

SUPPRESSION AUTORISATIONS DE DÉPART



LE FEUILLETON DE L'ÉTÉ : ÉPISODE 3

SUPPRESSION DES AUTORISATIONS DE DÉPART

Durant le mois de juillet, la CGT a interpellé à plusieurs reprises la direction sur la suppression des autorisations de départ au 15 décembre 2019. La direction considère cette évolution comme importante et ne veut pas reporter ce dossier, même si la mise en place s'annonce catastrophique.

Côté Mobilités :

A chacune de ces rencontres avec la direction, la CGT a demandé les documents référents à ce nouveau projet comme le cahier des charges de la formation des conducteurs, les articles modifiés du référentiel métier, etc. A ce jour, la direction refuse de nous communiquer les documents modifiés.

La direction se targue de vouloir simplifier le système des autorisations de départ alors que dans les faits, pour les conducteurs, la procédure de mise en mouvement des trains sera complexifiée. Même la mise en conformité par rapport à la situation existante n'a pas été fournie aux organisations syndicales. Sur une même ligne, plusieurs procédures pourront s'appliquer.

De plus, la CGT a interpellé la direction sur le volume considérable de conducteurs à former, à savoir environ 14 000 entre le 1^{er} septembre et le 15 décembre. La direction a rappelé que les conducteurs non formés ne pourront pas circuler lors de la mise en place des nouvelles procédures. De ce fait, les activités devront certainement mettre en place des Plans de Transport Adaptés pour pouvoir former tout le personnel. **La CGT a demandé la mise en place de « connaissance ligne » sur certains chantiers complexes.**

En ce qui concerne le dossier, le conducteur se retrouve seul responsable de toutes les missions : il sera « l'assembleur » du prêt pour expédition, du service train ; il devra vérifier l'équipement en personnel avant le départ. Ensuite, le conducteur devra vérifier l'ouverture du signal et l'heure de départ avant la mise en mouvement.

Côté Réseau :

La direction part du principe que les 39 gares répertoriées H-00 sont un panel suffisant pour reprendre l'ensemble des procédures pouvant être mises en place. Celles-ci seront liées à la visibilité du signal de sortie. Si le signal est visible et ouvert, le prêt pour expédition et le service train réalisés, et qu'il est l'heure de partir, le conducteur pourra se mettre en marche. Dans certaines gares parisiennes et celle de Lyon Part-Dieu, il restera un agent au sol pour autoriser la mise en mouvement lorsque le signal n'est pas visible.



Cependant, dans la plupart des gares, le conducteur devra se mettre en marche de lui-même. La CGT a rappelé à la direction tous les dangers et notamment les risques de nez-à-nez pour une mise en mouvement sur un signal non visible, à l'occasion d'un « forçement » ou même d'une erreur d'aiguillage.

Pour le respect des départs des trains dans de bonnes conditions, la CGT revendique :

- **Un agent au sol qui a le rôle d'« assembleur », qui vérifie l'ouverture du signal ;**
- **Un contrôleur qui ferme les portes et vérifie la montée/descente des voyageurs ;**
- **Que le conducteur se mette en marche en ayant la garantie de l'ouverture du signal et de l'heure de départ du train.**

F É D É R A T I O N C G T D E S C H E M I N O T S

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

Fonction :

Grade :

Position de rémunération :

Etablissement :

Tél :

Email :



BULLETIN D'ADHESION

Ne dites plus :
« Que fait la CGT ? »
FAITES-LA !

Nom du secteur:..... Tél :

Syndicat :

Nom du contact :

Nom du syndiqué :

