REX SUR LA MISE EN PLACE DE L'AUM

UNSA Ferroviaire
Syndicalisme de référence des salariés de la branche !

AuM

Traction

LA DIRECTION RISQUES SÉCURITÉ - SÛRETÉ RECONNAÎT UN MANQUE D'ANTICIPATION

Paris, le 20 novembre 2019

EN QUELQUES MOTS…

*Le 15 décembre 2019, la **"célèbre" autorisation de départ** a disparu définitivement, pour laisser place à l'**AU**torisation de **M**ouvement (AUM).*

*L'évolution de la procédure de départ a pour conséquence de reporter les responsabilités sur un seul acteur : le **conducteur**. En supprimant l'agent au sol chargé de donner le départ, l'un des piliers de la sécurité, la **boucle de rattrapage disparaît.***

L'objectif de la table ronde du 10 novembre 2020 était de faire le point sur cette nouvelle procédure, depuis sa mise en place.

Cette révolution des gestes métiers dans le domaine de la sécurité est toujours génératrice de stress et d'inquiétudes auprès des populations Traction, ASCT, Escale et EIC.

CONSTAT

Malgré les 18 mois de préavis par rapport à la mise en œuvre, certaines étapes initiales prévues dans le rétroplanning ont pris plus de temps qu'attendu, ce qui a mis sous tension les dernières phases de la **conduite du changement,** notamment les formations des opérateurs et l'appropriation des documents métiers.

Depuis 2012, l'Entreprise connaissait ce sujet. Elle a attendu sept ans pour le mettre en œuvre. L'UNSA-Ferroviaire n'a cessé de faire remarquer à la Direction que nous ne serions pas prêts pour l'échéance. Force est de constater que nous avions raison. La Direction Risques Sécurité - Sûreté reconnaît cet état de fait.

FORMATION

Les ADC ont tous bénéficié d'une journée de formation AUM, complétée entre septembre et décembre 2019 pour 9 000 d'entre eux par des formations complémentaires liées à l'évolution du dossier pédagogique et à la mise à jour de la documentation "conduite".

Les DPX Traction ont été obligés de se former dans l'urgence sur la période estivale, contraints pour **certains de déplacer leurs congés.**

UNSA Ferroviaire
ÉLECTIONS
AUX CONSEILS D'ADMINISTRATION SNCF
DU 4 AU 10 DÉCEMBRE 2020
Avancées sociales & développement de l'entreprise
Je Vote UNSA !

Les agents de conduite ont été également formés en urgence, avec environ 13 000 ADC formés en 3 mois.
L'UNSA-Ferroviaire a dénoncé cet état de fait s'apparentant plus à de l'amateurisme qu'à du professionnalisme sur un sujet hautement sécuritaire. La Direction de la Traction a souffert de ce manque d'anticipation de l'Entreprise.

Les autres métiers (Circulation, Escale, ASCT principalement) ont bénéficié seulement d'une **information** renforcée, dispensée en présentiel par les managers et, pour certains, en urgence et à l'occasion de forums car il n'était pas possible de dégager les agents de leurs missions. D'autres ont été informés entre deux trains pour ne pas péjorer la production.

L'UNSA-Ferroviaire déplore que les autres métiers n'aient eu qu'une simple information à la place d'une réelle formation sur le sujet, compte tenu de l'impact de cette évolution sur la sécurité. En centralisant la majorité des responsabilités sur l'ADC, l'Entreprise n'a pas jugé nécessaire d'assurer une formation digne de ce nom pour les autres acteurs de la sécurité. Elle a omis, par ailleurs, de s'assurer de la compréhension et de l'appropriation de cette nouvelle procédure auprès de tous les agents concernés.

LA DOCUMENTATION

La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a dû passer par la réactualisation en urgence des documents CLE (Consigne Locale d'Exploitation), CLO (Consigne Locale Opérationnelle) et LILI (Livrets de lignes des conducteurs). À ce jour, toutes les collections n'ont pas été réactualisées.

DISPOSITIF SENTINELLE

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce dispositif semblait essentiel à la mise en œuvre de la procédure. Malheureusement, la Direction Sécurité n'a pu nous fournir aucun retour sur les remontées du dispositif et les éventuelles interventions terrain. Il en va de même concernant les hotlines.

Une **très bonne coopération entre EIC et entités Traction** est à souligner dans les phases d'initiatives locales.

INCIDENTOLOGIE SUR LES DIX PREMIERS MOIS

Pour la Direction Sécurité, seulement 2 des 13 Événements Sécurité Remarquables **(ESR)** sont liés à l'AUM.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le lien que fait l'Entreprise avec la nouvelle procédure de départ des trains est minimisé. En effet, ce ne sont pas moins de 13 ESR qui sont en relation avec l'AUM.

La Direction dénombre également 111 Événements de sécurité (**ES)** qui sont liés à un départ de train. L'essentiel des événements se situe sur la phase du service train terminé (ST)

L'UNSA-Ferroviaire a fait remarquer une nouvelle fois que la nouvelle procédure est responsable de cet état de fait car le PPE SOL (Prêt Pour Expédition) peut être délivré après la réception de l'AUM !

Sur ce bilan de l'incidentologie, l'UNSA-Ferroviaire ne fait absolument pas le même constat que l'Entreprise et pense même que celle-ci tend à minimiser les conséquences de la mise en place de l'AUM sur les événements sécurité.

DÉPOSE DES INSTALLATIONS

Sur près de 500 installations (ou groupes d'installations) recensées obsolètes et à modifier, 85% doivent encore être déposées et 15% doivent être posées (DAMM notamment).
La pose ou la dépose d'un élément de signalisation doit passer obligatoirement par une étude de faisabilité. Cela représente un coût supplémentaire non négligeable pour l'Entreprise.

MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'AIDE À LA MISE EN MOUVEMENT : LE DAMM

Il s'agit d'un nouveau dispositif d'aide à l'autorisation de mise en mouvement à la disposition de l'agent de conduite dans les situations où le signal n'est pas visible du point de départ. Cela devrait, selon l'Entreprise, réduire le risque d'erreurs. Ce dispositif devrait être installé sur tout le territoire en 2021. Cependant, il ne sera pas considéré comme un signal d'un point de vue réglementaire et pourra ne pas être repris par les Entreprises Ferroviaires (EF) concurrentes.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette solution pourrait éviter quelques situations complexes génératrices d'anxiété pour les agents.

Face observable **en regardant en direction du signal de sortie** dont l'état de commande à l'ouverture est répété par ce DAMM	Face observable **en regardant dans le sens opposé au signal de sortie** dont l'état de commande à l'ouverture est répété par ce DAMM

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la Direction de l'Entreprise a minimisé le travail de mise en place de l'AuM. Cette nouvelle procédure révolutionnant les anciens gestes métiers a pour but de préparer l'ouverture à la concurrence. Il est dommage que les alertes de l'UNSA-Ferroviaire n'aient pas été prises en compte dès la première présentation, lors de la commission de sécurité ferroviaire du 6 mai 2019. Reporter toute la responsabilité sur un seul acteur occasionne davantage de stress et augmente le risque d'incidents. En voulant, à l'époque, accélérer le processus pour une mise en place le 15 décembre 2019, la Direction de l'Entreprise a oublié que notre priorité doit rester la sécurité.

L'UNSA-Ferroviaire reste en vigilance sur ce sujet qui peut impacter la sécurité des agents et des voyageurs.

CONTACTS

Olivier BROSSE brosse.o@unsa-ferroviaire.org
Christophe THÉTIER thetier.c@unsa-ferroviaire.org
Saïd NEKI neki.s@unsa-ferroviaire.org

ÉLECTIONS

AUX CONSEILS D'ADMINISTRATION SNCF

DU 4 AU 10 DÉCEMBRE 2020

Avancées sociales
& développement de l'entreprise

Je vote UNSA !

UNSa ferroviaire