



## DÉRÈGLEMENTATION AU FRET

# LA DIRECTION DE LA TRACTION SOUS LE JOUG DES ACTIVITÉS ?

**A la vue des premiers éléments provenant de la communication de la direction, la réforme du ferroviaire serait l'occasion d'un renforcement de la mainmise des activités.**

**La direction de la Traction ne remplirait plus ses missions concernant la réglementation des conducteurs, avec des conséquences prévisibles dramatiques sur la sécurité des circulations.**

## Les directions Fret émettent leur propre réglementation

Après la volonté d'imposer de nouvelles règles d'assouplissement concernant les essais de freins des trains, que la CGT a repoussée en son temps, la direction DF AC s'arroge le droit de déterminer elle-même la limite maximale de la masse remorquable de ses trains. Elle se comporte ainsi comme une véritable entreprise ferroviaire autonome sans en avoir pour autant le certificat de sécurité.

Dérogação émise pour et par la DF AC, avec note de service à l'appui, à la fois juge et partie, décideur mais pas responsable. Ceci n'est évidemment pas sans conséquence sur la sécurité, la régularité des circulations, et sur les risques psycho sociaux subis par les ADC.

## A titre d'exemple, un train d'essence au-delà des limites !

Ainsi récemment, un train d'essence de 2700 T, plus 600 Tonnes au-dessus de la limite maximale de la masse remorquable pour une BB 26 000, a parcouru un long trajet sur le réseau SE, entre Fos sur Mer et Dijon. Tous les tractionnaires sont conscients qu'un train composé de 33 citernes de liquide inflammable du fait des réactions consécutives au ballant lors des accélérations et freinages, pèse en réalité bien plus lourd.

Cela peut occasionner des ruptures d'attelage, des chevauchements de tampons entraînant des déraillements, des rallongements très importants des distances de freinage. Bref, la direction joue aux apprentis sorciers avec la sécurité !

Ces surcharges ne sont pas sans conséquence sur le matériel roulant, en particulier pour l'engin moteur qui souffre énormément et sur l'infrastructure.

Pour l'ADC, c'est plutôt le « salaire de la peur » avec de grosses angoisses à chaque pente ou rampe et bifurcation et des sueurs froides à chaque signal fermé. Celui-ci est même obligé d'anticiper les cantons courts en ralentissant au cas où il rencontrerait un jaune ! A la vue de l'avertissement, il faut une dépression de 2 bars minimum pour avoir une chance de s'arrêter avant le carré.

## La direction de la Traction atone et aphone !

La direction de la traction qui clame à qui veut bien l'entendre qu'elle se porte garant de tout ce qui concerne le métier, en particulier la sécurité, laisse faire les activités et « entités produit » dans un silence devenu assourdissant et finalement complice !

Aucune justification autre que celle du maximum de profits ne peut expliquer une telle irresponsabilité. Faire circuler un train de carburant en centre-ville de Lyon, avec une composition et par des itinéraires interdits par la réglementation, est inacceptable. Une simple note sur papier volant, avec un schéma imprécis et des risques d'erreurs ou confusions importants, est imposée au conducteur.

Comme si la pression exercée sur les ADC n'était pas suffisante, à la moindre demande de précisions ou en cas de contestations, le spectre noir de la menace de sanctions est aussitôt brandi par les cerbères de la déréglementation.

### **Et demain ? Une séparation entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités dangereuse !**

Comme la direction de la SNCF a anticipé la mise en place de la réforme afin de mettre cheminots, usagers, chargeurs et politiques devant le fait accompli, la séparation structurelle et organisationnelle entre les futurs SNCF Réseau et SNCF Mobilités est déjà dangereusement effective.

En effet, outre que la DF AC s'arroge le droit d'enfreindre la réglementation, engageant au passage le certificat de sécurité de toute la SNCF, aucun des cheminots travaillant à la circulation n'est au courant de la surcharge du train.

Cela augmente grandement la dangerosité de l'opération, en effet, l'ignorance des opérateurs de sécurité « sol » fait que le train peut être dirigé par des itinéraires interdits, arrêté à des endroits d'où il ne pourra plus repartir...l'ADC est obligé de conduire en anticipant ses freinages, ses itinéraires et en espérant que le pire n'arrive pas !

De plus, l'entretien de l'infrastructure et du matériel n'est pas modifié, alors que les trains circulent dans des conditions exceptionnelles, cela engendre de nouveaux risques qu'il est criminel de continuer à ignorer.

**A l'inverse de cette volonté d'éclatement de l'entreprise, qui multiplie les risques sur la sécurité des circulations et détériore la qualité de la production, la CGT revendique une Traction intégrée organisée en multi-activités pour éviter toutes ces dérives.**

**Dans le cadre de la loi du 04 août, l'ensemble de la Traction doit intégrer l'EPIC SNCF (futur EPIC de tête), avec des déclinaisons territoriales par la création d'établissements traction multi-activités regroupant l'ensemble des cheminots de la traction !**

