement 22e. Mauvais point pour les directions (quant aux cheminots eux-mêmes, le compte-rendu que nous citons, n'en parle pas) ou plutôt si, il en parle, des cheminots, avec mépris du "chien de quartier" pour les bidasses : surveillance accrue, registre des erreurs, etc..... D'ailleurs, si les cheminots réfléchissaient !..des idiots, les cheminots.

"ON peut penser qu'avec un peu plus de réflexion de la part des agents, un bon nombre de ces accidents pourraient être évités.

Il est donc indispensable que tous les dirigeants s'astreignent à une surveillance du travail et soulignent toutes les erreurs de comportement décelées au cours de leurs tournées.

D'ailleurs, les nouveaux règlements PS 9 A et B indiquent que toutes ces anomalies doivent être notées sur le "registre des erreurs constatées" mis en place dans chaque établissement.

Il est précisé que les erreurs relevées n'entraînent pas de sanction. Néanmoins, une certaine publicité sur ce document doit être faite auprès du personnel d'exécution. La peur du gendarme est souvent bénéfique et la crainte de se voir inscrit sur le registre peut inciter les agents à travailler avec plus de prudence.

C'est là un moyen supplémentaire à utiliser pour juguler cet accroissement anormal des accidents du travail et pour obtenir des améliorations susceptibles de redresser une situation qui n'a cessé de s'aggraver depuis le début de l'année."

Lors d'un accident celui-là au passage à niveau de SEMEAC près de TARBES (5 morts dont le chef de train et le conducteur) c'est sur ce dernier MORT QUE LA SNCF FIT EXECUTER UNE PRISE DE SANG, afin de tester le degré d'alcoolémie !

L'origine de l'accident est clair et simple : un camion citerne est en panne sur la voie quand le train surgit, malgré le freinage à mort, c'est la collusion..

Plus récemment à DOL DE BRETAGNE, lors du raillement la presse émit plusieurs hypothèses scandaleuses sur l'agent de conduite : folie subite, alcoolisme prouvé, maladie nerveuse, maladie psychiatrique etc.....

Toujours le même coupable : le travailleur, le cheminot, la victime d'une politique forcenée de prestige, d'économies sur les effectifs, de recherche de gains de productivité.

Hypocrisie de la SNCF à laquelle (qui s'en étonnerait) s'est joint le ministre défenseur bien connu de la JUSTICE BOURGEOISE —

- Cependant, compte tenu des conditions particulières de la circulation ferroviaire, il arrive assez fréquemment que, dès les premières constatations des enquêteurs, la responsabilité de l'agent de conduite du train, peut-être immédiatement et totalement écartée : Il en est très souvent ainsi pour les accidents survenus à des passages à niveau et causés par l'imprudence de personnes qui franchissent en infraction aux règles de sécurité prescrites.
- En présence d'un cas de ce genre, il est permis de penser que les officiers ou agents de la police judiciaire chargés de l'enquête peuvent, sans contrevenir aux dispositions de l'article 188 du code des délits de boisson, ne pas faire procéder sur la personne de l'agent de conduite du train aux vérifications prévues par ce texte puisque sauf élément particulier, l'intéressé ne peut-être tenu pour l'auteur présumé d'un accident occasionné dans de telles conditions.
- A cet égard, M; le Ministre des transports vient d'appeler mon attention sur le fait que l'application de ces vérifications aux agents de la SNCF présente l'inconvénient d'immobiliser, parfois pendant plusieurs heures, l'équipe chargée de la conduite du train, compliquant ainsi gravement la tâche des services techniques responsables de l'acheminement du convoi et du dégagement éventuel de la voie ferrée.

C'est pourquoi, même dans l'hypothèse d'un accident de la circulation ferroviaire suivi de mort, il paraît souhaitable que ces agents de conduite ne soient pas soumis à de telles vérifications dès lors que rien ne laisse apparaître que les intéressés se trouvaient sous l'empire d'un état alcoolique au moment de faits et que la cause réelle de la collision étant immédiatement et clairement perceptible aux enquêteurs, la responsabilité de l'accident ne peut être d'aucune manière imputée à ces agents.

SECURITE: PAPERASSE D'ABORD!

Sur la même région, pour le graissage des aiguilles ce qui est important, ce qu'on rappelle en permanence, qu'il ne faut pas oublier c'est... de bien utiliser les imprimés. Si ça ne sert pas à sauver ta peau, ça sert toujours à "ce que tout soit en ordre, sans confusion" ne résistons pas au plaisir de citer la note :

Graissage des aiguilles par les agents de l'Equipement

Il s'agit en général du graissage d'aiguilles éloignées, entrée ou sortie d'évitement par exemple.

Deux cas peuvent se présenter :

. Il existe une consigne permanente pour la protection des agents travaillant sur VP et les aiguilles à graisser font partie d'une zone élémentaire prévue à cette consigne.

Dans ce cas, le graisseur peut utiliser un imprimé 9P 202

. Il n'existe pas de consigne permanente.

Le graisseur doit utiliser un imprimé 9P 204.

Les deux imprimés 9P 202 et 9P 204 ne font pas double emploi.

Brimades, répression, mesures de suspicion, campagnes-sécurité bidons ne posant JAMAIS LES PROBLEMES REELS des conditions de travail, des effectifs, qui entraînent un fonctionnement tel (roulements, équipes incomplètes, réserve réduites ou inexistantes, blocage des déroulements de carrière, cadre autorisé non appliqué, dérogations multiples, jours de congés en retard, P4S violé, P4R non appliqué, P9 sécurité SANS REALITE POSSIBLE)

Face à cette politique globale, les cheminots n'ont qu'une seule possibilité, qu'une seule façon de se défendre et de porter les coups que nécessitent cette dégradation constante de leurs conditions de travail, auxquelles sont liées DIRECTEMENT des conditions salariales lamentables c'est de :

LUTTER CONTRE L'EXPLOITATION CAPITALISTE A LA S.N.C.F

Des dizaines, des centaines de luttes ont eu lieu dans la dernière période sur ces questions : les cheminots peuvent être prêts à aller plus loin, plus fort. Encore faut-il QUE LE DEBAT DEMOCRATIQUE dans les syndicats et avec tous les cheminots soit mené sur les deux questions essentielles :

SUR QUELLES REVENDICATIONS LUTTER
COMMENT MENER NOS LUTTES.

Les militants des groupes Taupe Rouge et de la Ligue Communiste Révolutionnaire font leurs propositions : Elles sont celles de milliers de cheminots.....

XXXXXXXXXXXXXX



LE PROJET DE LA S.N.C.F.

