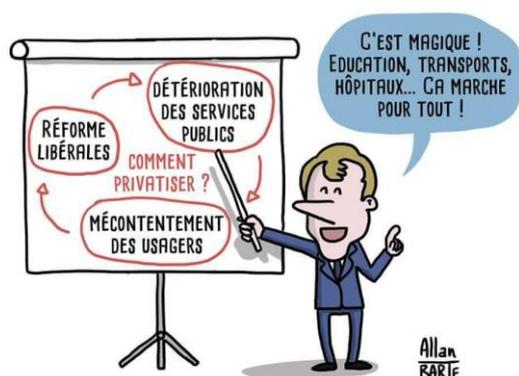




DISPOSITIF D'AIDE A LA MISE EN MOUVEMENT

Après la mise en test sur la Gare Lyon Part-Dieu du DAMM, sans faire de retour d'expérience sérieux, la direction nationale compte le déployer dans la plupart des « grandes gares » de France. Malheureusement comme souvent depuis des mois, l'amateurisme, les approximations et la recherche de productivité ont créé une situation dangereuse sur Paris Gare de Lyon.

MASTER CLASS «DÉZINGAGE DU SERVICE PUBLIC»



UNE MISE EN SERVICE DESASTREUSE

La mise en service du DAMM en gare de Lyon le 28 juin a été catastrophique :

- cibles trop petites
- mauvaises implantations
- impossibilité de voir le DAMM...

Pour rappel, le DAMM est un dispositif pour l'autorisation de mise en mouvement des conducteurs qui, au passage, permet de supprimer bon nombre d'agents au sol, fait une nouvelle fois, reposer le maximum de responsabilité sur le seul conducteur.

De nombreuses alertes ont été faites via les représentant-e-s du personnel dans les différentes activités et SA. La plus importante relatait une visibilité des DAMM quasiment impossible en cas de trains « court ».

Preuve que l'éclatement de l'entreprise est dangereux, les SA ont été incapables de trouver une solution et pire, des notes de service différentes ont été écrites par 3 activités. Aucune de ces notes ne correspondant à la réglementation en vigueur.

La formation et les textes règlementaires des ASCT et agents d'escale n'ont pas été non plus à la hauteur des enjeux en matière de sécurité et des changements en matière de « gestes métier ».

Dans la même « logique », un agent travaillant pour Transilien n'avait pas les mêmes prescriptions selon son établissement d'attache. Un ADC devait descendre de sa cabine pour aller voir l'état du DAMM tandis qu'un autre devait se conformer aux instructions de l'agent circulation.

LA DIRECTION REVIENT A LA RAISON

Devant cette situation inacceptable, la fédération SUD-Rail a posé une DCI nationale sur le sujet.

En absence d'arguments valables et avouant à demi-mot la situation dangereuse et non réglementaire, la direction rétro-pédale 2 semaines après la mise en place du DAMM à Paris Gare de Lyon.

Les agents de conduite auront donc en cas de non visibilité du DAMM, l'AuM par l'agent circulation et cette procédure sera la même pour toutes les activités.

Pour la fédération SUD-Rail, il est malheureux de devoir poser une DCI pour que la réglementation et la sécurité soient respectées. L'unicité des procédures ne doit jamais être remis en cause. La recherche de la productivité et de la rentabilité n'a pas de place dans le système ferroviaire. Les accidents de ces dernières années auraient dû servir de leçon. Le gouvernement et la SNCF doivent arrêter le démantèlement de l'entreprise publique et au contraire prendre des engagements forts pour l'écologie et la sécurité des circulations.

SUSPENSION DU DEPLOIEMENT DU DAMM

Lors de cette DCI, la direction nous a aussi annoncé le figeage des installations de DAMM dans les autres gares.

En effet, la mise en service catastrophique sur gare de Lyon a calmé les ardeurs des plus grands défenseurs de « l'innovation ».

Nos dirigeants vont donc attendre les résultats des études sur cette gare afin de déployer intelligemment les DAMM sur les autres gares. **Pour l'instant aucune mise en service de DAMM n'est prévue dans les 3 prochains mois, 62 gares au total sont prévues entre 2021 et 2024.**

Les réflexions sur gare de Lyon sont multiples :

- Taille des DAMM.
- Nouveaux positionnements.
- Augmentation du nombre de DAMM.

La situation va donc perdurer de nombreux mois avec cette situation d'urgence qui n'est confortable pour personne, le temps que les travaux soient faits, que ce soit dans le poste d'aiguillage qui se retrouve avec beaucoup d'appels supplémentaires ou pour les ADC qui se retrouvent avec une situation qui augmente le risque d'erreur.



RETOUR DES AGENTS SEDENTAIRES

La **fédération SUD-Rail a comme principale demande le retour à une procédure incluant les agents sédentaires**. La mise en place des DAMM est comme l'EAS une attaque à l'encontre des cheminot-e-s et de la sécurité des circulations. Les suppressions de postes à tout-va sont une ineptie pour le service public, la sécurité des personnes et des circulations. La suppression des agents au sol enlève des boucles de sécurité et laisse l'entière responsabilité des procédures sur le peu d'agents qui restent sur le terrain.

Nous demandons aussi la mise en place de vraies formations et la mise à jour cohérente et partagée des référentiels pour les ASCT et les agents d'escala. Le rythme effréné des restructurations et des nouvelles procédures remet en cause les fondamentaux des métiers qui méritent plus qu'une note de service ou une information lors d'un point 5 minutes.

La vitesse des réorganisations et les attaques à l'encontre des cheminot-e-s doivent cesser au risque d'avoir un service public complètement démantelé et dangereux dans peu de temps. Une réponse forte des cheminot-e-s est donc à attendre très rapidement. La fédération SUD-Rail fera tout pour créer un rapport de force large à la rentrée pour faire cesser les attaques du gouvernement et de la direction.



FÉDÉRATION SUD-Rail - 17 BOULEVARD DE LA LIBÉRATION 93200 ST DENIS
TEL : 01 42 43 35 75 @ : federation@sudrail.fr FACEBOOK : @sudrailofficiel
FAX : 01 42 43 36 67 INTERNET : www.sudrail.fr TWITTER : @Fede_SUD_Rail

Union
syndicale
Solidaires