



AUTORISATIONS DE DÉPART

MISE EN MOUVEMENT ET/OU MISE EN DANGER ?!

Le 15 décembre 2019, l'Autorisation de Mise en Mouvement (AUM), malgré les protestations de la CGT, était appliquée et généralisée. La direction SNCF s'est empressée d'entériner cette profonde modification dans la procédure du départ des trains. Depuis, force est de constater que les incidents se sont multipliés, entraînant de nombreux droits d'alerte en territoire déposés par les mandatés CGT.

Les 2 accidents graves de voyageurs survenus ces derniers jours mettent en lumière les dangers de cette nouvelle procédure et imposent que la direction revoit entièrement ce processus.

Dès connaissance de la volonté de la direction de basculer l'intitulé d'autorisation de départ des trains en mise en mouvement, la Fédération CGT des cheminots a interpellé à plusieurs reprises la direction sur les dangers que cela représentait pour la sécurité ferroviaire.

Or, devant les recommandations de l'EPSF (*Établissement Public de Sécurité Ferroviaire*) et des évolutions liées à la séparation des missions entre Réseau et les Entreprises Ferroviaires, sous couvert de réglementation Européenne, la direction SNCF a édité, le 12 Juillet 2018, un référentiel *RC A-B 2c n°2* concernant le processus « départ des trains ».

Ce document de recommandation avait pour objet de définir les dispositions relatives au processus du départ des trains. Ainsi, la marche était tracée pour faire disparaître, au 15 décembre 2019, l'autorisation de départ et son remplacement par l'autorisation de mouvement.

Malgré la promesse de report de la mise en place de plusieurs mois de l'AUM faite après les droits d'alerte déposés suite à l'accident en Champagne Ardennes en octobre 2019, et malgré les manquements en sécurité révélés par le rapport préventif de la Fédération CGT des cheminots, la direction s'est obstinée à maintenir son calendrier.

Malheureusement, les récents accidents graves de 2 Voyageurs à Colmar et à Montauban mettent en exergue ce que dénonçait et craignait la Fédération CGT des cheminots.

Sans anticiper sur le résultat des enquêtes en cours, nous dénonçons de nouveau plusieurs éléments qui mettent en péril la sécurité des circulations et des personnes.

Les ADC tout seuls, une gabegie ! La procédure pour les ASCT, une hérésie !

Comment l'ADC peut assurer un maximum de sécurité alors qu'il doit, dans le même temps, surveiller le signal de sortie et s'assurer qu'un usager ne tente pas de monter ou descendre du train ?

En effet, la procédure dicte aux ASCT de fermer toutes les portes en les bloquant d'un seul coup à l'aide de la clé Monocoup avant de fermer sa propre porte d'accès. Ainsi, la circulation est mise en mouvement et, avant que la fonctionnalité de blocage des portes n'opère, toutes les portes ne sont plus bloquées pendant un laps de temps.



A cette situation s'ajoute le fait que les chefs de quai ont perdu la responsabilité du départ des trains et que la présence sur les quais des personnels Escale reste aléatoire au regard, notamment, du manque d'effectifs.

Pour la CGT, tout cela conduit à une fragilisation de la chaîne de sécurité !

La nouvelle procédure de départ des trains qui consiste à faire reposer la responsabilité sur les seuls ADC, notamment avec du matériel corail dénommé « à face non lisse », est inadmissible.

La direction affirme toujours que cette nouvelle procédure de départ est sans faille.

Pourtant, la direction assurait jusqu'alors que son organisation était robuste et serait de nature à remplir la norme GAME (*Globalement Au Moins Efficace*).

En ce sens, les points portés par la Fédération CGT dans les nombreuses interpellations qui ont eu lieu en amont du 15 décembre 2019 (DCI, audience, bilatérale, rapport préventif...) n'ont pas été pris en considération. Alors que la mise en place de l'EAS a fortement dégradé le niveau de sécurité ferroviaire et la qualité du service public, la direction, dans une logique de gains de productivité, a fragilisé la chaîne de sécurité en supprimant l'autorisation de départ, alors qu'aucune obligation n'imposait cette modification.

Or, plus de 6 mois après sa mise en œuvre, les incidents se sont multipliés dans de nombreuses régions et les 2 accidents doivent imposer à la direction des décisions autres et énergiques afin d'assurer une sécurité des personnels, des usagers et des circulations de haut niveau.

Pour cela, et concernant les ASCT, la Fédération CGT des Cheminots exige :

- un REX sur l'AUM en prenant en compte intégralement les incidents et les accidents ;
- la présence immédiate de 2 ASCT minimum à bord afin d'assurer un niveau de sécurité maximal durant les séquences départs ;
- Des effectifs suffisants sur les quais afin d'avoir une visibilité maximale lors des séquences départs ;
- la formation des ASCT en 4S ainsi que le maintien des compétences sécurité ;
- le retour des mesures permettant de maintenir des boucles de rattrapages sécurité.

Pour la CGT, la sécurité est un fondamental du chemin de fer et de notre histoire, les ASCT, au même titre que les agents circulations, les aiguilleurs ou les ADC, sont essentiels au bon fonctionnement du système ferroviaire.