C'EST : "produire plus avec moins de personnel, c'est la façon d'assurer le progrès!"
(Guibert)

"Il est certain que l'abaissement des coûts que permettent les investissements s'obtient principalement par des économies de main-d'oeuvre. Cependant les cheminots ont de toute façon la garantie de l'emploi, et la réglementation de leur travail ne fait que s'améliorer au fil des années. Les économies de main-d'oeuvre dues à la modernisation ne se répercutent d'ailleurs pas intégralement sur les effectifs. D'un côté, les augmentations de trafic et l'amélioration des conditions de travail nécessitent des effectifs supplémentaires, de l'autre, le progrès technique concourt à une diminution de ceux-ci. Si ces influences contraires se traduisent finalement par une baisse des effectifs, c'est autant de gagné, non seulement pour l'entreprise, mais aussi pour ceux qu'elle emploie, car c'est en produisant autant avec moins d'agents, ou en produisant plus avec un même effectif, que l'on parvient à augmenter le niveau de vie du personnel sans compromettre l'avenir de l'entreprise.

Les inconvénients de la modernisation pour le personnel résultent des mutations de poste ou de résidence qu'elle peut entraîner. Les dispositions de l'accord-cadre du 11 juillet 1968, et plus encore la façon dont l'entreprise prend en considération les intérêts de ses agents viennent fortement atténuer ces inconvénients."

Ainsi parlait Guibert en Aout 73 dans le bulletin d'information aux cadres N° 65. Monsieur guibert a des pudeurs, bref, il y met des fleurs mais le projet est on ne peut plus clair. Seulement quelques affirmations méritent l'attention :

. Garantie de l'emploi : mais, elle n'existe pas pour les saisonniers, contractuels, intérimaires, personnels des entreprises sous-traitantes, travailleurs immigrés embauchés avec un contrat à durée limitée.

. L'amélioration de la réglementation du travail : cette amélioration reste à prouver, mais de toutes façon nous avons apporté assez de preuves qu'elle N'ETAIT PAS APPLIQUEE.

. L'amélioration des conditions de travail.... Il faut vraiment être le patron de la SNCF pour y croire ! Affirmer que l'augmentation des trafics NECESSITE DES AUGMENTATIONS D'EFFECTIFS, dont la baisse, se justifie par ailleurs, par les progrès techniques relève d'une pure mystification : la conduite agent seul se justifierait par le VACMA alors que la SNCF a toujours affirmé que le dispositif de veille devait être le 3eme Homme de la machine ?

Aujourd'hui, non seulement on généralise la conduite agent seul (avec ou sans VACMA), mais on explique que le chef de train ou le contrôleur de route.... constituent le 2eme Agent (agent sécurité du train). Aujourd'hui la redéfinition des "évolutions" permet de maintenir la baisse constante des effectifs des échelles T.

Il manque au minimum 500 conducteurs de manœuvre (CRMV) et 4500 aide-conducteurs T1

Les conducteurs de locotracteurs (CRL0) réalisent 6 millions de Km SUR VOIES PRINCIPALES, à des vitesses de 70 Km/h, sans VACMA. Ils ne sont régis, ces conducteurs, que par les règlements de sécurité des sédentaires ! Un exemple qui dément les propos de guibert (qui depuis prend une retraite dorée!) : pas de matériel moderne, pas de sécurité, mais l'utilisation de CRL0 à la place de cheminots T, en leur refusant systématiquement le paiement de la qualification des roulants ! Quant à la vieille salade de "l'accroissement de la productivité" qui bénéficie à l'ensemble du personnel, tu parles ! La courbe des salaires a-t-elle suivi (même de loin) l'accroissement de la productivité alors que le traitement brut (hors primes et avant déductions des cotisations sociales) est de 1350 francs à l'embauche ?

Le figeage des triages les samedi et dimanche sert à diminuer le nombre d'heures de travail pour un même volume de trafic ; l'accroissement de la productivité est calculé en tenant compte du ralentissement dû à la crise de fin 74-75. Non seulement ce gain de productivité des triages N'ENCLENCHE AUCUNE AUGMENTATION DE SALAIRE, mais par contre supprime un certain nombre de primes : le figeage coûte cher aux cheminots de l'exploitation. Enfin, il suffit de visiter les foyers-casernes, de voir des centaines de cheminots entassés dans des wagons innombrables du VB, leur servir de dortoir, de visiter "les foyers" des ADC pour mesurer mieux ce que guibert appelle la "prise en considération des intérêts de ses agents."

Toute application des consignes de sécurité, toute amélioration des conditions de travail, suppose la lutte pour arracher des revendications essentielles.

A SAINT PIERRE DU VAUVRAY, c'est contre l'inculpation du chef de manoeuvre et contre le scandale de l'alcootest au conducteur qu'a éclaté comme une trainée de poudre, la grève : PAS DE SECURITE PAS DE TRAVAIL

CONTRE L'INCUPLATION, CONTRE DES CONTROLES POLICIERS SUR
LES CHEMINOTS !

ECOUTEZ, C'EST POURTANT SIMPLE !!
PLUS IL Y A D'OUVRIERS, PLUS IL Y A
DE CHANCES D'ACCIDENT, DONC
PLUS ON REDUIT LES EFFECTIFS, PLUS
LES RISQUES D'ACCIDENT DIMINUENT !!



C. Q. F. D. !!

A TARBES, à DIJON, à Paris-Lyon, à VILLENEUVE, chaque accident mortel a entraîné une riposte immédiate des cheminots. Pourtant à Saint-Etienne devant l'extension régionale de la lutte que d'emblée, les cheminots plaçaient sur leur vrai terrain : l'accident n'est pas la fatalité, il est la conséquence du manque d'effectifs, les directions syndicales après 48 heures de grève faisaient reprendre le travail en déclarant QUE LA DEFENSE DU CHEF DE MANOEUVRE SERAIT ASSUREE PAR UN BON AVOCAT. On transférait la lutte sur le terrain juridique, celui qui est toujours défavorable aux travailleurs.... Pourtant à SAINT-ETIENNE on avait envoyé les CRS pour que les équipes de débaïement ne se joignent pas à la grève. La réponse des directions syndicales du secteur ne correspondait ni à cette provocation, ni à la combativité des cheminots, posant, eux, les vrais problèmes.

Les luttes pour les problèmes d'effectifs ne sont posées que dans le cadre d'une situation locale par les directions CGT et CFDT. Mettons nous d'accord : ces luttes sont utiles, parce qu'elles permettent soit :

~. D'arracher quelques compléments d'effectifs, la reconstitution des réserves certaines améliorations de roulements, quelques attributions de congés etc...

~. Parce qu'elles permettent de donner un coup d'arrêt à la politique délibérée des chefs d'entreprise DE COMPRIMER LES EFFECTIFS par des suppressions de poste : par leurs luttes les cheminots d'un triage, d'un dépôt MARQUENT LE COUP D'ARRET.

