



GT SIRIUS DU 24 MARS 2021

BIG BROTHER À LA TRACTION

Sous couvert d'améliorer la qualité de production, la direction envisage un flicage permanent des agents concourant à la production, au premier rang desquels figurent les agents de conduite.

Alors que les causes de la dégradation de la qualité et de la régularité sont connues de tous (manque d'effectifs et de réserve, matériel à bout de souffle, infrastructures vieillissantes, temps forfaitaires fantaisistes, dépôts et chantiers déshumanisés, etc.), les activités préfèrent faire porter le chapeau aux cheminots du terrain.

Désormais, la direction cherche à traquer les moindres faux-pas des ADC pour mieux les accuser d'être à l'origine des dysfonctionnements. Et tous les moyens sont bons pour y parvenir !

Au moment de l'apparition de l'outil SIRIUS, la Fédération CGT des Cheminots avait déjà pointé le risque d'utilisations dévoyées telles que la localisation des conducteurs ou bien encore la surveillance du mode « conduite » ... Aujourd'hui, les activités enfoncent le clou et chaque appareil, engin, téléphone est un outil pour surveiller son personnel comme le lait sur le feu.

Ainsi, le fait d'utiliser ES LOCO, de déverrouiller la BL, de saisir un code SIV, d'initialiser le GSM-R, tout sera enregistré à la seconde près. La direction cherche également un moyen pour fliquer les agents à la prise de service. La pression sur les épaules des agents de conduite va encore s'accroître considérablement. Les permanents, COT, COS pourraient être tentés de contacter directement l'ADC dès qu'un retard se profile. Alors que les opérations avant le départ requièrent une grande concentration (PC, EJ, PPE), le conducteur pourrait être dérangé par des interlocuteurs obnubilés par la régularité et le HOO. Enfin, le conducteur serait sommé de fournir des explications et justifications précises à chaque « incident régularité ». Il y a fort à parier que ces données seraient un puissant outil de management pouvant être utilisé pour les notations par exemple.

Pour la Fédération CGT des Cheminots, ce projet est tout simplement **nauséabond** et **dangereux** ! **Nauséabond** car les conducteurs sont des professionnels de haut niveau maîtrisant parfaitement leur métier. Leur imposer ce flicage revient à les infantiliser, à siphonner la confiance qu'ils méritent. **Dangereux** car en mettant une pression importante sur les agents et en les sollicitant à tout bout de champ, c'est leur faire prendre le risque de commettre des erreurs durant la réalisation d'opérations ayant directement trait à la sécurité des circulations.

La Fédération CGT des Cheminots s'oppose à un tel projet. Les activités doivent le stopper immédiatement comme tous ceux qui visent à faire porter aux agents l'ensemble des dysfonctionnements. Pour améliorer la qualité de production, il faut redonner au service public ferroviaire les moyens humains, techniques et financiers nécessaires à son fonctionnement.

STOP and GO : un nouveau gadget

Dans sa course effrénée aux innovations inutiles et aux applications parasites et dangereuses, le STOP and GO mérite sa place sur le podium.

La direction souhaite développer un outil qui permettra d'informer le conducteur qu'une prestation est en cours sur son train par différents intervenants (avitaillement bar/eau, presse/colis, PMR, interventions Matériel ou SUGE/POLICE...).



Alors qu'aujourd'hui, l'information est transmise au conducteur directement par l'Agent d'Escale, l'ASCT ou l'Agent Circulation pour l'informer du retard, la direction veut les substituer à l'avenir par un message via SIRIUS, consultable à l'arrêt, nous informant de la situation perturbée. En résumé, l'information d'une situation perturbée qui transitait directement sur le terrain par l'ASCT ou l'Agent d'Escale vers l'ADC, devra transiter vers un centre opérationnel qui traitera l'information puis l'enverra aux agents concernés.

Au-delà d'un gadget inutile qui va encore être source de détournement d'attention et de charge mentale supplémentaire, plusieurs questions restent sans réponse :

- Dans le cas où l'ADC effectue le Service Train, quelle garantie a-t-on que celui-ci a reçu l'info et qu'il en a pris connaissance ? La Direction annonce que ce serait à titre indicatif et que cela ne remplacerait pas l'intervention humaine auprès de l'ADC pour l'informer qu'il ne doit pas se mettre en mouvement.
- Dans le cas où le Service Train est donné par un agent autre que l'ADC, si le ST est transmis et que l'information apparaît toujours sur son SIRIUS, à qui doit-on faire confiance ?

Pour la CGT, l'outil SIRIUS ne doit pas être pollué par tous ces gadgets qui vont générer tôt ou tard des conséquences dramatiques sur la sécurité des voyageurs et la responsabilité des ADC. La direction et ses apprentis sorciers devraient plutôt régler le problème de SIPH et de THOR afin de nous remettre les vitesses de référence.

Sirius Rappel d'Ordre : attention DANGER !!!

La direction nous informe qu'elle travaille activement à améliorer l'option Rappel d'Ordre et notamment son ajustement sur la Fiche Train. Aujourd'hui, nous pouvons positionner le Rappel d'Ordre uniquement sur des Points Remarquables de la Fiche Train. La direction travaille à mettre en concordance les données GPS avec les PK repris sur le terrain. Si ces points sont espacés de plus de 30 km, l'utilisation de cette application perd son sens !

Cela peut paraître une bonne idée, mais cela interroge sur plusieurs points. Tout d'abord, cette volonté de mettre en concordance les données GPS et les PK pourrait être en lien avec la mise en place du train autonome. D'autre part, nous constatons et dénonçons une dérive sur la remise des Ordres de plus en plus éloignés du PK désigné.

Avec ou sans l'utilisation de Rappel d'Ordre, la distance est un élément important dans les ruptures de séquence par le conducteur. La Fédération CGT des Cheminots attend toujours des réponses sur les gestes métiers et la planification de l'action mise en œuvre par l'ADC. La Direction et TMS, via les CTT, insistent fortement lors des JF sur le respect des ordres. A ce titre, des nouvelles mesures doivent être mises en œuvre par l'agent afin que celui-ci puisse s'organiser et planifier ses actions. Si la Direction nous assure que l'utilisation de Rappel d'Ordre est facultative, cependant, en cas d'incident, nous savons bien que la direction saura blâmer le conducteur.

Pour la CGT, la mise en place de Rappel d'Ordre ne doit pas se faire à n'importe quel prix. Si cela peut être un plus pour les conducteurs, il doit être pris plus de temps afin de valider et encadrer fortement son utilisation.

