

Écrit par LCR

Lundi, 15 Février 2010 20:03 - Mis à jour Mardi, 16 Février 2010 12:51



Le grave accident qui est survenu ce lundi sur le réseau ferroviaire à hauteur de Hal (Buizingen) a provoqué entre douze et vingt morts, onze blessés graves, et des centaines de blessés légers. Notre première pensée est évidemment pour les familles des victimes et aussi pour le personnel du train qui a du faire les frais d'un système dont le dérèglement devient criminel.

Ce drame prouve une fois de trop combien il est irresponsable de soumettre à la loi du profit un service public tel que le transport ferroviaire.

Les cadences imposées aux conducteurs, accompagnateurs, aiguilleurs de la SNCB sont intolérables. Les conducteurs doivent prêter 9 heures de travail sans pauses, à part 6 min par changement de train, doivent combiner plusieurs prestations prolongées au cours de la même semaine et assumer des déplacements domicile/travail parfois très long. Ces cadences imposées par la direction vont à l'encontre de la sécurité élémentaire nécessaire sur un réseau ferroviaire. A titre de comparaison, les conducteurs de poids lourd ont pour obligation de s'arrêter 20 min toutes les 4 heures et ne peuvent rouler plus de 9 heures d'affilées sans laisser passer 12 heures entre deux services.

Ces 20 dernières années, la réglementation en vigueur pour les conducteurs de train s'est considérablement détériorée, ceux-ci doivent pourtant faire preuve d'une vigilance continue dans une activité qui devient de plus en plus monotone et répétitive, rentabilisation oblige, avec pour conséquence directe une diminution de la concentration nécessaire. Contrairement à

Accident ferroviaire à Hal: Nos vies valent plus que leurs profits! Communiqué de la LCR

Écrit par LCR

Lundi, 15 Février 2010 20:03 - Mis à jour Mardi, 16 Février 2010 12:51

d'autres pays, ces travailleurs qui transportent parfois des milliers de personnes sont en outre isolés dans leur poste de conduite, soumis à une pression constante de leur hiérarchie, qui pèse de tout son poids pour museler la révolte qui gronde dans chaque dépôt.

Depuis la scission de ses activités, la SNCB est mise sur les rails de sa privatisation complète, avec comme conséquence logique et directe une nouvelle priorité: la rentabilité à tout prix. Or, le critère de rentabilité entre frontalement en contradiction avec celui de la sécurité. La rentabilité ne peut absolument pas assurer aux travailleurs de bonnes conditions de travail et, par là, garantir un bon service, efficace et sécurisé, à la fois pour le personnel et pour les usagers.

La poursuite de la logique de rentabilité qui imprègne de plus en plus nos transports ferroviaires implique forcément de faire des économies drastiques sur l'entretien du matériel (ce qui multiplie les "incidents", causant retards et accidents), et sur la réduction des "couts salariaux" par la réduction du personnel (à titre d'exemple; il n'y a plus un annonceur par gare, dorénavant à peine une vingtaine de personnes assurent les annonces dans toutes les gares!), ce qui entraîne une dangereuse augmentation des cadences et de l'intensité du travail sur les travailleurs restants, à commencer par le personnel roulant.

La scission des activités de la SNCB, qui, rappelons-le, s'est construite pendant 100 ans avec les finances publiques, préfigure sa vente au privée et son entrée en Bourse. Cette réforme s'inscrit dans le cadre des directives européennes visant à la complète "libéralisation" du "marché ferroviaire" et son ouverture, y compris pour le transport des passagers, à la concurrence privée. Désormais, chaque service devenu indépendant, détaché des autres et responsable pour sa seule partie (l'entretien du rail, l'entretien du frein, l'arrivée en gare, l'aiguillage...). Cette scission des activités est un non-sens absolu: en cas d'incident, qui requiert pourtant une réponse urgente, les travailleurs se trouvent face à une multitude d'interlocuteurs différents, non coordonnés entre eux et souvent opposés les uns aux autres car mis en concurrence!

Nous avons subi 2 accidents graves en 3 mois. C'est inacceptable. La SNCB ne se dédouanera pas de sa responsabilité en chargeant la barque sur le dos travailleurs, victimes des cadences toujours plus intenable et dangereuses qu'elle leur impose, du démantèlement du service et du changement de priorité. Ces mêmes travailleurs ont plus d'une fois mis en garde la hiérarchie et tiré la "sonnette d'alarme" quant aux risques extrêmes d'accidents graves dans les circonstances actuelles.

Accident ferroviaire à Hal: Nos vies valent plus que leurs profits! Communiqué de la LCR

Écrit par LCR

Lundi, 15 Février 2010 20:03 - Mis à jour Mardi, 16 Février 2010 12:51

La SNCB ne transporte pas que des marchandises ou du bétail, ce sont également nos frères, nos soeurs, nos compagnes, nos enfants, nos amis qui sont dans les trains. Nous ne pouvons accepter que le risque de les voir mourir sur le chemin du travail ou des études devienne un "paramètre de risque" et la sécurité une "variable d'ajustement" dans les comptages financiers de la SNCB.

Une solidarité étroite entre les cheminots ET les usagers est plus que nécessaire. Pour un service de transports ferroviaire efficace, sécurisé, utile, nous devons exiger, tous ensemble, le retour à une seule entité SNCB, 100% publique.

NON A LA PRIVATISATION

NON AUX CADENCES INFERNALES

NON AUX USAGERS OTAGES DE LA COURSE AU PROFIT DES ACTIONNAIRES

NON AUX DIRECTIVES EUROPEENNES DE LIBERALISATION ET DE PRIVATISATION DU RAIL

Ligue Communiste Révolutionnaire (LCR)

Contact: 0474/91.64.59

info@lcr-lagauche.be // www.lcr-lagauche.be