Mais il faut être clair : les luttes locales ont en elles-mêmes leurs propres limites pour plusieurs raisons :

o. Un triage en grève, peut être éliminé du circuit de transport par la direction SNCF : le régime accéléré n'est pas touché. Les grands tris peuvent être ventilés sur d'autres centres : efficacité de la grève SI ELLE DURE, SI ELLE S'ETEND A D'AUTRES TRIAGES.

o. Il y a un certain nombre de possibilités offertes au patron par le fonctionnement SNCF en matière d'effectifs par le jeu de mutations, détachements etc.... On utilise ces possibilités en cas de situation explosive, bien sûr. Ensuite lorsqu'une pénurie est trop criante, où lorsqu'une lutte exige des effectifs complètes, les directions procèdent "a des mutations sur les listes de volontaires" ce qui crée le problème, ailleurs !

o. En fin les chefs d'établissements disposent d'une mesure simple, permanente qu'ils utilisent constamment : LA DIVISION DES TRAVAILLEURS. Un exemple la discussion des roulements à l'exploitation-Villeneuve : décision de figeage de 32 heures par semaine avec comme corollaire que la réserve n'intervient plus dans les roulements : moins de temps de travail dans le triage, roulements avec plus faible effectif (donc plus mauvais), primes qui tombent, mais activité du triage sans changement : le nombre des trains à l'entrée lui, ne change pas (depuis le début de la crise en 75).

Les roulements proposés sont différents à tous les niveaux ! Butte, débranchement, CRL0, manoeuvre, aiguilleurs chacun à le sien : 96 repos + 4 à attribuer, 100 repos avec 37 dimanches, 95 repos 17 dimanches (à l'enrayage) 102 repos, etc....

Lors d'une grève sur le même triage quelques roulements avaient été rectifiés : la division reste la même....

Insuffisance d'effectifs évidente dans certaines filières.

- IL NE PEUT PAS Y AVOIR ACTUELLEMENT DE BONS ROULEMENTS, sans que soient réglés le problème des postes fixes non tenus, des repos, des congés.

L'application des 40 heures passe par la création immédiate de 10 000 emplois. Il y a 3 ans la SNCF expliquait que l'embauche ne se faisait pas faute de candidatures (les salaires justifiaient de nombreux départs) aujourd'hui ce n'est pas le cas, elle argue de la réduction du trafic !

- LES EFFECTIFS SONT UNE REVENDICATION GLOBALE A LA SNCF : Ils concernent toutes les filières, toutes les activités. Il faut arracher 10 000 emplois, et pour Cela.

◦ GRÈVE DU ZÈLE ?

◦ CAHIER DE DOLÉANCES ?

◦ UNE ÉTAPE OU UNE FIN EN SOI ?

Nous ne pensons pas qu'on peut résoudre le problème, améliorer le système "obtenir un P4S de progrès" ou "des conditions de travail plus humaines" selon les expressions de la CGT ou de la CFTD, uniquement en essayant de rafistoler : ouvrir dans un dépôt un cahier ou tout agent qui subit une dérogation doit :

- *. Refuser la commande
- *. Avertir son responsable syndical
- *. Le mentionner sur le cahier

C'est une démarche qu'on ne peut admettre : c'est placer INDIVIDUELLEMENT chaque agent de conduite face au patron, avec l'inévitable sanction à la clef..

NOUS SOMMES CONTRE NOUS BATTRE EN ORDRE DISPERSE.
LA SNCF NOUS DIVISE, OPPOSONS LUI, DANS LES LUTTES L'UNITE DE TOUS LES
CHEMINOTS.

La grève du zèle : les militants révolutionnaires dans les syndicats n'ont pas d'a priori contre telle ou telle forme de lutte. Ainsi pour la "grève du zèle" - c'est l'application des consignes générales et particulièrement de la réglementation du travail - Elle peut-être d'une réelle efficacité, dans les dépôts et les triages.

Encore faut-il qu'elle bénéficie D'UNE DIRECTION CENTRALISEE, DEMOCRATIQUEMENT ELUE ET RESPONSABLE DEVANT LES CHEMINOTS, qui contrôlent eux-même le déroulement du mouvement : Il faut que l'initiative individuelle QUI EST DECISIVE, soit en permanence maintenue dans le cadre de masse : tous les cheminots appliquent ensemble le règlement. CHACUN CONTROLE SES INITIATIVES ET CELLES DES AUTRES DE L'EQUIPE, DU POSTE.

La aussi LE TOUS ENSEMBLE EST DECISIF.

Il faut que circule toute information (menaces, chantages individuels des chefs, sanctions, substitution d'effectifs etc...) ET ETRE PRER A Y RIPOSTER IMMEDIATEMENT PAR L'ARRET TOTAL DU TRAVAIL.

La grève du Zèle pour être efficace doit durer plusieurs jours, elle suppose donc des relais, par équipes aux prises de service, l'information des autres centres etc.

Un telle grève dans l'est à WOIPPY pendant 10 jours avait désorganisé tout le trafic Régime ordinaire et causé une réduction d'activité de plus de 30%. Ce qui en dit long d'ailleurs sur l'abîme qui sépare les fameux règlements de sécurité et leur possibilité d'application en temps normal.

GÉRER NOTRE LUTTE

DÉFINIR NOS REVENDICATIONS

Le premier contrôle que les cheminots doivent appliquer quotidiennement c'est le contrôle de leur outil de lutte : les syndicats ouvriers.

L'histoire de nos luttes depuis 1968, montre qu'il s'agit du problème décisif C'est devenu une habitude de langage chez les cheminots : ils parlent de "ceux de la haut", les dirigeants.... comme d'une coupure réelle, hiérarchique entre les militants et les responsables. Il est vrai que les plus grandes luttes (en Juin 68, en 69 chez les roulants, en Juin 71 et en Novembre 74 encore ont démontré comment peut s'appliquer contre une combattivité intacte, pour vaincre le patron, des consignes manipulatoires (centre par centre avec informations truquées) venues "d'en haut".... Il faut donc poser le problème de LA DEMOCRATIE SYNDICALE.

○ La démocratie syndicale implique le contrôle de tous les syndiqués sur tous les aspects de la vie du syndicat : compte-rendu des responsables élus, discussions de toutes les propositions des militants : la majorité qui se dessine sur une proposition de lutte, sur une revendication, SE DETERMINE APRES UNE DISCUSSION DEMOCRATIQUE, où toute proposition tout amendement est discuté, pesé, jugé, en toute responsabilité en toute connaissance de cause, par l'A.G. des syndiqués.

