Les ateliers de petit entretien sont supprimés progressivement, les équipes de graisseurs également, et en attendant un équipement de détection des « boîtes chaudes », on en supprime le contrôle. La sécurité du transport N'EST PLUS ASSUREE NORMALEMENT. Toute innovation technique vise à la suppression de personnel : l'attelage automatique, et le freinage également automatique, permettront de supprimer les atteleurs, les enrayeurs. Les essais sont poussés afin de rendre ces techniques « opérationnelles » au plus tôt.

— 3) SECURITE ET EFFECTIFS :

Ainsi se trouvent posés les problèmes de sécurité des transports pour les voyageurs et de sécurité du travail des cheminots. La décision de supprimer 10.000 emplois par an pendant 5 ans, par non renouvellement des départs en retraite (promesse-Mondon, c'est tout dire !) est menée à haute cadence, 12.000 par an pour 1968 et 1969. Ce qui se présente, par la recherche systématique des économies de gestion et la recherche de la productivité ce sont :

1) Des trafics et des infractructures sursaturées (cas de la banlieue parisienne, et des grands axes type Paris-Lyon).

2) des Matériels surutilisés et non contrôlés (3 cheminots morts à Mourenx à la suite de rupture d'étanchéité de wagons-citernes dont l'entretien était concédé au privé).

3) Dans les triages, une cadence de tri, qui aboutit à des accidents en série (en une nuit 5 déraillements à Dijon-Gevrey).

Les règlements élémentaires de sécurité sont inapplicables actuellement : une rame banlieue-Paris doit véhiculer 1.400 voyageurs, aux heures de pointe, elle en « trimbale » plus de 4.000 ! Plus de 1.500.000 voyageurs utilisent la banlieue chaque jour, soit un débit de 40.000 voyageurs à l'heure aux heures de pointe !

Le travail des cheminots des gares, des roulants, du contrôle aux périodes de pointe (congés, Noël, départs et retours de vacances) devient effroyable...

— 3) L'EVOLUTION DE LA PRODUCTIVITE ET DES EFFECTIFS

Les indices d'accroissement de la productivité sont donc en hausse : de 1957 à 1967, l'accroissement moyen a été de 3,3 %. En 1968 et 1969 l'accroissement est de 17 % ! Les effectifs des cheminots sont donc en diminution constante, sur une courbe d'activités qui croît régulièrement (voir tableaux annexes). Ainsi les effectifs sont-ils passés de 480.000 en 1947 à 364.000 en 1957 et en 1969 à 307.000.

La mise en place des P.R.S. (*) après celui du B.A.L. (*), la gestion centralisée des trafics marchandises, la mise en place d'ordinateurs de gestion, permettent des milliers de suppressions d'emplois, en plus de toutes les autres mesures énoncées plus haut : fermetures de lignes, de gares marchandises, d'ateliers, suppressions d'équipes entretien, etc.

Après la suppression des emplois de voltigeurs dans les triages, c'est l'exploration des possibilités de la conduite automatique à partir de bandes à programme perforé corrigeant électroniquement les retards, le respect des vitesses, etc., sur les automotrices. La conduite automatisée : nouvelles suppressions d'emplois...

Ainsi, le tableau est maintenant complet : la S.N.C.F., transporteur puissant, met tout en œuvre pour rentabiliser ses activités. Les victimes désignées : les usagers, et les cheminots. L'arme de la technique pour l'accroissement de la productivité des cheminots, et l'adaptation de l'outil de transport aux besoins des capitalistes ; surutilisation des matériels et surexploitation des travailleurs, au-delà des règles élémentaires de sécurité ; automation poussée permettant des économies sur les frais de salaires et d'avantages sociaux des personnels : rien ne distingue ces mesures, de celles que le pouvoir met en œuvre pour donner la dimension compétitive du capitalisme français.

(*) Poste à régulation sectorisé.

(*) Bloc automatique lumineux.