

AUM : le jour d'après !

Le 15 décembre va marquer un bouleversement pour l'exploitation ferroviaire.

C'est un jour à marquer d'une pierre noire puisque sous prétexte d'une recommandation de l'EPSF en élaboration depuis 2015 -on voit déjà la réactivité de la direction-, la SNCF va rayer d'un trait de plume une bonne partie des procédures de départ appliquées jusqu'alors. En l'espace d'une minute, entre 23h59 et 00h00 dans la nuit du 14 au 15 décembre 2019 nous allons devoir remettre en question ce que nous avons appris et appliqué, confiants dans nos procédures et dans l'existence de boucles de rattrapage.

Les vraies raisons de ces modifications sont la suppression de certaines d'emplois afin de faire baisser les "couts" mais aussi la séparation des missions du gestionnaire du réseau et des entreprises ferroviaires afin de favoriser l'installation des concurrents.

Un premier Groupe de Travail s'était déjà tenu en juin 2019 au cours duquel SUD Rail, mais pas que, avait émis de sérieuses réticences envers les nouvelles procédures mais également les modalités de formation des ADC. Force est de constater que le GT qui s'est tenu le 25 septembre dernier n'a fait que conforter les alertes que nous avons émises auprès de la direction. Notons déjà que tenir un GT alors que les formations ont déjà commencé fait preuve d'un certain mépris pour le rôle des participants -y compris celui des dirigeants de la DT- à ces groupes "de travail". Il en est de même pour les nombreux CSE qui n'ont pas encore été consultés.

En ce qui concerne les procédures de départ (habituez-vous à parler de Mise en Mouvement), nous serons tributaires de toute une série de documents (Livrets de Lignes, Consignes Locales d'Exploitation, Consignes Locales Opérationnelles) qui pourront évoluer au gré des demandes des Activités (beaucoup ne sont pas encore définitifs). Pensant nous rassurer, la Direction de la Traction nous a dit avoir refusé une consigne locale de Bordeaux en évoquant à demi mots l'utilisation du téléphone mobile dans les procédures de départ.

En fait c'est plus flippant que rassurant de savoir que chacun peut faire sa sauce, un peu comme ce qui a été fait sur la région de Strasbourg.



SUD Rail dénonce l'amateurisme ambiant de la Direction de la Traction



Ce ne sont pas moins de 4 conditions qui vont nous permettre de nous mettre en mouvement (PPE, ST, AuM, Heure de départ). A l'ADC de vérifier que ces quatre conditions seront remplies, en plus de ses tâches de préparation à la conduite. Pour nous aider dans nos tâches, il est prévu de nous doter d'un petit crayon effaçable qui nous servira à pointer les différentes tâches de la Check List au dos de la future version du Memento. On voit à quel niveau la direction de SNCF Mobilité place la sécurité des circulations : au prix d'un télécran !



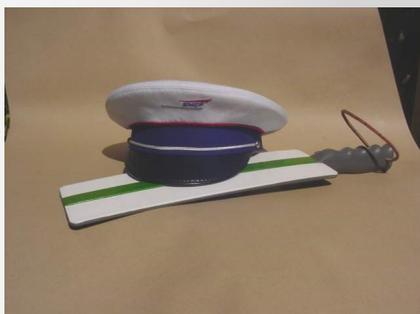
Sur la quasi totalité du dossier SUD Rail ne peut que constater une certaine manière de traiter les points difficiles...par dessus la jambe, ou du moins très très très légèrement.

- Multiplication des Consignes Locales (CLE) : la DT s'était engagée à n'avoir que 2 manières de partir par gare et par axe. Désormais on se retrouve parfois avec des instructions différentes selon le sens de circulation, et/ou le quai de départ d'une même gare. Sans oublier les desideratas de chaque Activité. Promis juré, la DT va revoir sa copie...

- Formation des ADC : cela devient une habitude, FRET se distingue par des formations en 120 minutes là où le dimensionnement de l'action est d'environ 5h30 lors de la JFC élaborée par la direction de la traction. A l'issue de celle-ci, d'ailleurs, un contrôle de connaissance noté est réalisé. Selon nos informations les résultats (quand ils ne sont pas cachés) sont catastrophiques...Certains DPX font des évaluations collectives qu'ils corrigent avant validation pour avoir de bons résultats.

Cette JFC n'est pas suffisante pour que l'ADC soit validé, après celle-ci (réalisée par un DPX selon les termes même de M. DEBORD (TMS)) un accompagnement doit être réalisé pour chaque ADC afin de vérifier la maîtrise des nouvelles procédures sur les lignes circulées. Dans de nombreux établissements il est déjà annoncé que cela est impossible à réaliser avant le 15/12.

Avec une formation incomplète, des procédures qui évoluent tous les jours, des consignes locales qui ne sont pas encore finalisées, un référentiel et un memento non modifiés, SUD-Rail demande aux ADC de refuser la validation de ces nouvelles procédures de départ.



L'action de formation est indispensable mais pas suffisante.

Un dispositif plus global visant à préparer les conducteurs doit donc être mis en œuvre.