Ainsi des revendications, prenons le cas par exemple : les roulements 40 heures en 5 X 8 avec deux repos accolés. Le régime des 40 heures est, nous l'avons vu, légal... mais pas appliqué. L'application des nouveaux roulements impliquerait l'embauche immédiate de 10 000 cheminots. Dans les Groupes Taupe Rouge, dans la CGT et la CFDT, les militants révolutionnaires discutent : on peut envisager des roulements 6 - 2 et 4 - 2 qui permettent des périodes de nuit courtes où s'insèrent après une période de 6 nuits, un repos supplémentaire pour réaliser les 104 repos- sur deux périodes de travail la moyenne 40 heures est respectée. C'est un exemple. D'autres militants postulent des roulements 6-2, 5-2, 4-2 appliqués en 1937 lors de l'application des 40 heures. Avantages : rotation constante des jours de repos, inclusion AUTOMATIQUE des samedis et dimanches. Inconvénient la moyenne 40 heures se retrouve sur 3 semaines

Dans les deux cas il faut :

- . Une équipe réserve COMPLETE qui peut-être insérée dans le roulement (pour éviter notamment les répétitions de périodes nuit 6 jours)
- . Donc des reconstitutions d'effectifs à tous les postes des équipes soumises aux roulements.

La 3e solution possible consiste à appliquer des roulements 5-2,5-2,5-2, ce qui combine les deux avantages précédents en incluant un repos supplémentaire toutes les 6 semaines, avec là aussi une équipe de réserve incluse dans le roulement pour éviter la répétition des mêmes jours de repos.

Voilà un type de discussion démocratique à mener d'abord sans le cadre du syndicat et qui permet de définir une position majoritaire. La libre circulation de l'information des autres centres, la confrontation des propositions de tous les centres permettent de définir UNE REVENDICATION COMMUNE A TOUS LES GARS DES TRIAGES, ET DES GARES; de même pour les roulants.

○ Utopie ? impossible ? NON, cela suppose une vie syndicale réelle, constante, animée. Un exemple : lors du mouvement de grève des contrôleurs de route les grévistes de LYON élisent deux commissions chargées D'ETUDIER TOUS LES ROULEMENTS, des ATV et KRU, chiffrer le nombre de postes à CREER ET DEFINISSENT LA REVENDICATION D'EFFECTIF QUI SERA CELLE du mouvement. Ensuite ILS LA FONT CONNAITRE A TOUTES LES RESIDENCES DU CONTROLE SUD-EST. Ainsi s'unifie la combattivité sur une revendication élaborée, chiffrée, définie, par les travailleurs eux-mêmes. A Rouen Exploitation après une grève du réseau, démocratiquement les cheminots de rive droite votent la continuation de la grève, sur la revendication chiffrée des postes à créer (et gagnent 3 jours après).

Il s'agit là d'une façon vivante d'intégrer tous les cheminots à la lutte revendicative. On en mesure que mieux les mots d'ordre incantatoires des fédérations, demandant interminablement à chaque rencontre "un P4S de progrès, des conditions de travail plus humaines, des roulements décents (sic) pour assurer une meilleure qualité du service" etc.... etc.....

PARCE QUE NOUS SOMMES POUR L'UNITE DES TRAVAILLEURS ET POUR UN SEUL SYNDICAT CONTRE UN SEUL PATRON, NOUS VOULONS L'APPLICATION DE LA DEMOCRATIE OUVRIERE.

Démocratie ouvrière, contrôle des luttes par les cheminots !

Le 26 juin 74 la CGT et la CFDT signent l'accord confédéral d'unité d'action. Chez les contrôleurs de route pendant des mois, les sections techniques vont s'engouler à pleines pages : soit pour la création d'un niveau E4 du contrôle (position CGT - "défense de la notion de maîtrise") ou pour passage à M1 sans examen (position CFDT).

La SNCF "acceptera" le passage à M1... après examen de passage où ELLE FIXE SEULE, LES CRITERES, LES POURCENTAGES.

Les contrôleurs CGT et CFDT pensaient que le problème se posait en d'autres termes :

- La crise des effectifs est absolue, avec toutes ses conséquences connues (roulements, congés en retard, dérogations, repression)
- Les militants révolutionnaires proposaient inlassablement la discussion en Assemblée générale intersyndicale D'UNE PLATE FORME REVENDICATIVE, UNITAIRE DE TOUTE LA FILIERE et les formes de lutte à mettre en avant (grèves aux périodes de pointe, grève reconductible etc...) L'un des animateurs CGT de la précédente grève des contrôleurs avait été exclu du syndicat SUR SON REFUS DE ROMPRE LA PRATIQUE DE LA DEMOCRATIE SYNDICALE ET DE LA DISCUSSION INTERSYNDICALE..... Aujourd'hui la situation des ATV KRU est encore aggravée SANS PERSPECTIVES AVANCEES NI PAR LA DIRECTION CGT, NI PAR LA DIRECTION CFDT.



Il faut se battre il faut lutter pour les 40 heures en 5 x 8 avec 2 repos accolés, contre les règlements qui aggravent les conditions de travail (S8, règlements, évolutions, conduite agent seul, reconnaissance des CRL0 comme roulants) contre les sanctions, pour l'embauche chiffrée par les cheminots eux-mêmes : jusqu'à ce que le cadre permanent suppose l'attribution normale des congés, jours de repos, que soit finies les dérogations, pour l'embauche immédiate de 10 000 cheminots.

Ainsi, toute une partie des revendications dites catégorielles trouvent-elles leur place dans une plate-forme revendicative, NATIONALE UNITAIRE, OU'IL FAUT ARRACHER A LA DIRECTION.

Ne nous y trompons pas toute une série de mesures de la SNCF s'incrivent DANS LE CADRE DE LA RENTABILISATION, DE LA RECHERCHE DE LA PRODUCTIVITE MAXIMUM, que ce soit en matière de salaires, déroulement de carrière, de tableau d'avancement (pourcentages fixés par le patron, critères des indices au choix) aussi bien que des mesures scandaleuses comme la descente de machine pour inaptitude, (avec l'attaque contre le salaire du roulant descendu), la nomination aux "postes doux" après accident de travail. Il s'agit d'une politique globale, aux multiples décisions. S'il est vrai que les luttes locales unitaires, des formes de grève du zèle, des arrêts immédiats du travail en cas d'accident mortel trouvent leur place NATURELLE dans la combattivité des cheminots, aussi bien que des grèves pour effectifs et conditions de travail, il reste que la solution globale, passe par une lutte globale, unitaire, avant tout.

Comment ? Par la prise en main des luttes par les cheminots eux-mêmes, par l'application de la démocratie ouvrière, Par l'auto-organisation des luttes A TOUS LES MOMENTS, A TOUS LES NIVEAUX.

C'EST POSSIBLE ; En novembre 74, c'était possible. Un exemple le comité de grève unitaire de DREUX préfigure la direction démocratique d'une lutte nationale :

L'Assemblée Générale EST PREPAREE CONVOQUEE LARGEMENT, ainsi dès qu'elle se réunit ELLE EST L'AILE MARCHANDE DE LA LUTTE, elle représente ceux qui veulent la lutte : les délégués syndicaux CGT et CFDT sont confirmés par un vote démocratique comme membres du comité de grève auxquels se joignent -là aussi sur un vote - 4 délégués élus par service. Ce comité de grève constitué est responsable devant tous les cheminots et organise concrètement les tâches.

