



TRACT AUX CHEMINOTS

CTN Traction

Montreuil, le 29 octobre 2019

AuM

AUTORISATION DE MISE EN MOUVEMENT : UNE DIRECTION DOGMATIQUE

La mise en place de l'autorisation de mouvement (AuM) approche à grands pas puisqu'elle est programmée pour le 15 décembre. Depuis des mois, la fédération CGT des cheminots ne cesse d'alerter la direction à tous les niveaux de l'entreprise sur l'opposition de cette nouvelle procédure de mise en mouvement des trains. Le dépôt d'une DCI le 17 octobre dernier et la réaction des cheminots sur les sujets de sécurité ayant entraîné de nombreux droits de retrait, sont les dernières alertes.

Face à une réaction massive des cheminots sur les manquements de la direction concernant la sécurité ferroviaire, les dirigeants ont pris conscience que la suppression des autorisations de départ constituait un irritant important et générerait une forte inquiétude.

Refusant de revenir en arrière sur l'absence du contrôleur dans les trains, malgré le souhait ultra-majoritaire des Français, la direction a tenté de désamorcer la crise en acceptant de discuter sur un éventuel report de l'AuM.

A l'entendre, il suffisait pourtant d'en faire la demande à l'EPSF, d'aviser les autres entreprises privées et le tour était joué !

Ces bonnes intentions n'auront finalement pas dépassé ce stade puisque très rapidement, la direction a avancé tous les arguments pour justifier le maintien de la mise en mouvement au 15 décembre 2019. Elle a ainsi organisé 2 réunions pour tenter de justifier son revirement sur ce sujet.

La fédération CGT et ses représentants ont dû se confronter à une myriade de « pseudo-experts » avançant des arguments métiers ou sécurité sans fondement.

Une des premières raisons justifiant le maintien de l'AuM reposerait sur un refus des autres entreprises ferroviaires de reporter la date de mise en place. Elles prétendent être prêtes pour ce changement et avoir formé tous leurs personnels. Comment seraient-elles prêtes alors que tous les documents sécurité ne sont pas en distribution ou rédigés ?

Donc, pour la direction, la cohabitation des 2 systèmes ne sera pas envisageable entre les procédures de départ pour l'entreprise historique et l'autorisation de la mise en mouvement pour les entreprises privées. Tous les arguments avancés par la direction ne sont que des fabulations qui relatent la mauvaise foi des « pseudo-experts métiers ».



Une autre raison pour la direction de ne pas reporter la procédure serait l'abrogation prévue au 15 décembre du référentiel de l'EPSF concernant les autorisations de départ. La CGT a précisé que la prolongation de ce texte pouvait être faite auprès de l'EPSF si l'entreprise en faisait la demande. La direction a reconnu que c'était une possibilité mais pas envisageable au vu de la première raison.

Elle a ensuite pris prétexte qu'il faudrait des semaines de travail aux horairistes pour replacer la lettre « D » dans les fiches trains des conducteurs. Cette lettre permet à ces derniers de se mettre en marche après des arrêts voyageurs. La CGT, après s'être renseignée, a indiqué qu'il ne faudrait pas plus d'une semaine aux 400 horairistes pour traiter les 5000 sillons ciblés par la direction.

La CGT a revendiqué la mise en place d'une consigne générale reprenant le maintien de l'autorisation de départ dans toutes les gares. Cependant, la direction aurait dû faire une liste des gares où les autorisations de départ n'existaient déjà plus. Ce système pertinent, la direction refuse de le mettre en place.

Pour la CGT, le réseau n'est pas adapté aux nouvelles procédures qui devront se mettre en place le 15 décembre prochain. De plus, les formations mises en place sont largement insuffisantes au vu des modifications importantes qui auront lieu. Même les mesures correctives seront insuffisantes et réalisées sur très peu de temps.

La CGT continue de demander l'arrêt de ce projet néfaste pour l'ensemble des cheminots et a minima son report. La direction prétend ne plus pouvoir revenir en arrière suite aux suppressions de personnel qu'elle a déjà mises en place.

La sécurité des circulations doit rester la priorité de tous les cheminots. L'application de la nouvelle réglementation mettra les personnels concernés dans une situation compliquée et potentiellement « accidentogène ».

La direction fait un choix dogmatique de ne rien concéder aux cheminots au détriment de la sécurité.

