



TRACT AUX CHEMINOTS

CTN Traction

Montreuil, le 27 septembre 2022

PROJET SEVAC

SEVAC : ESPIONNAGE EN CABINE

Sous couvert d'améliorer la sécurité des circulations, la Direction envisage de déployer rapidement de nouveaux outils de surveillance audio et vidéo dans les cabines de conduite.

C'est à travers le projet Sevac (système d'enregistrement vidéo et audio en cabine de conduite) que la Direction veut imposer l'installation d'une caméra filmant la voie et d'un micro enregistrant l'ensemble de l'environnement sonore de la cabine.

Quand de simples préconisations sont exploitées par la Direction pour faire passer ses mauvais coups

Le dramatique accident d'Eckwersheim en novembre 2015 est resté dans toutes les mémoires des cheminots.

À l'issue de l'enquête finale du BEA-TT (bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre), un certain nombre de recommandations ont été adressées à tous les acteurs. Ces dernières ne visaient que les trains d'essais. « *Lors des essais impliquant l'installation d'un système d'interphonie entre la cabine de conduite et le chef d'essais, mettre en place un système d'enregistrement des sons en cabine et des communications interphoniques* ». À ce stade, plusieurs enseignements sont à tirer :

- à aucun moment il n'est évoqué de système vidéo ;
- l'enregistrement sonore ne concerne que les trains d'essais et non les trains commerciaux ;
- il s'agit simplement d'une « recommandation » et non d'une « obligation ».

La Direction veut imposer aux ADC des contraintes supplémentaires dans l'exercice quotidien de leur métier. Pour les rassurer, elle avance que cela les aidera face aux autorités en cas d'accident de personne ou à un PN.

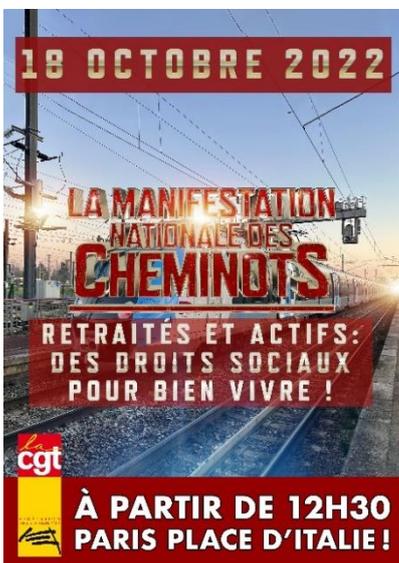
La Direction oppose le fait que les enregistrements audio/vidéo seront une aide précieuse pour la résolution de l'enquête. Avec ses outils, elle pense réduire significativement le temps de l'enquête suite à un accident de personne.

C'est oublier un peu vite que les autorités ont bon nombre de procédures à mener. C'est aussi omettre qu'en interne, les effectifs des astreintes et conducteurs de réserve ont fondu comme neige au soleil...

Transparence ou mensonges éhontés ?

L'arrivée d'Atess, il y a une trentaine d'années, avait été mal vécue par les ADC. À l'époque, la Direction avançait déjà qu'en cas d'accident, cela prouverait aux autorités que les procédures ont bien été appliquées.

Si Atess permet de savoir au dixième de seconde près ce qui a été fait, il met aussi en lumière ce qui n'a pas été réalisé ! Et, bien rapidement, l'encadrement s'est servi de cet outil d'enregistrement pour éplucher méticuleusement l'ensemble d'un trajet.



Comme la CGT l'avait pressenti à l'époque, AteSS est devenu un puissant outil de flicage à la main des managers. Alors, aujourd'hui, quelle confiance accorder à une direction qui avance que Sevac est un plus pour les ADC ?

Ajoutons à cela les différentes restructurations qui ont conduit à isoler les cheminots en augmentant leurs responsabilités. La sécurité ne repose plus aujourd'hui que sur deux personnes : l'agent circulation et le conducteur. Ils portent sur leurs épaules l'ensemble de la chaîne de la sécurité ferroviaire, et c'est à eux que l'on demande des comptes en cas d'incident ou d'accident. Et pour avoir un maximum d'éléments pour une enquête interne et/ou externe, la Direction compte enregistrer les moindres faits et gestes de ses agents.

La Fédération CGT des cheminots considère que l'ensemble de ces moyens (caméras, enregistrements audio en cabine et AteSS) visent exclusivement à faire porter la responsabilité sur le seul conducteur, sans prendre en compte l'organisation et l'environnement du travail.

Afin d'assurer la certification des conducteurs, la Direction préfère se doter d'outils de surveillance et de flicage pour réaliser des accompagnements en ligne « virtuels ». Car c'est bien là le but non avoué de la Direction : disposer d'un outil permettant une surveillance plus large et à tout moment des agents de conduite.

À défaut de cadre légal précis, la Direction considère qu'elle peut faire ce qu'elle veut. La Fédération CGT des cheminots conteste cette décision tant sur le fond que sur la forme ! À l'occasion du CSEC Voyageurs du 15 septembre, elle a donc voté contre la mise en place de ce système d'enregistrement en cabine et voté, avec l'ensemble des organisations syndicales présentes (CGT, Unsa, CFDT), une délibération visant à saisir la CNIL sur ce projet.

Non au « flicage » ! La CGT revendique...

Le pilotage de la sécurité ferroviaire demande une expertise quotidienne. Cela requiert des moyens humains, techniques et financiers conséquents. Aujourd'hui, ce n'est plus une priorité des activités !

À contre-courant de ces orientations, la Fédération CGT des cheminots revendique que la sécurité ferroviaire et le nombre nécessaire de cheminots pour effectuer la charge de travail redeviennent la priorité des choix stratégiques de notre entreprise. Pour cela, il faut entre autres :

- une nette amélioration des formations initiales avec l'arrêt des externalisations ;
- cinq JFC par an pour les TB, trois pour les TA ;
- des CTT en nombre suffisant pour accompagner plus régulièrement en ligne les ADC ;
- le retrait sans condition du projet Sevac.

Les conducteurs sont déjà traqués avec AteSS, Sirius, les enregistrements radio et le Pass Carmillon. Ne laissons pas se mettre en place un projet qui nuit à nos libertés, à notre intimité, à notre intégrité morale.

**Pour donner de la force à nos revendications, pour stopper le projet Sevac
et mener la riposte, pour construire ensemble un grand métier Conduite,
pour gagner de nouveaux droits et le respect qui nous est dû,
REJOIGNEZ NOS RANGS, ADHÉREZ
ET, DU 17 AU 24 NOVEMBRE 2022, VOTEZ CGT !**