- ~ Popularisation, explication de la grève auprès des travailleurs-usagers, appelant à la solidarité
- ~ Il organise des piquets mobiles dont la tâche est de tenir informés, toutes les gares alentour, recueillir les remarques, propositions, des cheminots, pour les centraliser.
- ~ Il maintient LE CONTACT AVEC LE SECTEUR (à Montparnasse) pour connaître le maximum d'informations et pouvoir les répercuter aux travailleurs en grève (nouvelles extensions de la grève, revendications discutées, etc....)

- ANNEXES -

La citation suivante ne coûte rien. Les bons apôtres signataires reconnaissent qualités et mérites à un roulant tué dans les conditions de l'exploitation capitaliste ! Mais les CAUSES réelles de ce MEURTRE, ne sont pas changées : Productivité, cadences accélérées etc... Nous ne voulons pas être cités à l'ordre de la nation capitaliste ! NOUS N'ACCEPTONS PAS !

CITATION A L'ORDRE DE LA NATION

Le Premier Ministre

Sur la proposition du Secrétaire d'Etat aux transports.

Cité à l'ordre de la Nation

M. Marqué (Albert), conducteur de route au dépôt de Tarbes de la SNCF., agent de haute valeur et d'une conscience exemplaire. A donné au cours de sa carrière de nombreuses preuves de qualités exceptionnelles.

Le 27 mai 1975, alors qu'il conduisait un express de tarbes à Toulouse il a, lors de la collision de son train avec un camion immobilisé sur les voies, manifesté une abnégation totale en procédant à des manoeuvres qui ont évité une catastrophe et au cours desquelles il a trouvé la mort.

Fait à Paris le 2 juillet 1975

Par le Premier ministre
Le secrétaire d'Etat aux transports,
MARCEL CAVAILLE.

JACQUES CHIRAC

Le 27 mai jour de l'accident, une prise de sang avait été effectuée sur le malheureux conducteur après le constat de décès ! suspect d'éthylisme, puis distingué par chirac - hypocrisie totale.

" La Vie du Rail "

" LUTTE " POUR LA SECURITE !..

*... et toujours
le règlement !...*



Affecté à une équipe de manutention, vous participez au déchargement d'un wagon dans lequel se trouve placé en porte à faux sur des cartons un colis fer d'un poids de 10 kg recouvert par des armoires métalliques le masquant complètement.

Lorsque vous déplacez les armoires, le colis fer libéré glisse et tombe sur votre pied.

ECRASEMENT du premier ORTEIL

Lors d'un chargement, il est nécessaire de bâtir un arrimage solide et compact SANS PORTE-A-FAUX.

Règlement, P 9 a n° 1 article 501 - 7° alinéa.

LES ACCIDENTS : DE TRAVAIL

	<u>Accidents du travail</u>	<u>Accidents mortels</u>
1971	11 927	94
1972	11 570	109
1973	11 867	77
En 3 ans =	35 364	380
		<u>Source SNCF</u>

;

DE PASSAGE A NIVEAU

1971	327	120
1972	302	92
1973	340	135
		<u>Source SNCF</u>

•

DE CHEMIN DE FER

1971	707	
1972	701	
1973	740	
		<u>Source SNCF</u>

Ainsi devient-elle, cette A.G le coeur et le cerveau de la lutte et le creuset unitaire ou militants et adhérents CGT, CFDT, adhérents d'autres syndicats, et non syndiqués, vivent et appliquent la démocratie ouvrière.

Une AG souveraine, une direction élue, responsable devant tous les cheminots, des mesures concrètes empêchant tout isolement, c'est possible ! les cheminots le savent. C'est la seule forme de lutte qui ferait lâcher la SNCF... mais faire céder la SNCF, lutter durablement pour les revendications c'est un problème politique ALORS ?

Une vie syndicale inexistante, aucun contrôle des directions syndicales qui n'assument même pas les choix et décisions des directions fédérales, telle est l'image même de nos sections techniques..... C'est un bilan depuis 5 ans qui doit être fait, librement discuté par tous les syndiqués. Discutées les propositions d'action, le contenu des revendications.

JAMAIS NULLE PART N'A ETE TIRE LE BILAN DES GREVES DE NOVEMBRE 74, ni la CGT, ni la CFTD : pourquoi le refus d'une véritable fusion des luttes PTT-SNCF-FONCTION PUBLIQUE ? Pourquoi avoir avancé des grèves par réseau, par région alors qu'un mouvement global était mûr et solidement appuyée sur une combativité réelle ? Pourquoi refuser systématiquement tout mode d'expression de la démocratie ouvrière et syndicale, jusqu'à l'exclusion du syndicat (le cas Lafontaine de LYON) ? Parce que la CGT, majoritaire à la SNCF est dirigée par les militants du PCF qui y appliquent leur ligne politique : pas de luttes notionales qui posent en termes de rapport de force la satisfaction des revendications : que le gouvernement cède, dans une lutte organisée, puissante massive ou qu'il cède la place...

C'est parce qu'un tel rapport de force, possible en novembre 74 avec les PTT, posait objectivement, cette alternative de lutte que les dirigeants PCF de la CGT l'ont refusé et cassée la lutte : l'affirmation constante du respect des échéances électorales légales implique des luttes limitées, canalisées, encadrées sans coordination émiettées qui ne remettent pas en cause le "calendrier normal".

Ainsi, de grève de réseau, de région, en initiatives locales, diversifiées en journées d'action, en manifestations à St Lazare LA REPONSE DE LUTTE, AUX REVENDICATIONS FONDAMENTALES restent elle emiettée, limitée, canalisée, sans perspectives.

32

Le bilan est lourd, comme nous l'avons montré dans cette brochure.....
L'écoeurement, la lassitude, voire même l'abandon du syndicat, ont pesé, pesent encore, sur des sections techniques sans vie démocratique. La défiance existe : on boycott des mots d'ordre d'action auxquels on ne croit pas (journées d'actions, sans préparations, délégations diverses, demandes sempiternelles de négociations SANS RAPPORT DE FORCE CREE DANS LA LUTTE).

La démocratie syndicale, nous le répétons c'est le droit garanti, reconnu, d'exprimer son point de vue, proposer ses solutions, en s'efforçant de gagner la majorité des travailleurs, en respectant le point de vue, le droit d'expression de la minorité. C'est ce à quoi oeuvrent les révolutionnaires militant tant dans la CGT qu'à la CFDT.

Unitaires, oui. Pour l'unité des travailleurs dans la défense des revendications, par la pratique de la démocratie syndicale et de la démocratie ouvrière : contre les querelles bureaucratiques de sommet, nous affirmons, DANS LA PRATIQUE LA NECESSITE DU MOT D'ORDRE : TOUS ENSEMBLE, contre le seul patron.

