



## Départ des trains, tous concernés !!!

**Conséquence directe du désengagement de l'Etat et de la mauvaise réforme du système ferroviaire**, la déshumanisation des gares et des trains s'accroît avec l'abandon de l'autorisation de départ, remplacée par L'AUM (autorisation de mise en mouvement).

Ainsi les menaces qui pèsent sur ce geste métier essentiel impactent directement les conditions de travail de nombreux Cheminots, entre autres, les agents circulation, les ADC, les ASCT et les agents d'escaliers.

**Les expéditeurs (escale) sont la clé de voûte de la sécurité et de la production en gare.**

Ces agents sédentaires sont les interlocuteurs déterminants et privilégiés dans les mesures de sécurité liées à la préparation technique et commerciale du train ainsi que dans les opérations de départ.

En plus de l'aspect sécurité, ils apportent, par leur rôle central, une plus-value sur l'aspect régularité.

Pour rappel, dans une procédure normale d'une séquence de départ, **l'agent d'escalier, après s'être assuré que toutes les conditions sont réunies** (montée/descente de voyageurs, heure de départ, fermeture des portes assurée, signal ouvert...) **transmet l'autorisation de départ au contrôleur, qui la retransmet à l'agent de conduite via le dispositif de correspondance quand il existe.**

C'est bien cette complémentarité qui assure un haut niveau de sécurité dans la procédure de départ.

**Pour la CGT, ces quatre maillons (circulation, escale, contrôleur et agent de conduite) ne peuvent être dissociés.**



D'ores et déjà, les suppressions du départ par l'agent d'escalier et des ASCT à bord représentent plusieurs milliers d'emplois. **Rien qu'à l'Escale, c'est plus de 60 emplois qui seraient supprimés sur la région !!! Et combien au contrôle ?**

Méprisant totalement les conséquences en termes de sécurité et de conditions de travail, la Direction semble vouloir poursuivre sa course aux gains de productivité.

Toujours plus de fric et moins de Cheminots, on sait où cela mène. Les nombreux accidents dramatiques sont là pour le rappeler.

Mais pour cette direction, point de retour d'expérience sur ses choix néfastes. **Seuls les "lampistes" payent leurs décisions.**

**La catastrophe de Brétigny en étant le parfait exemple.**



Dans cette déstructuration d'un pan essentiel de la sécurité, l'agent de conduite devrait, à présent, veiller à la bonne exécution du service voyageur et aux conditions de sécurité qui sont actuellement à la charge de l'escale et des ASCT.

Avec la déshumanisation des gares et la suppression des expéditeurs, **les ADC devront assumer des responsabilités supplémentaires y compris juridiques**, sans même que la Direction ne considère de nouveaux Risques psycho-sociaux (RPS).

De plus, isolés, sans interlocuteur ou appui présent en gare, les ADC et les ASCT devraient faire face au mécontentement des usagers aussi bien dans les trains que sur les quais avec pour conséquence une multiplication des événements sûreté.

Pour la CGT, afin de garantir un haut niveau de sécurité, en plus d'une présence impérative, le chef de service doit avoir une formation permettant d'avoir **une approche transverse et globale de la sécurité**.

La Direction, pour achever son fonctionnement par branche, tente de faire disparaître les agents de la filière Transport Mouvement dans les activités voyageurs **quel qu'en soient le « coût » pour la sécurité, les conditions de travail des cheminots et leur parcours professionnel**.

Enfin, la disparition des passerelles métiers amènerait à des difficultés croissantes pour les cheminots dans la satisfaction de leurs demandes de mutation, et mettrait à mal les connaissances transverses acquises par leur expérience dans leur déroulement de carrière.

**Pour la CGT, l'agent d'escale formé (filiale 27), au-delà de l'autorisation de départ, est un élément indispensable à la sécurité en général**, comme par exemples la surveillance des trains en marche, surveillance au défilé, remise d'ordre et d'avis, vérification et/ou manœuvre d'installations de sécurité etc...

**La vision transverse de la sécurité est garante du système.**

**Pourquoi se priver de ces boucles de rattrapage qui ont prouvé qu'elles sont indispensables à la sécurité des circulations ?**

Ainsi, quelles que soient les conséquences pour les conditions de travail des ADC, la Direction estime, qu'à l'abri sous son parapluie réglementaire, sa responsabilité est dérogée en cas d'incident ou d'accident.

Bien sûr, elle fait fi de son travail en coulisses et des pressions qu'elle exerce à tous les niveaux pour revisiter la réglementation selon ses critères économiques.

 **Pour la CGT, l'autorisation de départ des trains est un élément essentiel du système ferroviaire et de la sécurité des circulations.**

**Pour la CGT, il s'agit d'un abaissement en matière de sécurité ferroviaire, de coupes franches dans les effectifs et de nouvelles dégradations des conditions de travail.**

**C'est inacceptable !**

**La CGT réaffirme que l'autorisation de départ doit être maintenue.**



Nom :	_____	Prénom :	_____
Adresse :	_____		
Tél :	_____	Courriel :	_____@_____
Grade :	_____	Établissement :	_____
<b>ensemble. plus forts pour gagner</b>			