

Fin des autorisations de départs

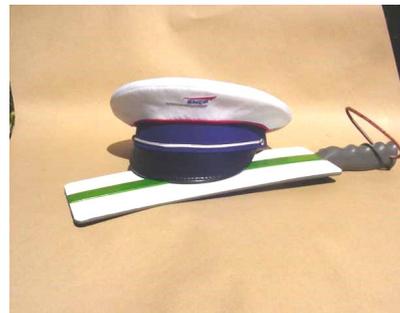
Sous prétexte d'un processus de départ des trains qui n'a pas évolué depuis les années 70 (preuve d'un gage de sécurité), d'une demande de l'EPSF et surtout afin de faciliter l'accueil des nouvelles entreprises ferroviaires, la direction va revoir totalement les procédures de mise en mouvement des trains.

La mise en œuvre est prévue le 15 décembre 2019. La direction commence à divulguer timidement ses projets et on peut dire que c'est la douche froide !!

Pour faire un rapide résumé, l'ADC qui était la dernière boucle de rattrapage se retrouve seul !!

Dans les projets, l'ADC devra avoir 4 conditions :

1. Que le train soit prêt pour expédition (PPE). (Compo, frein, signalisation avant et arrière ...)
2. Que le service train (ST) soit terminé (montée descente des voyageurs, visite à l'arrivée de la rame, avitaillement du bar, PMR, Portes ...).
3. Que les conditions relatives à la circulation du train soient remplies. Cette assurance est obtenue par l'autorisation de Mouvement (ouverture du signal dans la majorité des cas) AuM.
4. Qu'il soit l'heure de départ.



Plus de guidon de départ, de TLC, de TIP et de SLD ! Mais devant leur nombre conséquent, les déposes seront progressives...

Les documents suivant seront modifiés:

- Les RT ou Lili : 375 à modifier.
- Les CLE (Consignes Locales d'Exploitation) des sites : c'est là que sont détaillées les modalités de départs de chaque site. Il y en a environ 2200 et vous allez voir que dans certaines régions les activités se lâchent !!!

Après la mise en place de l'EAS c'est la désertification des gares qui s'accroît !

L'ADC sera le seul maillon de la chaîne sécurité !

VIDAGE DES RAMES PAR LES ADC !!!

Sur les régions Pays de Loire et Grand Est, les activités vont bien plus loin quand elles modifient les CLE (Consignes Locales d'Exploitation). Sous prétexte du plan CAP TER 2020, dont le but est de supprimer des missions structurant le cœur de métier des chefs de services, ces deux régions souhaitent transférer les visites des rames à l'arrivée (VAE) aux ADC !

A Sablé sur Sarthe , les chefs de services ne donnent déjà plus le départ; ils ne visiteront bientôt plus les rames avant garage. Cette tâche serait dévolue aux ASCT et aux ADC! Ce dernier devra aussi manœuvrer les aiguilles, retirant ainsi les dernières missions de sécurité du Chef de Service.

Ces projets ne touchent pas que les « petites » gares, puisque à Strasbourg, avant toute évolution vers les voies de service ou de stationnement, le vidage de la rame, suite à un train commercial, devra être fait par l'ADC.

Ce ne sont que deux exemples mais dans de nombreuses gares la direction souhaiterait faire évoluer des consignes en ce sens.

Pourtant cette procédure:

- N'est pas prévue au dictionnaire des filières.
- Ne fait pas partie du métier de conducteur.
- Aucun article du RCL ne traite du vidage de la rame par le conducteur.

L'emploi, la sécurité, la sureté et le cœur de métier sont touchés.

SUD-Rail n'est pas naïf, ces projets ont pour but de permettre de généraliser le transferts d'autres missions aux ADC. A terme, toutes les missions de sécurité reposeraient sur un seul agent : le conducteur ...Pour SUD-Rail c'est non !!

FIN DU RUNGIS, « LE TRAIN DES PRIMEURS »???

La SNCF et les chargeurs ont annoncé la fin du train Perpignan-Rungis en raison du surcoût occasionné par le remplacement des wagons frigorifiques qui ne seraient plus aux normes...

Il y a moins de 5 ans, il y avait encore 2 trains par jour qui remontaient des fruits et des légumes vers le plus grand marché de France.

En 2010, la gare de déchargement a été totalement refaite à neuf pour plusieurs millions d'euros.

