



SUPPRESSION AUTORISATION DE DÉPART

SÉCURITÉ ET CHEMINOTS COMME VARIABLES ÉCONOMIQUES

La direction SNCF a décidé de supprimer, au 15 décembre 2019, les autorisations de départ. Pourtant, l'EPSF ne l'impose pas.

Il s'agit d'une stratégie économique pour nourrir une concurrence débridée avec le dumping social et le délitement de la sécurité.

L'autorisation de départ est un maillon essentiel de la chaîne Sécurité.

Elle est le lien entre plusieurs services (traction, circulation, train et escale Voyageurs et Fret), plusieurs métiers, différentes procédures Sécurité et les usagers.

Seule une parfaite imbrication de ces procédures et ce que l'on nomme communément « les boucles de rattrapage » permettent d'assurer ces interfaces nécessaires à la sécurité des circulations et des voyageurs.

DES SAIGNÉES À L'ESCALE, AU FRET COMME AU SERVICE VOYAGEURS

La précipitation et l'acharnement des Directions à supprimer l'autorisation de départ et à mettre en place l'autorisation de mise en mouvement ne sont motivés que par un intérêt économique : celui de réaliser des gains de productivité en supprimant les emplois des chefs de service voyageurs et Fret, chargés de réaliser les opérations au sol permettant le départ des trains avec un haut niveau de sécurité.

Les 13 000 cheminots des Escales au service Voyageurs et au Fret sont les « assembleurs » de toutes les missions de sécurité liées aux départs de train.

De la vérification des conditions de sécurité à la gestion des voies ou la gestion des aléas et des correspondances, en passant par la surveillance au défilé, ces cheminots au sol et sédentaires sont donc la clé de voûte de la procédure.

CHARGE DE TRAVAIL ET RESPONSABILITÉS SUPPLÉMENTAIRES À LA CIRCULATION

À la Circulation, la suppression de l'autorisation de départ et la mise en place de l'autorisation de mise en mouvement vont conduire à une augmentation de la charge de travail et à de nouvelles responsabilités.

Ainsi, dans de nombreux cas, et particulièrement lorsque le signal de sortie n'est pas visible par le conducteur, l'agent Circulation devra lui indiquer la position du signal qui conduit à l'autorisation de mise en mouvement.

Si cette nouvelle charge en termes de responsabilité est évidente, la charge de travail supplémentaire l'est tout autant.

En effet, tous les secteurs Circulation, notamment dans les postes à grands rayons d'action, ont des contours fixes et dimensionnés pour partie en fonction des communications. La charge de travail des agents Circulation va donc exploser avec la multiplication de ces communications.



LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CONTRÔLEURS SACRIFIÉES

Le rôle de l'ASCT dans l'enchaînement des procédures conduisant au départ du train est particulièrement important.

En effet, lorsqu'il transmet le départ au conducteur, après en avoir eu l'autorisation par le cheminot de l'Escale, l'ASCT reprend scrupuleusement les procédures réglementaires (fermeture des portes).

Dans les établissements de Pleine Ligne, s'ajoutent à cette charge la vérification de l'heure de départ, pas d'obstacle, fin de coupe, montée et descente des voyageurs...

En supprimant ces missions de sécurité, c'est l'ensemble du système ferroviaire qui s'en trouve fragilisé.

En réalité, la Direction prépare le terrain économique pour la concurrence et le dumping social en allégeant les missions essentielles des ASCT.

En supprimant ainsi des pans entiers du métiers, elle prépare la dévalorisation du métier, y compris en termes de rémunération dans le cadre des négociations de branche sur les classifications et la rémunération.

TOUJOURS PLUS DE RESPONSABILITÉS POUR LES CONDUCTEURS

Dans ce choix d'entreprise désastreux, la responsabilité de la mise en mouvement des trains ne reposera que sur un seul agent de l'entreprise ferroviaire, le conducteur.

Le conducteur va devenir l'« assembleur » de toutes les missions Sécurité à la place de l'agent sédentaire.

Il devra vérifier les missions « prêt pour expédition » avant le départ du train mais également le « service train » terminé si le train est en EAS.

Toute la responsabilité de l'ensemble des différents métiers va incomber aux conducteurs.

Sous prétexte d'une formation a minima, la direction, en cas d'accident, fuira ses responsabilités...

Comme toujours, l'organisation du travail ne sera jamais remise en cause et l'agent sera abandonné et livré, seul, en pâture aux tribunaux.

Pour toutes ces raisons, la CGT s'oppose fermement au projet de suppression des autorisations de départ, procédure essentielle pour assurer un haut niveau de sécurité.

Pour la Fédération CGT à travers ses collectifs Métiers, le départ des circulations ne peut être qu'assuré par un agent sédentaire, chargé d'assembler toutes les missions pour expédier le train, d'un contrôleur, chargé des flux de voyageurs et d'un conducteur, concentré sur la signalisation et la mise en mouvement du train.