- Réception des Prêts Pour Expédition (PPE) et Service Train (ST) terminé : désormais c'est l'ADC qui devra compiler toutes les informations gérées auparavant par l'Escale et/ou l'ASCT pour vérifier qu'il est prêt à partir (frein, signalisation d'arrière mais aussi d'avant, ASCT, PMR, avitaillement,...). SUD Rail dénonce une formidable régression dans la sécurité des circulations et des personnes avec la suppression des boucles de rattrapage, ainsi qu'une opportunité pour faire disparaître des gares des milliers de cheminots. L'ADC devient le seul maillon de la chaîne sécurité, quelle régression !

- Des gestes métier inchangés: c'est là que l'on voit que l'auto-persuasion est une technique redoutable. Car nos dirigeants finissent par croire eux même que cela ne va rien changer dans nos gestes métier alors qu'ils vont nous demander de nous avancer d'une gare dont on ne voit pas le signal de sortie, au risque d'être arrêté de longue minutes hors quai à devoir gérer des voyageurs. Tout cela parce qu'ils suppriment l'agent qui réalisait le lien entre SNCF Mobilité et SNCF Réseau et qui ne nous expédiait pas si le signal n'était pas « présumé ouvert » ou le ST terminé. Et encore une fois ils espèrent que les agents de Réseau nous appelleront gentiment pour nous aviser que le signal est fermé là-bas, invisible dans la courbe ou le brouillard. Et puis si ce n'est pas l'Agent Circulation qui nous appellera, ce sera la marmotte, la même qui emballe le chocolat...



Un des faits inquiétant depuis quelques années est la Charge Mentale (CM) des ADC qui ne cesse d'augmenter !

Lors d'un GT SIRIUS un cabinet d'audit (demandé par la DT) nous avait lâché qu'ils avaient déjà rencontré des situations dans lesquelles la CM de l'ADC était au bord de la rupture.

Et là, qu'est ce que la direction fait ? Elle rajoute plusieurs briques sur une barque déjà bien chargée.

Les informations contenues dans SIRIUS mais également les applications parasites qui nous sont imposées sur la tablette (sous couvert de nous alléger la charge attentionnelle), sans parler des futurs ordres remis sur le téléphone mobile en sont une des raisons.

5.2.3. Particularités relatives à la réception de l'Autorisation de Mouvement (AuM)

5.2.3.1. En gare origine

Dans les établissements suivants, le conducteur est autorisé à s'avancer en marche à vue jusqu'à ce qu'il puisse observer les indications du signal donnant l'AuM :

Etablissement	Départ en direction	Voies
Lorient	Quimper	B
		C
Quimper	Lorient	C
		VS 4
	Landerneau	C
		E
Rennes	Toutes directions	VS 4
		Toutes

VL	Km	VRef	Etablissement	Horaires
	378.7		St-Jacques-de-la-Lande BV	[PL] D 17:39
160	373.2	144	Rennes	4• D 17:35

SUD-Rail dénonçait, à la mise en place de SIRIUS, le risque de permettre la consultation de documents en mode conduite. La boîte de Pandore est ouverte car en plus des vitesses limites, la DT valide la consultation des paragraphes relatifs aux PPE et ST en mode conduite. La prochaine fois c'est quoi ?

ADC, si vous constatez que la JFC qui vous a été dispensée n'est pas suffisante, vous avez la possibilité de demander un complément de formation. Voici un modèle de courrier que vous pouvez adresser à votre DPX ou/et responsable d'unité traction.

M. Prénom NOM
Conducteur de train principal
UP de
tél : 06.....
email : prenom.nom@sncf.fr

le XX Octobre 2019

numéro de CP :

Bonjour monsieur le directeur de l'Unité Opérationnel de,

J'ai participé le/./2019, à une journée de formation du mécanicien qui reprenait entre autre comme thème les nouvelles « autorisations de mise en mouvement » que les conducteurs devront appliquer à partir du 15 Décembre 2019.

Je tenais à vous aviser, que la formation dispensée ce jour-là ne m'a pas permis de percevoir et d'intégrer la totalité des cas qui me concernent et qui me permettront de faire mon travail en toute sécurité.

Je vous demande donc de bien vouloir m'octroyer un complément de formation sur le thème des « nouvelles autorisations de mise en mouvement » afin de pouvoir exercer mon métier en toute sécurité à partir du 15 Décembre.

Dans l'attente de vous lire et de recevoir une nouvelle date de formation, veuillez agréer mes salutations les meilleures.

Signature



SUD Rail s'oppose à ces nouvelles modalités de départ qui sont une profonde remise en cause de la sécurité ferroviaire. Sans oublier les milliers de postes que l'AuM menace en supprimant leurs tâches !

La fédération SUD-Rail fera tout ce qui est possible pour protéger les ADC pour qu'ils ne se retrouvent pas les seuls responsables de la chaîne sécurité !

FEDERATION SUD-Rail - 17 BOULEVARD DE LA LIBERATION 93200 ST DENIS

TEL : 01 42 43 35 75 FAX : 01 42 43 36 67

sud.rail.federation@gmail.com

www.sudrail.fr