Une nouvelle fois, ce sont des dizaines de camions qui effectueront ce trajet quotidien de plus de 1000km, bien loin des préoccupations environnementales que devraient avoir une entreprise de service pu-



La suppression de ce seul train contribuerait à mettre tous les ans des milliers de camions sur des routes déjà saturées.

Pépy s'est dit choqué par cette annonce, il est pourtant le premier responsable de la mise à mort de FRET ferroviaire, avec la complicité des gouvernements successifs.

Le brusque intérêt environnemental de notre dirigeant va de paire avec celui du gouvernement au moment des élections européennes où la cause écologique apparaît comme une préoccupation majeure des citoyens.

Alors d'un coup, le FRET ferroviaire qui est sacrifié depuis plusieurs années, revient « à la mode ». Il faut sauver le Perpignan-Rungis et chacun y va de sa petite larme. PATHÉTIQUE!!!

Des communiqués de presse ont été sortis à la hâte pour affirmer « que le train allait être sauvé, qu'il fallait que tous les acteurs économiques jouent le jeu... »

Pourtant, rien de vraiment concret, la liaison serait maintenue pour quelques mois, mais aucun engagement n'a été pris pour le long terme. Une nouvelle fois les effets d'annonces sont privilégiés au détriment d'actes forts. « Le train des primeurs » doit être maintenu au-delà de 2019, il faut même augmenter le nombre de trains pour que les infrastructures soient mieux utilisées et valorisées. C'est une solution plus écologique qui devra être développée.

SUD-Rail continuera de se battre pour la sauvegarde et le développement du Fret ferroviaire.

AUTO-TRAIN

La direction a pris la décision unilatérale de l'arrêt de l'Auto-Train en fin d'année, pourtant ce train anciennement Train Auto Couchette (TAC) transportait des milliers de voitures et leur propriétaire par an.

Cette interruption de trafic a été complètement orchestrée par la SNCF. En effet, elle a sciemment choisi d'arrêter les trains couchettes, alors que de nombreux pays européens les relancent, elle a réduit drastiquement les trains internationaux, elle a réduit la desserte des TAC de 12 gares à 5 gares desservies et enfin elle a limité cette activité aux seuls mois d'été.

Pour les ADC c'est 1494 journées de service qui vont être supprimées.

Des dizaines de postes sédentaires et de sous-traitants sont menacés.

Et comme ça ne suffisait pas, pour remplacer ce service, la SNCF promeut EXPEDICAR, une start-up, en vue d'ubériser ce service. Avec cette société, ce sera plus cher et les voitures acheminées par camions ou par des chauffeurs privés, une nouvelle aberration économique et écologique.



Par ailleurs la fermeture d'Auto-Train permettra à la SNCF de vendre 18 hectares de terrain en plein Paris, autant dire une belle opération immobilière en perspective. Cerise sur le gâteau, le Parking de 380 places de Bercy en plein Paris intéresse de nombreux requins du privé.

Loin de toute ambition de développer le transport écologique, loin de considération en termes de baisse du nombre d'accidents de la route, la SNCF va faire une grosse opération immobilière.

Mais une fois l'Auto-Train arrêté et les terrains vendus, cette activité qu'on aurait pu croire d'avenir sera définitivement condamnée. Pourtant en 2018, cette activité était à l'équilibre, à l'inverse, nous notons que OUIGO accumule les pertes et OUIBUS est déjà repartie à la concurrence (Blablacar).

LE TRAIN PERTIGNAN-KUNIGS
REPLACÉ PAR DES CAMIONS?



SUD-Rail continuera de faire le nécessaire pour conserver ce service ferroviaire au sein de la SNCF.

**Le 4 juin, Cheminots,
Travailleurs du Rail...
Tous mobilisés pour
notre avenir commun!**

**1^{er} ACTE : 11h, rassemblement
devant le siège de l'UTP,
rue d'Anjou, Paris 8^{ème}
syndicale**

**2^{ème} ACTE : 13h,
Manifestation cheminote
Place d'Italie**

FÉDÉRATION SUD-Rail - 17 BOULEVARD DE LA LIBÉRATION 93200 ST DENIS
Tel : 01 42 43 35 75 @ : sud.rail.federation@gmail.com FACEBOOK : @sudrailofficiel
Fax : 01 42 43 36 67 Internet : www.sudrail.fr TWITTER : @Fede_SUD_Rail

FÉDÉRATION SUD-Rail - 17 BOULEVARD DE LA LIBÉRATION 93200 ST DENIS

TEL : 01 42 43 35 75 FAX : 01 42 43 36 67

sud.rail.federation@gmail.com

www.sudrail.fr