



SIRIUS

LE BATEAU SIRIUS SOMBRE

La direction navigue à vue et ne sait plus avec quels artifices compenser l'absence de moyens humains pour assurer la sécurité lors de la conduite des trains.

La CGT exige des cheminots dans les gares et dans les trains !

Lors du GT SIRIUS, la direction nous a présenté l'évolution SIRIUS qui découlera sur SIRIUS NEXT et sa feuille de route. Elle nous a également fait un point sur la mise en place du projet de dématérialisation des ordres, ODICEO

POINT SUR SIRIUS

Avant de développer SIRIUS NEXT, la Fédération CGT des cheminots a rappelé qu'il était nécessaire de résoudre les problèmes sur SIRIUS.

La direction tente encore par de nouveaux artifices d'accélérer la déshumanisation dans les trains et dans les gares, les applications développées étant censées remplacer les métiers supprimés :

- La mise en place d'une notification pour donner des informations sur les perturbations de la ligne où circule le conducteur en est un parfait exemple ;
- Ou encore l'expérimentation sur AURA où le conducteur doit passer en mode conduite, une fois que le PPE (Prêt Pour Expédition) et le ST (Service Train) ont été réalisés pour alerter le poste qu'il est bon au départ, montre la nécessité de trouver des solutions pour remplacer les agents sur les quais.

Tout est mis en œuvre pour remplacer les cheminots ou pour infantiliser le conducteur dans l'application de son métier !

À aucun moment la surcharge de travail avec la multiplication des opérations de vérification n'est prise en compte.

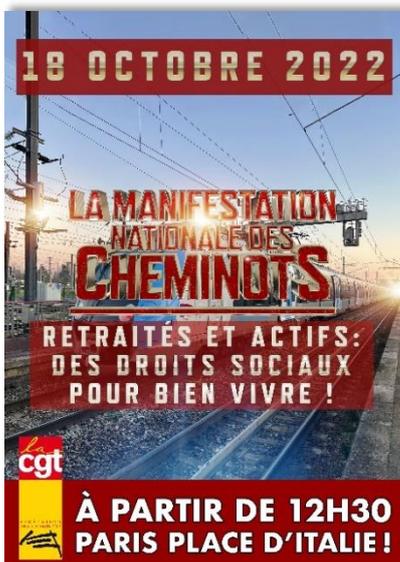
Pour la CGT, le conducteur a toutes les connaissances requises pour conduire un train et savoir gérer n'importe quelle situation grâce à la formation acquise lors de son année d'apprentissage.

La multiplication des bugs, et notamment celui de mars 2022, inquiète les cheminots. La direction ne peut plus faire rouler un train en toute sécurité !

La mise en place de commandes centralisées ne permet pas non plus de répondre aux besoins des conducteurs en termes de sécurité, notamment en cas de situation perturbée.

D'ailleurs, la direction renvoie les conducteurs à une plateforme (709-709) pour signaler des anomalies ou avoir les réponses en cas de défaillances de SIRIUS. Faut-il appeler en roulant ? On nage vraiment à vue...

Pour la CGT, il est temps de remettre des gestionnaires de moyens dans les dépôts de la première prise de service à la dernière fin de service.



OPTI-CONDUITE - LOGICIEL ESPION ?

La direction présente désormais « opti-conduite » comme un outil permettant de faire des économies d'envergure sur la consommation d'énergie.

Mais qu'en est-il vraiment ? Le logiciel est truffé d'erreurs, les vitesses-limites ne sont pas toujours les bonnes et peuvent conduire le conducteur à commettre des erreurs. Alors comment pourrait-il calculer précisément la consommation d'énergie ?

La Fédération CGT des cheminots conteste le caractère obligatoire de son utilisation dans certaines régions !

Pour la CGT, il est nécessaire de réévaluer les temps de prise et de fin de service devenus obsolètes. La vérification des vitesses-limites est essentielle puisque les logiciels devant aider les conducteurs ne sont pas fiables.

POINT SUR SIRIUS NEXT

Dans un premier temps, la programmation, la préparation de mission et la conduite vont évoluer. Dans un deuxième temps, ce seront les BS et la gestion des documents.

La CGT a alerté la direction que le tamisage des BS ne doit pas être réalisé par l'ADC.

Des tests en réel doivent être organisés pour que les OS puissent émettre leurs avis et remontées.

La direction veut que le mode dégradé reste identique ! Pour la CGT, des gestionnaires des moyens doivent être remis dans les UP pour que le mode dégradé fonctionne. De plus, les stagiaires ne connaîtront jamais une fiche train papier durant leur temps de formation, thème à aborder absolument durant l'école !

ODICEO

ODICEO concerne les ordres dématérialisés sur le téléphone. 3 lignes seront concernées par cette expérimentation (QUIMPER-LORIENT ; CORBEIL-MALESHERBES ; CONFLANS-VERDUN). La direction s'est perdue dans ses explications et s'est montrée assez floue. Il se pourrait qu'après l'expérimentation, les ordres soient dématérialisés sur la tablette...
À suivre

Cette application serait développée pour n'omettre aucun ordre, s'il y a du réseau, c'est vraiment ambitieux... Le projet d'action mis en place sous l'ordre ne validerait que les bons numéros de PK afin d'éviter les erreurs d'interprétation, dans le cas contraire l'ordre resterait en rouge. Mais qu'en serait-il pour les PK croissants ou décroissants ?

À ce jour, chaque conducteur doit retranscrire à la main les ordres sur les stickers, ce qui occasionne des erreurs. Alors pourquoi les remplir s'ils multiplient ce risque d'erreurs ?

Cette réunion a, une nouvelle fois, démontré que la CGT a raison d'exiger des moyens humains et matériels pour réaliser les missions de service public dans les meilleures conditions. La dématérialisation et la mise en place des outils numériques ne garantiront jamais un haut niveau de sécurité, il ne pourra être atteint que par la présence humaine dans les trains et dans les gares.

**REJOIGNEZ NOS RANGS, ADHÉREZ
ET, DU 17 AU 24 NOVEMBRE 2022, VOTEZ CGT !**