Un syndicalisme vivant, démocratique amène des centaines de travailleurs : nous luttons pour le renforcement des syndicats ouvriers de masse et de classe, des syndicats démocratiques, en rejetant NOUS, toute manipulation de sommet.....

Pour les militants des groupes taupe, pour les militants révolutionnaires de la LCR nous inscrivons toutes nos propositions, nos mots d'ordre revendicatifs, notre tactique des luttes dans le combat global des travailleurs, pour une autre société.

Cette démocratie ouvrière et syndicale que nous instaurerons dans les syndicats, elle préfigure la démocratie que les travailleurs appliqueront demain dans la conduite de leurs affaires. Les comités de contrôle ouvrier nés de la révolution portugaise s'inscrivent dans l'auto-organisation des luttes que nous proposons aujourd'hui, à la SNCF et ailleurs!

Nous ne prétendons à rien d'autre qu'à proposer nos solutions, qu'à être les meilleurs dans les luttes et qu'à être jugés sur notre capacité à être les meilleurs.....

Ce texte n'est ni une chartre, ni une plate-forme. Il est, Il veut être simplement une base de DISCUSSION DEMOCRATIQUE, des problèmes, des revendications, des formes de lutte à définir, à organiser pour VAINCRE.

CAMARADES CHEMINOTS DISCUTONS-EN !



DEFICIT OFFICIEL DES JOURS DE CONGES ET REPOS POUR 74

Services des gares

597 600 jours de congés

Service des trains

60 000 Jours de congés

LE QUOTA DE 104 REPOS GARANTIS N'EST PAS APPLIQUE..... IL S'EN FAUT.

- ROULANTS -

ça s'appelle le P4 R !

Résumons ce que sont les conditions de travail "réglementaires" d'un rou-
lant. Rappelons nous que la direction ne l'applique pas et préparons les luttes
pour des conditions de travail normales ! Discutons tout de suite de la revend-
ication : 10000 POSTES A CREER !

- . 40 heures en 6 jours - Durée moyenne 6 H 40 - 100 repos (les 40 heures en 5 X 8 permettent 104 repos à la condition que soient donnés 2 repos accolés... et que les effectifs existent)
- . Période de travail actuel 8 jours
- . Aucune compensation du travail de nuit - Revendication avancée : 6 heures de nuit payées 8 heures.
- . Repos journalier minimum 10 heures
- . Repos périodique : 24 heures + 10 RJ = 34 heures (la SNCF propose maintenant 1 heure de plus)
- . Coupures : 2 coupures d'une heure (dont une repas) - on va vers 1 heure de coupure repas.
- . Amplitude de la journée 12 heures (application partielle de 11 heures, dans quelques dépôts)
- . Garde barrières : de 8 heures à 12 Heures

En Juin 68 les directions syndicales "acceptaient le principe du retour progressif aux 40 heures" 7 ans après le cadre du P4S est toujours celui en vigueur DEPUIS 1945 !

La Généralisation des dérogations (rendues publiques ou pas) vient encore aggraver la réglementation.

LA SEMAINE DE 35 H C'EST POSSIBLE

La SNCF n'applique pas les 40 heures, nous l'avons montré. le blocage de l'embauche (présenté comme consécutif au ralentissement du trafic) est une nouvelle étape de la rentabilisation et de la recherche de la productivité.

Le passage et l'application des 40 heures en 5 jours durée 8 heures et deux repos accolés permettrait l'embauche en de 10 000 cheminots dans les postes à roulements.

Et la semaine de 35 heures ? Il n'est pas utopique de la réclamer (certains services des PTT, ou des chèques postaux ont ces horaires) : elle permettrait de créer entre 50 000 et 60 000 emplois, ce qui n'est pas négligeable.

DE TELLES REVENDICATIONS ONT ELLES DEJA ETE ARRACHEES EN FRANCE ? QUI EN 1937

Lors de la nationalisation et après les accords de Juin 36 l'institutionnalisation des 40 heures en 6 jours amène l'embauche de 60 000 cheminots (dont 10 000 sur l'ancien réseau Etat), ce qui amène en septembre 1938 l'effectif à 514 700 après avoir été en mai 1938 de 521 034.

Les décrets Paul Reynaud de 1939 après l'effondrement du front populaire ramènent la durée du travail à 45 heures et la suppression de 5000 emplois au cadre permanent et 20 000 auxiliaires. En Aout 1939 l'effectif est ramené à 476 591 (dont 70 000 auxiliaires).

En 1946 l'allongement des congés du personnel exécution (21 à 24 jours) entraîne 27 000 créations d'emplois.

8 000 emplois sont créés en 1963 lors de la réduction de la durée hebdomadaire de 48 à 46 heures et 4 000 en 1964 pour le passage à 26 jours de congés

Depuis 68, malgré le retour aux 40 heures les effectifs n'ont jamais cessé d'être diminués : En mars 68, on comptait 326 000 cheminots contre 278 à 280 000 fin 75. Ce qui correspond à la mise en place des recherches de productivité, économies diverses et rentabilisation des activités. La conséquence directe étant la détérioration constante des conditions de travail.... et les courbes d'accidents.

C'est donc un plan qui s'applique. La revendication des 35 heures, porterait un coup d'arrêt à l'exploitation capitaliste forcée des cheminots. Elle est inséparable des revendications de salaires immédiates 1700 frs minimum comme salaire d'embauche brut hors primes - 400 frs pour tous et tout de suite. Echelle mobile des salaires avec indexation sur les indices syndicaux. reconnaissance et paiement de la qualification acquise, elle même basée sur le passage en indice à l'ancienneté.

Pour cela, c'est tous ensemble qu'il faut se battre jusqu'à ce que le gouvernement des organisations ouvrières, s'engageant à satisfaire CES REVENDICATIONS.

LE GOUVERNEMENT A CEDE DANS LE PASSE, IL CEDERA DEMAIN !

MEDECINE SNCF : MEDECINE DE CLASSE

Il n'y a pas de médecin SNCF indépendant de la direction. Il faut passer par le médecin SNCF : Le libre choix du médecin EST INTERDIT - Dans le cas d'un examen par un médecin privé par un cheminot malade, tout acte médical doit être accepté par le service médical SNCF sous peine de non remboursement.

Le médecin SNCF est un praticien privé, il a sa clientèle et il exerce en plus pour le compte de la SNCF - c'est dire que les garanties sont.... ce qu'elles sont - Quelle peut être l'indépendance du médecin par rapport à la SNCF ? on l'imagine sans peine ! La médecine du travail à la SNCF comme partout ailleurs est directement liée au patronat.

C'est le médecin SNCF (qui assiste au CME au titre des problèmes de sécurité et des accidents) qui décide de porter la mention "A SURVEILLER" lorsqu'un cheminot est victime de plusieurs accidents à la suite.....

