

SUR 2 AGENT SEUL :

Que se passe-t-il ? Sur la banlieue, introduction (depuis de nombreuses années) de l'agent seul. L'agent d'assistance étant le contrôleur de route.

Sur le turbo-train (160km/h) : agent seul, comme sur les principaux express (Mistral, Bourbonnais, Drapeau, Paris-Rome). L'agent d'assistance étant compris comme le KRU (contrôleur) ou le CTR (chef de train) QUI N'ONT AUCUNE QUALIFICATION CONDUITE.

Sur les marchandises omnibus et les triages commence à être généralisée la conduite à un seul : mais il n'y a pas d'autre agent sur le train.

Nous dénonçons donc ce que les syndicats ont laissé faire : la VACMA a entraîné des "mini-grèves", il y a quelques années. L'introduction s'est faite coup par coup, dans les coins les plus mous. La généralisation de l'agent seul continue

Pour ne pas sombrer dans la lutte sans espoir sur un truc déjà foutu, nous expliquons que :

- l'augmentation très sérieuse de toutes les activités maintenues (les stats sont formelles : tonnes et voyageurs/km seront en nette augmentation cette année, malgré 15000 km de lignes (voyageurs + marchandises) fermées) implique le renforcement de la sécurité.

- l'accroissement très net des accidents matériels roulants (sur les loco, wagons, voitures, etc...), chocs des triages, etc...

- la surutilisation d'infrastructures périmées (courbes des lignes), vitesse poussées, cadences des dessertes, etc... (cf : saturation des gares voyageurs et banlieue)

- les économies massives d'entretien : au service électrique, à Voie-Bât, etc...

ANNEXES :

• La système VACMA a été acheté par l'URSS qui l'applique systématiquement.

• Lire absolument (et se servir) de la V.O n°1365 (25-10-70). Compte rendu dithyrambique : "Oh ! le beau turbo-train !" ; on y écrit : la conduite est assurée par un seul conducteur ce qui semble (!) peu conforme aux conditions de sécurité souhaitables pour les voyageurs. Qu'arriverait-il si le conducteur était victime d'un malaise subit ? Qui libérerait une rame lancée à 160 km/h ? C'est une économie qui fait vraiment trop bon marché de la sécurité des voyageurs.

Après, on continue sur "Paris-Lyon à 300 à l'heure !

• La Tribune spéciale conditions de travail roulants CGT : envisage comme axes UNIQUES de leur intervention :

- bruit des engins : revendications.....insonorisation

- secousses, vibrations : demande de sièges ad hoc

- qualité du sommeil : a demandé une reconnaissance d'une étude du labo physiologie du travail par la S.N.C.F.

C'EST TOUT !

• La circulaire CGT fédérale du 13/10 aux secrétaires des syndicats rappelle "les difficultés d'application du P4". On y ajoute que là où les cheminots se battent contre les dérogations, ils sont sanctionnés. Motif : refus de service !

L'action proposée : résolutions et motions unitaires doivent être adressées... à la Direction générale. La Fédération demande une audience. On signale le manque d'effectifs... qui ne permet pas une "bonne application" du P4 ! Le reste de la même eau.