



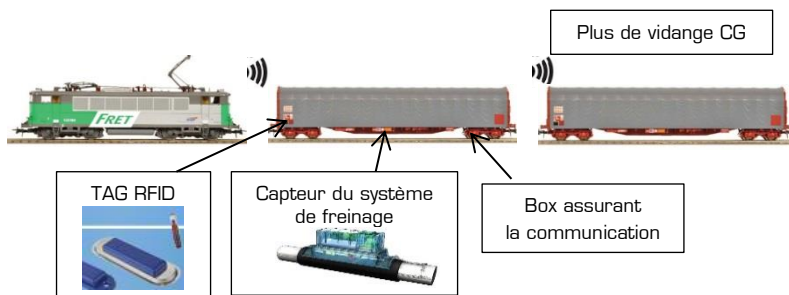
LES SUPPRESSIONS DE POSTES, MOTEUR DE L'INNOVATION TECHNIQUE

Depuis plusieurs mois, la Direction FRET travaille à un projet de wagons connectés afin d'augmenter encore la productivité au FRET sans apporter de réelles améliorations au service public. Une attaque en règle des contours du métier de conducteur se profile.

Dans sa course effrénée à la productivité, la Direction tente d'imposer une nouvelle technologie en connectant certains wagons du parc FRET.

Cette évolution menace sérieusement le transport de marchandises qui est taillé en pièces par les dirigeants de l'entreprise aux ordres des gouvernements successifs. Le personnel au sol serait la première victime de ce déploiement qui prévoit de nombreuses suppressions de postes.

Principes de fonctionnement



Tous les wagons sont connectés entre eux grâce à un « box » autonome se trouvant sur chaque véhicule. Le système crée donc un réseau. Ce réseau sera lisible sur la tablette (Sirius) via l'application ad hoc. On y retrouverait le nombre de véhicules et toutes les masses ainsi que diverses informations si différents capteurs sont implantés sur le train (températures etc. ...). Un capteur type jauge de contrainte se trouvant sur la bielle mesurerait sa déformation et en déduirait la force exercée sur les semelles de frein.

A terme, le projet de la Direction est clair : faire évoluer le métier de conducteur en lui faisant assurer les tâches de l'agent de manœuvre supprimé !

Ce dernier pourra en outre rédiger lui-même le bulletin de freinage, en lieu et place de l'agent formation lui aussi supprimé, en consultant la composition de son train sur sa tablette. Toujours depuis cette tablette, il réalisera ensuite les essais de frein depuis sa machine, en effectuant juste un serrage et un desserrage (vérification que tous les véhicules freinent et défreinent).

Mais pour la CGT, la réalisation d'un essai de frein, maillon essentiel de la sécurité, doit être faite sur du matériel non spécialisé et interchangeable, par un agent au sol ayant suivi une formation garante d'un haut niveau de sécurité. L'absence de vérification de la vidange CG dans le projet présenté constitue une grave atteinte à la sécurité, contraire à tous les retours d'expérience.

Vos représentants CGT ont, à plusieurs reprises, fait remonter des interrogations purement techniques comme la détection d'une obstruction de la CG, sans réponse de la Direction qui considère que sur le papier tout fonctionne.

Pour la CGT, outre les aspects emploi, sécurité qui auraient des conséquences dramatiques, la technologie du système ne donne aucune garantie technique sur les vérifications effectuées. L'absence de mesure réelle du serrage au niveau des semelles de frein, de l'état de la timonerie dans un parc wagon hétéroclite, ne peut garantir un bon fonctionnement du système de freinage sur la rame.

Le référentiel traction (article C12.03) stipule bien que la vidange de la CG doit être franche et continue pour que l'essai de frein soit concluant. Or, avec cette nouvelle technologie on s'affranchit de ce contrôle pourtant primordial et sécuritaire.

Par cette technologie, des progrès en matière d'information « clients » seraient réalisés ouvrant la possibilité de se renseigner en temps réel sur le convoyage, la position et même l'état de leurs marchandises, comme cela est le cas chez notre concurrent routier, donc de disposer d'informations à bas coûts.

De même, grâce à cette nouvelle technologie, FRET SNCF met en avant l'optimisation de l'ingénierie de maintenance, comme par exemple, le suivi d'usure des semelles de frein par les détenteurs wagons ou entités en charge de la maintenance ; et sur l'aspect sécurité la surveillance de l'état du convoi (boîtes chaudes, chocs, détectage déraillement).

Une optimisation de la gestion du parc wagon par les locataires wagons et même la possibilité de pouvoir insérer, avec la collaboration des constructeurs wagons, des options techniques comme l'automatisation de l'ouverture/ fermeture de trappes et de simplifier l'exploitation du parc pour l'ensemble des parties prenantes.

L'ensemble de ces « avancées technologiques » sera financé par la suppression des postes dont majoritairement ceux d'agents de manœuvre et formation. La Direction de FRET SNCF utilise la digitalisation dans ce seul but.

La vision des dirigeants d'un FRET SNCF, sans agents de manœuvre avec des agents de conduite bons à tout faire, est aux antipodes des revendications CGT et des besoins des populations.

Le Président Pépy déclarait il y a peu « l'heure des nouvelles technologies et du numérique va nous faire gagner 30 à 40% de productivité... » nous voilà bien loin de l'ancien slogan SNCF « le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous ».

Pour la CGT, l'innovation technologique ne représente une évolution que lorsqu'elle sert à améliorer la qualité du Service Public rendu, tant sur la prestation auprès des chargeurs que la sécurité des circulations et les conditions de travail des agents.

L'attitude de la Direction, qui tente d'imposer des modifications qui vont impacter de manière très importante le métier de conducteur, illustre sa volonté de mettre fin au dictionnaire des filières aux seules fins de productivité. L'absence de prise en compte des impératifs de sécurité, l'attaque des conditions de vie et de travail des cheminots semblent augurer du chemin que souhaite prendre notre Direction dans les négociations sur le dictionnaire des filières.

L'heure n'est pas à laisser les mains libres aux apprentis sorciers et à assujettir la sécurité ferroviaire à une fiabilité du wifi et des outils numériques. L'heure est à la mobilisation pour nos métiers et la sécurité !