Extrait d'une réunion de CME (Juin 73 - VILLENEUVE-EXP.)
Un Nouveau médecin est nommé :

"....Poursuivant cette première prise de contact avec les représentants du personnel il leur dit encore sont espoir de compter sur leur collaboration, notamment dans le cadre de lutte contre l'alcoolisme.

Il précise, à ce sujet, que les visites surprises d'alcoolémie qu'il peut être conduit à faire subir, le seront toujours, soit à la demande du spécialiste, soit à la demande du service.

En conclusion, il pense qu'aucun problème ne devrait surgir, et espère entretenir avec les représentant du Personnel, les meilleurs rapports, se déclarant toujours prêt à examiner les problèmes que ceux ci pourraient lui soumettre.

Le Président, en lui souhaitant, au nom du Comité, un bon et fructueux séjour à VILLENEUVE, remercie par avance Monsieur le Docteur B..... pour tout ce qu'il fera pour maintenir le personnel en bonne condition physique."

Contrôle un peu policier sur les bords, et réparation rapide, bref en quelques lignes une médecine de classe bien comprise, avec petite touche paternaliste pour faire bonne mesure.

Une direction régionale envoie aux chefs d'établissement une consigne de dépistage des absences fréquentes pour maladie (le chiffre de 20 à 30 jours par an retenu donne la mesure scandaleuse d'une telle démarche!). Mais l'exécution du flicage sera fait NATURELLEMENT par le patron et le médecin d'établissement : la liste des cheminots est jointe. Alors ont-ils été malades ? si l'arbitraire patronal répond non alors sanctions, retenues, mutations bref REPRESSION.....

S.N.C.F.
Direction Régionale de.....
Division du Personnel

.....le.....AVRIL 1975

MM. les Chefs d'Etablissements,

STRICTEMENT CONFIDENTIEL

Mon attention est attiré sur le cas des agents qui sont souvent absents pour cause de maladie, et dont la fréquence d'absentéisme peut être imputée à des motifs divers n'ayant parfois apparemment qu'un rapport limité avec leur état de santé.

Je vous prie de rechercher les agents de votre établissement qui vous paraîtraient abuser des arrêts de maladie et d'en déceler les causes en liaison avec le médecin lors d'une intervention que vous pourrez être amené à faire auprès de ce praticien dans le cadre de cette affaire.

Je pense qu'en première étape on pourrait limiter l'étude aux agents dont la durée moyenne d'absence annuelle atteint un total de vingt à trente journées.

Vous voudrez bien me rendre compte des résultats de votre étude, dans les meilleurs délais, et des difficultés que vous pourriez éventuellement rencontrer avec le médecin de section.

Le Chef de la Division du Personnel

(Est jointe à la lettre la liste des agents suspects de l'avant-
dernier alinéa.)

Le libre choix du médecin est une garantie minimum d'indépendance par rapport au patron. Ce n'est pas une garantie totale : trop souvent les médecins sont "à part entière et d'origine, de formation, de conviction" du côté des patrons...."

Néanmoins LE LIBRE CHOIX EST NECESSAIRE. Nous nous battons pour.

Auxiliaires et contractuel : avant l'admission aux cadres permanents, ils ne peuvent bénéficier que du régime général de la sécurité sociale : ils sont donc exclus des avantages de la Prévoyance. Memes conditions de travail, memes risques, mais régimes différents ! Nous pensons qu'il est normal des l'admission à un emploi dépendant de la SNCF que le cheminot bénéficie des avantages statutaires.

MEME TRAVAIL = MEME STATUT, MEMES GARANTIES !

Le 21 mai 1975, quelques heures après son embauchage un jeune camarade de la voie de Paris-la-Villette, 27 ans, marié, deux enfants, était tué en service, happé par un train.

COMITES MIXTES SECURITE PEUT-ON SE BATTRE?

Les comités mixtes prévoient la participation du délégué sécurité qui est nommé par le syndicat majoritaire dans les élections à la CME.

STATUTAIREMENT LE DELEGUE SECURITE PEUT :

- . Faire des enquêtes sur les conditions de sécurité dans le travail
- . faire des rapports et des propositions au CM de sa région
- . Il participe aux enquêtes en cas d'accident.

. A aucun moment le délégué sécurité n'a un droit de veto quelconque s'il estime qu'un travail est particulièrement dangereux. Son rôle est consultatif et s'intègre dans les comités mixtes au style de concertation et de discussion qui permettent "d'améliorer la qualité du travail" IL PEUT PROPOSER.... SANS PLUS.

. On peut refuser la logique participationniste avec un syndicat où le délégué sécurité s'appuie sur la mobilisation, l'information constante des syndiqués, rompt la règle du jeu, dénonce, rend publics les pires scandales et propose avec l'ensemble des travailleurs les formes de luttes adaptées à une situation donnée. Lors de l'accident de DOL DE BRETAGNE, les premiers éléments de l'enquête furent divulgués dans la presse.... c'était les premières hypothèses de la direction SNCF. La prétestation des délégués sécurité se basa "sur le respect du silence qui doit être appliqué pendant toute la durée de l'enquête jusqu'à sa conclusion"

NOUS REFUSONS LA REGLE DU SILENCE ! CONTRE INFORMATION OUVRIERE ET DEFENSE INTRANSIGEANTE DES VICTIMES DES ACCIDENTS. CONSEQUENCES DES SURCHARGES DE TRAVAIL ET DE LA REGLE DE RECHERCHE DU PROFIT !

DEFENSE DES VICTIMES, DENONCIATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL SCANDALEUSES TELLE DOIT-ETRE NOTRE CONSTANTE PREOCCUPATION.

PLUS LES CADENCES S'ACCELERENTPLUS LA PRIME DIMINUE

La dépréciation de la prime d'exploitation a été constante tandis que le trafic global de la SNCF n'a cessé en unité kilomètres marchandises de progresser :

1971	10,4 % de la prime de fin d'année		
1972	9,55 %	-	-
1973	8,84 %	-	-
1974	8,46 %	-	-
1975 (5mois)	7,67 %	-	-

1300 fonctionnaires supérieurs de la SNCF se partagent 10 % du CREDIT TOTAL partagé entre plus de 90 000 cheminots !

POLYVALENCE

APRES "LES EVOLUTIONS", UNE NOUVELLE CONSIGNE POUR CACHER L'INSUFFISANCE DES EFFECTIFS

LA TAUPE ROUGE : AU DEPOT, A L'EXPLOITATION,
ON RENTABILISE, ON SUREXPLOITE.....

- En 73 on définissait pour la région de VILLENEUVE les trajets de conduite concernés par les règlements S8 A et B : entre Paris-Bercy- Villeneuve - Tolbiac - gare de Valenton - Bonneuil et toute le zone Villeneuve (faisceau, VVO, wagons-lits, MVG) La direction décidait qu'avec ou sans VA un seul agent pouvait réaliser des "évolutions".

