



AUTORISATION DE DÉPART

GARE À LA PATATE CHAUDE !

En supprimant l'autorisation de départ, la Direction menace la sécurité des circulations et des voyageurs.

Pourtant, elle n'infléchit pas sa trajectoire et se contente de rechercher des lampistes.

Lorsque la sécurité devient un accessoire économique d'une Direction qui se contente de renvoyer « la patate chaude », les usagers et les cheminots payent le prix fort.

La Direction accélère sa politique de suppression massive d'emplois pour préparer le transport de voyageurs à une concurrence débridée.

C'est sous couvert d'une prétendue simplification réglementaire ou d'une harmonisation européenne que la Direction SNCF, comme les autres Entreprises Ferroviaires, a appuyé sur « le ventre » de l'EPSF pour qu'elle déverrouille les prescriptions réglementaires afin de supprimer les procédures d'autorisation de départ.

Des milliers d'emplois menacés à l'Escale

Dans une perspective d'ouverture à la concurrence, de transferts de missions des Escalles vers Gares et Connexions et d'externalisation de nombreuses tâches (Accueil PMR, Tour de gare...), en supprimant l'autorisation de départ, la Direction SNCF vise directement ou indirectement près de 5000 emplois dans les métiers de l'Escale.

À la recherche du lampiste idéal

Au-delà des conséquences sur l'emploi, la suppression de l'autorisation de départ pour mettre en place une procédure de « mise en mouvement » est une grave dégradation de la sécurité.

Mesurant les conséquences très prévisibles de ce délitement, la Direction s'évertue à fuir et à reporter toutes les responsabilités, notamment celles juridiques.

Dans la plupart des situations, ce sont bien les conducteurs qui auront la charge de nouvelles responsabilités.

Mais dans certains cas où le signal correspondant à la voie n'est pas visible par le conducteur alors que « la marche à vue » ne permet pas de pallier le risque de « nez à nez » (réception sur voie occupée pour forcement ou erreur d'itinéraire...), ce sont les agents circulations et/ou les aiguilleurs qui porteront toute la responsabilité de la procédure en autorisant (verbalement) la mise en mouvement du train.

De plus, cette multiplication de nouvelles communications pour chaque circulation, va entraîner une explosion de la charge de travail dans les postes d'aiguillage dans lesquels les secteurs Circulation sont déjà saturés.



Ultimes lampistes, en signant des consignes locales, sous la pression managériale, permettant aux conducteurs de se mettre en mouvement sans avoir d'assurance sur la position du signal et la garantie d'absence de risque de « nez à nez », les Directeurs de nombreux EIC (Etablissements Infrastructure Circulation) portent une lourde responsabilité.

Pour la CGT, l'identification des responsabilités n'est pas un gage de sécurité.

Le niveau de sécurité d'une procédure et son efficacité ne se mesurent pas au degré de définition du ou des responsable(s) mais bien aux moyens humains et techniques mis en place.

Ainsi, nous refusons de nous plier devant l'acharnement d'une Direction qui met en œuvre sa stratégie de dumping social et accessoirise la sécurité au détriment des usagers et des cheminots.

Nous exigeons le maintien de la procédure de sécurité d'autorisation de départ réalisée au travers de la parfaite imbrication des métiers des cheminots de l'escale, du train, des conducteurs et des postes d'aiguillage.

LE 24 SEPTEMBRE 2019, ENSEMBLE, IMPOSONS NOTRE VOIE !

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 :
E-mail :



BULLETIN D'ADHESION

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

Nom du secteur: Tél :
Syndicat : Tél :
Nom du contact :
Nom du syndiqué :

