



TRAIN FRET DIGITAL : LA DÉSHUMANISATION AU SERVICE DE LA LOGISTIQUE CONNECTÉE

La direction de la traction, épaulée d'un représentant de l'activité Fret, a présenté ses avancées en ce qui concerne le « Train Fret Digital » lors du groupe de travail du 18 Janvier dernier. Son projet, déjà en test sur un flux Saint Gobain à Pont-à-Mousson, vise à accélérer les essais de frein par le biais de boîtiers installés sur les wagons. Bien que cette technologie soit mise en avant comme réductrice de pénibilité et « demandée par les opérateurs fret », il s'agit bien d'un énième outil au service des libéraux de la logistique européenne, qui servira tôt ou tard à justifier d'autres suppressions de postes.

UN SYSTÈME DÉVELOPPÉ POUR LE PRIVÉ

L'idée de SNCF n'a jamais été de nous procurer des services supplémentaires pour nous démarquer de la concurrence : le train fret digital est développé par l'entreprise pour servir de standard à tous les professionnels Transport et Logistique en Europe. Le partenariat avec Traxens, fournisseur de service box et cloud, s'inscrit dans une politique tarifaire agressive face aux projets concurrents développés en Allemagne et en Suisse. Le dispositif est installé gratuitement et mis en location quelques centimes par jour, pour toute EF, tout client ou chargeur qui en ferait la demande.

Encore une fois, l'entreprise publique utilisera les deniers de l'Etat pour essayer les plâtres lors des phases de test, pour livrer une solution clé en main aux concurrents, qui s'en serviront pour nous reprendre les marchés !

CHERCHEZ L'ERREUR

Dans cette vidéo, un poste a été supprimé à la mise en place du Train Fret Digital : saurez-vous trouver lequel ?



<https://vimeo.com/220041894>

Lorsqu'il s'agit de vendre le projet en salon professionnel dédié, on voit bien que la diminution des effectifs est un argument...

GARANTIE DE L'EMPLOI : LA TRACTION BOTTE EN TOUCHE

Elle le jure mordicus : « Le Train de Fret n'a pas été développé dans le but de supprimer des postes ». Certes, et pourtant lorsqu'elle évoque les gains attendus, nous reconnaissons déjà les arguments qui justifieront les mêmes réorganisations que nous connaissons depuis 10 ans au Fret. Un système qui permettra à terme au seul conducteur de générer son bulletin de freinage et de réaliser son essai de freins tout seul, ainsi que de connaître et suivre la composition exacte de la rame par le client sans passer par un plateau marché, ne sera pas neutre en termes d'emploi. D'autant que l'essai de frein aurait pu être confié aux agents de manœuvre via la tablette Digifret, ce n'est pas le cas, ce seront les ADC qui en auront la charge sur leurs téléphones professionnels...

Interpelé sur ces sujets, le représentant de l'activité Fret garda un silence qui en dit long sur les ambitions de l'activité...

La Direction de la Traction pendant ce temps fait mine de pas comprendre nos inquiétudes. Elle sera pourtant complice de la disparition des emplois lorsque les Directions Fret auront dévoyé ce système pour faire toujours plus d'économies sur la masse salariale !

EXPOSITION AUX ONDES : DANS LES NORMES... POUR LE MOMENT

La communication entre box se fait en ondes radio, puis en Bluetooth vers le terminal du conducteur. La prédominance des premières (réseaux hertziens, FM, ...) et la faible puissance des seconds font qu'aucune radiation sensible supplémentaire ne s'ajoute à l'exposition du conducteur.

Néanmoins, la Direction de la Traction nous a fait part de ses projets de « transmission continue », c'est-à-dire d'alimenter en permanence le cloud Traxens avec les signaux des wagons, cela afin de permettre un suivi permanent de la position du train, des conditions de transports, etc... Pour cela, il serait nécessaire de maintenir deux connections : la première vers les box en Bluetooth, la seconde vers les services Traxens en internet mobile. Soit l'ADC devra maintenir sa 4G en permanence en roulant, soit les EM seront équipés de relais GSM, soit les deux !

On exposera ainsi les ADC à une antenne téléphone dans une cage de métal close... Il sera bientôt plus dangereux du point de vue radiations de tirer un train connecté qu'un wagon château !



UNE TECHNOLOGIE QUI S'ÉLOIGNE DES FONDAMENTAUX MÉTIER

L'essai de frein digital consiste à contrôler le serrage et le desserrage des wagons sur un terminal Android, après une commande classique du manipulateur de frein automatique. Toutefois, là où l'agent de manœuvre s'assurait du freinage en vérifiant « au pied » le bon collage du sabot de frein, l'information reçue par ce système provient d'un capteur installé sur la timonerie. **Un serrage effectif et la course du cylindre de frein, c'est bien différent !** Le représentant de la Direction de la Traction n'a d'ailleurs pas été en mesure de répondre quand nous lui avons demandé ce qu'il se passait en cas d'absence de semelle. Le problème se posera aussi en cas de pollution des organes de frein, de tringle tordue, etc... **Voilà qui nous promet de jolies insuffisances de freinage !**

Pire encore : **l'essai de frein digital se fera sans vidange de la CG !** La Traction a justifié ce manque dans la procédure par des arguments réglementaires préparés à l'avance. Pour elle, l'ouverture du robinet d'arrêt en queue ne constitue « qu'un élément de communication pour avertir l'ADC qu'il peut réalimenter ». La continuité de la Conduite Générale est vérifiée, selon elle, par le serrage de tous les wagons. **Certes, mais qu'en est-il de l'automatisme ?** Oui parce que voyez-vous à SNCF le frein n'est pas que « continu », il est « automatique », c'est-à-dire que l'ouverture de la conduite CG en tout point du train commande le serrage de tous les wagons ; c'est ce que vérifie le conducteur lors de la chute franche, continue et complète du manomètre CG : une fuite en queue génère une dépression suffisamment importante pour provoquer le serrage à pression maximale des CF de l'Engin Moteur en tête.

Cette opération constitue par ailleurs une boucle de rattrapage en cas de glace dans les conduites : ceux qui ont déjà eu à faire des essais de freins dans les régions au climat le plus rude connaissent ce phénomène qui obstrue la CG à mi-chemin du train et provoque un net ralentissement du temps de réaction du freinage de la rame.

Faire disparaître l'ouverture du robinet CG, c'est fouler du pied un siècle et demi de retours d'expérience parfois mortels du chemin de fer.