AINSI COMMENCAIT LA GENERALISATION REGLEMENTAIRE DE LA CONDUITE A AGENT SEUL !

- En Mars, Galluet affiche la consigne TR386 qui permet d'établir une polyvalence de travail "a cause du faible trafic". Un défilement d'un poste à l'autre EN FONCTION DES BESOINS DU TRAVAIL devient possible !! Tu es "arrivé" ou à l'attelage... mais on t'envoie au poste I parce qu'il manque un gars.

ON VEUT NOUS FAIRE BOUCHER LES TROUS DES POSTES OU DES CONGES, EN EMBAUCHANT PAS

Galluet, toujours franc, a dit qu'il ne s'agissait que d'une information et que si le trafic redevenait normal, on l'appliquerait pas.

IL MENT GALLUET ET IL LE SAIT : Les départs s'accumulent à cause des salaires minables des conditions de travail lamentables ET LES EFFECTIFS SONT BLOQUES JUSQU'EN JUIN, une NOUVELLE ETAPE DE COMPRESSION DES EFFECTIFS EST MISE EN PLACE A L'EXPLOITATION, COMME CHEZ LES ROULANTS AVEC LE S8.

LES MILITANTS DE LA TAUPE ROUGE ONT LEUR AVIS :

. Le prétexte invoqué pour comprimer les effectifs avait été "la réduction du déficit SNCF" Aujourd'hui c'est la réduction du trafic, qu'on avance - Mais c'est la même politique contre l'ensemble des cheminots.

C'EST DONC UN COUP D'ARRET GLOBAL QU'IL FAUT LANCER, DANS L'UNITE SUR LES REVENDICATIONS D'EFFECTIFS CONTRE LES REGLEMENTS SCALERATS.

. Nous refusons l'isolement prôné par les directions syndicales dans leur tract commun Vous nous conseillez "de refuser les déplacements, de rester solidaires, de vous signaler les problèmes qui pourraient surgir" D'ACCORD -

Vous demandez à la direction des congés, des RF, une formation professionnelle, la constitution de réserves - D'ACCORD

Mais la direction ne donnera RIEN ! Elle ne donne jamais rien ! ELLE NE LACHE QUE CE QU'ON LUI ARRACHE ! rester solidaires, signaler les déplacements, ce ne sont pas des moyens suffisants pour mobiliser L'ENSEMBLE DES CHEMINOTS -

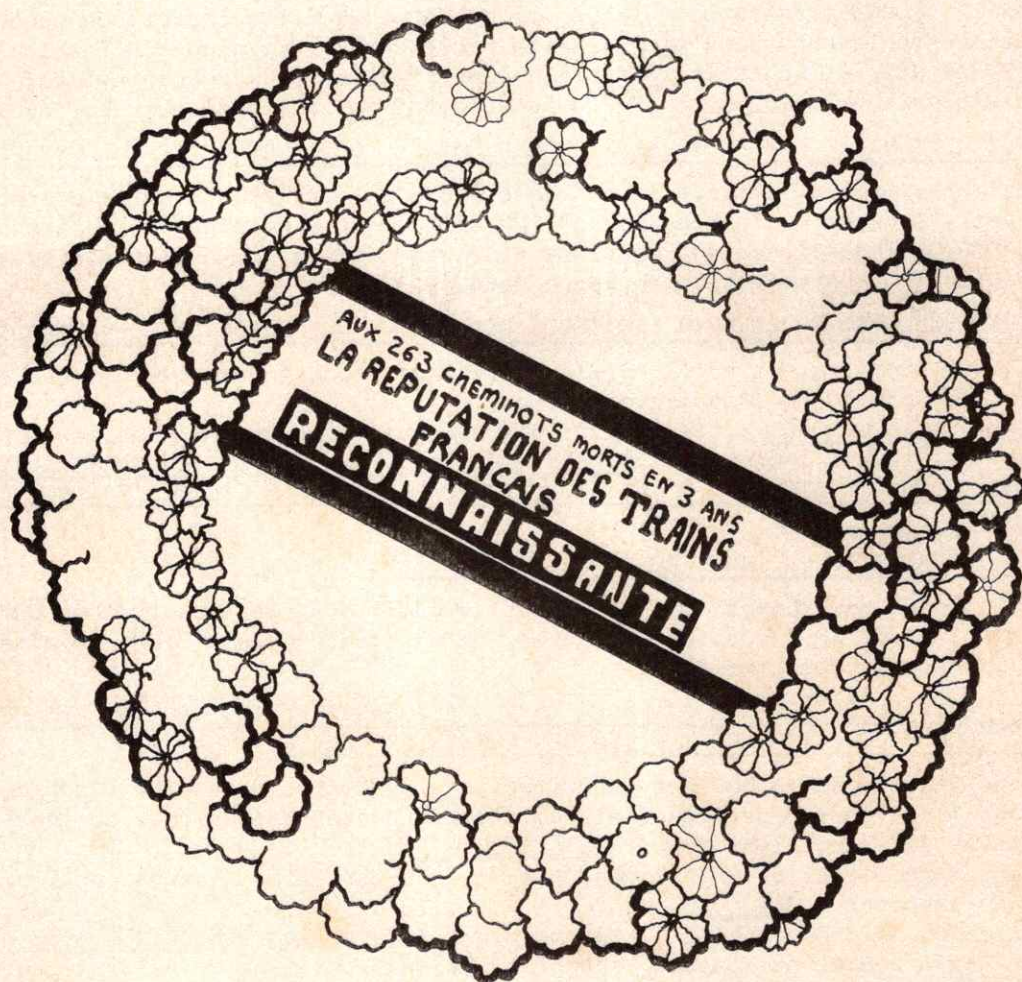
IL FAUT AVANCER DES MOTS D'ORDRE CONCRETS : si Galluet applique son règlement TR3, ARRET TOTAL DE TOUTE L'EXPLOITATION, réunion par commissions, groupes collectifs pour DEFINIR NOUS MEMES AVEC LES DELEGUES, LES EFFECTIFS, L'EMBAUCHE IMMEDIATE LE REMPLACEMENT DES DEPARTS.... Nous ne pouvons pas, seuls, isolés, faire quelque chose, il faut renforcer toute perspective de lutte contre la dégradation des conditions de travail

NE PAS ISOLER LES KRU DE MARSEILLE DANS LEUR LUTTE DE PAQUES, comme ça a été le cas.

. La Situation devient intenable à la SNCF.

. Il faut mobiliser massivement tous les cheminots pour arracher les revendications : Les Galluet de la sncf essaient d'avancer les pattes contre nous, IL VA FALLOIR LEUR SIGNIFIER QUE NOUS N'ACCEPTONS PAS !

NOUS N'ACCEPIONS PAS
LA "FATALITE DES ACCIDENTS"...



... ET ON SOUSCRIT POUR QUE ...

rouge

quotidien d'action communiste

... PARTICIPE A NOS LUTTES.