

# CONDITIONS DE TRAVAIL

## LES ROULANTS

### I . RENTABILISATION ET CONDITIONS DE TRAVAIL :

La dégradation des conditions de travail est liée aux impératifs de la rentabilisation des activités de la S.N.C.F. :

- Adaptation des moyens de transports aux besoins capitalistes (vitesse, dessertes, tonnages, matériel de traction, etc...)
- Liquidation au profit d'entreprises privées de toute une partie des activités de service public :
  - dessertes secondaires
  - axes marchandises d'intérêt local ou régional
  - activités de porte à porte colis détail, par la création du SERNAH (destiné en réalité à assurer la transition entre entreprise S.N.C.F. et privatisation).
  - cessions au transport privé (autocars, etc...) de transports voyageurs.
- Maintien des transports banlieue, ceux des travailleurs, en rentabilisant les coûts de mise en oeuvre par l'augmentation à haute cadence des tarifs.

Rentabilisation de ces transports banlieue par la surutilisation des matériels, la surexploitation des personnels directement liés à l'activité, sédentaires des gares, roulants, contrôleurs de route, etc... ). La réduction au minimum des coûts d'entretien des infrastructures, la cession au privé des travaux d'entretien. La suppression des contrôles de sécurité des matériels roulants (suppression des visiteurs de gare, sanctions généralisées dans le cas de dépassement des TEMPS de visite). Suppression pure et simple de la détection des boîtes chaudes, utilisation de matériels qui, réglementairement devraient être réformés.

### II . LES IMPERATIFS CAPITALISTES ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL.

- L'adaptation aux besoins est poussée au maxi. Pour "garder" ses clients, et sous la pression de ceux-ci, on inclut dans le régime accéléré des transports de produits toxiques ou dangereux (carburants, chimiques, etc...) sous forme de trains complets sur les lignes du trafic voyageurs-rapides, au delà de 4000 tonnes. Sur des lignes non entretenues.

Les règles de sécurité que doivent respecter les roulants sont inapplicables.

- Les matériels de traction doivent être utilisés si le résultat de la visite que doit effectuer le conducteur ne révèle aucun défaut technique : le résultat de cette visite peut entraîner l'arrêt de l'utilisation. En fait, les matériels sont utilisés tant qu'ils peuvent rouler : économies poussées sur l'immobilisation.

- Le parc matériel également : les temps d'immobilisation sont réduits au minimum.

( Par contre, sont créés des wagons-spéciaux aux frais de la S.N.C.F. et utilisables par la seule entreprise qui les a fait construire. A rapprocher des embranchements particuliers. Des tarifs dégressifs consentis à leurs utilisateurs, etc... )

- Par l'application des normes imposées par les exigences techniques des trusts, les transports marchandises ne permettent plus une sécurité du travail des personnels de conduite.

### III . SECURITE DU TRAVAIL, DES USAGERS, DES CHEMINOTS.

- Le nombre des accidents croit plus vite que les activités : "la casse" dans les triages prend des proportions extraordinaires : le nombre des avaries a triplé dans certains triages :

Chocs dans les triages passant de 3 à 5% à Toulouse  
de 2 à 5% à Juvisy  
doublent à Strasbourg  
de 13 à 14% à Villeneuve

- En Avril 70, on recense 4 ruptures de caténaires  
1 "défaillance de loco"