



La Direction siffle la fin de L'AUTORISATION DE DÉPART

Paris, le 1^{er} octobre 2019

Au 15 décembre prochain, l'Autorisation de mise en Mouvement (AUM) remplacera la célèbre autorisation de départ, qui a pourtant fait ses preuves.

L'ADC SEUL RESPONSABLE

En supprimant l'agent au sol chargé de donner le départ, **l'un des piliers sécuritaires de la boucle de rattrapage disparaît.**

Cette (r)-évolution de la procédure de départ des trains aura pour conséquence de faire porter les responsabilités sur un seul acteur :

LE CONDUCTEUR.

L'AUM, principe...

L'agent de conduite **collectera** et **assemblera** les informations nécessaires à la mise en mouvement de son train :

- PPE (prêt pour expédition)
- ST (service train)
- AUM (autorisation de mise en mouvement)
- HD (heure de départ)

Incompréhensible, une AUM pourra être transmise au conducteur **AVANT** qu'il n'ait reçu son PPE !

En clair
l'agent aura
l'AUM avant
l'assurance
que la
préparation
du train est
terminée !

STRESS ET INQUIÉTUDES

Cette révolution des gestes métiers, dans le domaine de la sécurité des circulations, va de toute évidence être génératrice de stress et d'inquiétudes pour l'ensemble des ADC (Agents De Conduite).

DE NOMBREUSES QUESTIONS SANS RÉPONSE

- ✓ Quels processus seront mis en place pour lutter contre les ruptures de séquence ?
- ✓ N'y a-t-il pas là un risque supplémentaire d'engendrer des FSA (Franchissement Signal d'Arrêt) ?
- ✓ N'est-ce pas un facteur de risque supplémentaire d'occasionner des départs sans ordre ?
- ✓ Pourquoi la Direction n'a pas pris le temps de mesurer l'ensemble des risques et l'impact de cette transformation chez l'ADC ?
- ✓ Pourquoi l'entreprise n'a pas engagé des travaux pour mettre en adéquation la signalisation avec la réglementation de l'AUM ?

RISQUES LIÉS AUX FORMATIONS ANTICIPÉES

La formation des conducteurs a débuté, alors même que les modifications des RT (renseignements techniques) et LILI (livret de lignes) n'étaient pas terminées, pas plus que les discussions en GT Traction National.

Certains agents seront formés sur le principe général de cette Mise en Mouvement, sans connaître certaines particularités concernant leurs missions.

RISQUES LIÉS AUX TRAVAUX

De plus, des modifications de signalisation n'ont pas été réalisées sur le terrain, pour des raisons de temps et d'argent.

Les ADC seront contraints d'intégrer plusieurs procédures de mise en mouvement différentes, parfois dans une même mission.

RISQUES LIÉS AUX GARES EN COURBES

À ce jour, nous restons sans réponses sur :

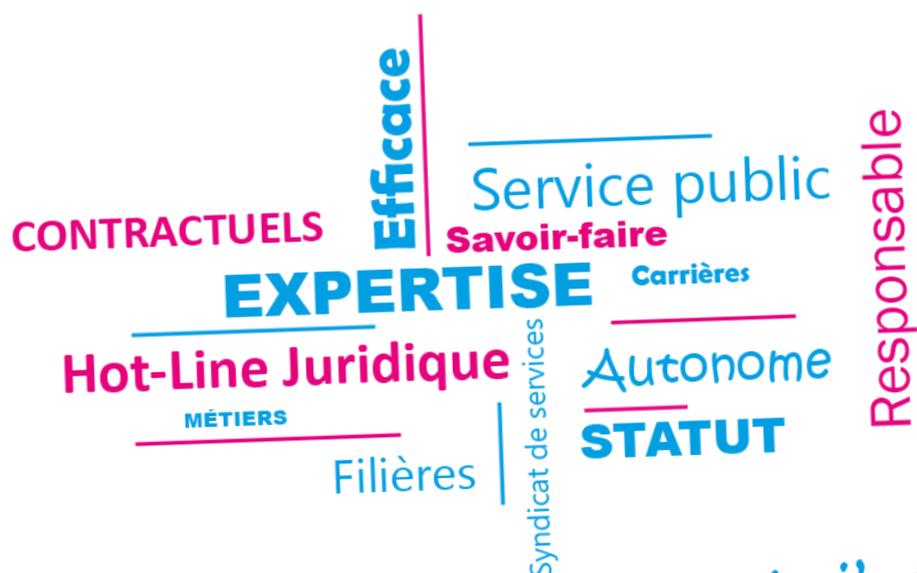
- ✓ Comment assurer la sécurité des voyageurs et des agents ?
- ✓ Comment s'assurer que le Service Train est réalisé ?

GADGETS INUTILES

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce n'est pas une panoplie de gadgets comme la fiche CALM ou le verso du mémento (avec une série de cases à cocher au stylo effaçable) qui va véritablement aider à une meilleure appropriation de ce grand bouleversement des conditions de départs, ou parer à tout accident.

Au vu de tous ces éléments, l'UNSA-Ferroviaire a indiqué à la Direction de la Traction que les garanties de sécurité et de formation ne sont pas réunies pour une mise en application au 15 décembre prochain.

ADC, n'hésitez pas à vous rapprocher de vos représentants UNSA-Ferroviaire pour de plus amples informations



A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !