



LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE DOIT RESTER LA PRIORITÉ !

Pendant le conflit de ces trois derniers mois, la direction de la traction a continué de développer de multiples applications pour rendre le conducteur encore plus autonome. Le but est de digitaliser un maximum de documents. Le « tout tablette », comme toutes les modifications de règlements, n'a pour but que de minimiser les temps d'arrêt et de gagner un maximum en régularité.

Pour la CGT, le « digital » peut être mis en place et déployé s'il apporte un plus pour le métier de conducteur et ne doit pas se développer au détriment de la sécurité ferroviaire.

La direction et les activités n'ont qu'un mot à la bouche « SIRIUS » / iPad comme si cela devait devenir le remède de tous les maux de la SNCF.

Le déploiement de DEFIT (Dématérialisation du FLASH et FLH) :

Cette dématérialisation imposée par la Direction, oblige la CGT à prendre le sujet en main.

Après plus d'un an de tests au niveau national et de déverminage, la Direction va déployer cette application sur SIRIUS et supprimer dans les UP la distribution du FLASH et FLH occasionnant un changement dans les pratiques de nos métiers (ADC, Pôle Sécu/CTT et cellules MS).

La CGT a obtenu que la direction de chaque UP/DF réalise des tests auprès des conducteurs afin de vérifier que les informations remontées via ARTIC (données INFRA) soient reprises correctement sur DEFIT et SIRIUS. Le déploiement doit être également conditionné à des TESTS afin d'identifier d'éventuels erreurs, bugs ou autres problèmes auprès d'un panel de conducteurs représentatifs du CHSCT.

Dans chaque CHSCT, la direction vous présente cette application et vous propose a minima une phase de test. Pour vous aider à appréhender cette information et ne pas laisser la Direction seule à la commande, la CGT propose quelques recommandations :

- ✓ Veiller à la représentativité de l'ensemble des conducteurs testeurs (géographique, parcours de toutes les lignes, jeune/ancien, activités, etc.) ;
- ✓ Chaque TESTEUR doit suivre la formation à cet outil (1/2 journée a minima) avant que l'accès à DEFIT lui soit débloqué sur son IPAD ;
- ✓ Concernant les cellules MS, il y a nécessité d'organiser des CHSCT afin d'aborder les conséquences sur leurs missions et leur emploi.



Si la Direction a annoncé que cela ne devait pas impacter l'emploi, il faut rester vigilant au niveau local afin que des nouvelles missions ou le renforcement de certaines missions actuelles soient identifiées et mises en application via leur fiche de poste. Cet outil doit permettre l'amélioration des conditions de travail de tous les agents ; par conséquent, le redéploiement de certaines missions et la réinternalisation d'autres peuvent permettre de retrouver du contenu dans les cellules MS.

- ✓ Les schémas doivent toujours être distribués dans les casiers. La lecture des schémas durant la conduite peut entraîner des confusions au regard de l'échelle réduite du schéma.

La mise en place du projet ODICEO (Dématérialisation des formulaires de communication) :

La direction a présenté à l'ensemble des organisations syndicales son nouveau projet pour dématérialiser les formulaires de communication afin de diminuer le nombre d'Evènements Sécurité Remarquables, notamment les DVL \geq 40 km/h.

La CGT a alerté la direction en rappelant que les différents documents présentés sur les différents écrans ne sont pas forcément mieux lus par les conducteurs que les documents papier. La CGT reste vigilante au développement de ce projet. Les réceptions d'ordre doivent être soumises au collationnement, action importante qui permet aux conducteurs de connaître les circonstances, le lieu des perturbations et qui permet aux conducteurs et à l'agent de circulation de parler le « même » langage et d'appliquer les mêmes procédures.

Le déploiement de l'application « Paramétrage KVB » :

La direction a décidé de créer une application qui reprend le paramétrage KVB. Selon cette dernière, les conducteurs n'appliquent pas correctement les documents et font des erreurs. Les conducteurs pourront également faire des erreurs même en digitalisant tous les documents. Pour la CGT, cette application n'apportera aucun plus pour les conducteurs. Ce qui est essentiel, c'est que l'information donnée soit juste qu'elle soit sur un écran ou sur le Mémento.

L'application « détermination de la vitesse après une demande de secours » a été suspendue suite à de trop nombreuses erreurs. L'application n'était pas fiable, elle donnait des vitesses plus élevées que sur le Mémento. La sécurité doit rester la priorité, on ne peut pas se permettre une seule erreur sur le sujet.

En conclusion, devant le nombre d'écrans et d'applications qui se développent sur SIRIUS, la CGT a demandé une expertise ergonomique ; notre attention est attirée par toutes sortes d'écrans présents dans les cabines de conduite, au détriment de la route et de la signalisation. La CGT n'est pas contre le progrès et les évolutions technologiques, mais ces évolutions doivent aller dans le sens de l'amélioration de la sécurité des circulations pour avoir un service public de meilleure qualité. La direction, quant à elle, développe toutes ces applications pour améliorer la régularité, et tant pis si c'est au détriment de la sécurité !