



ODICEO L'OUTIL NUMÉRIQUE DE TROP ?

Le 12 juin dernier a eu lieu un premier groupe de travail sur ODICEO.

Ce projet de SNCF Réseau vise à dématérialiser les ordres transmis chaque jour entre les agents circulation et les conducteurs sur RFN (35 000 ordres par an).

Ce projet qui date de 2018 n'a jamais vu le jour pour des raisons techniques et de fiabilité.

Les nouvelles règles européennes (STI) imposent désormais cette dématérialisation pour faciliter l'interopérabilité entre pays membres à partir de juin 2026.

▶ ODICEO sous le vernis de la technologie

La Direction s'appuie sur une expérimentation inachevée dans des régions tests avec un échantillon de seulement 24 ordres transmis numériquement en opérationnel pour déployer son outil.

Pour la CGT, si la probabilité d'erreur semble être infime lors de la transcription de l'ordre numérique, des zones de fragilité persistent notamment dans les modalités de transmission avec la réception d'un code d'activation ou lors de relèves de conducteurs avec un ordre en cours.

L'absence de couverture réseau, la panne GSMR et autres failles du réseau doivent également être prises en compte. La Direction assure qu'elle lèvera toutes ces zones d'ombre.

À partir de juin 2026, ODICEO sera déployé sur Sirius Next, espérons que celui-ci fonctionne de manière optimum ! Une version ODICEO mobile via l'application ARES sera également mise en œuvre comme solution de secours.

▶ ODICEO un outil de surveillance sous couvert d'assistance

Pour la CGT, ODICEO est un système de surveillance continue. Chaque utilisation de l'outil par le conducteur sera enregistrée : vitesse, temps de réponse, respect des recommandations, comportement de conduite.

Pour la CGT, c'est une boîte noire permanente au service d'une logique managériale fondée sur le pilotage par les données.

▶ ODICEO c'est la déqualification du métier et la standardisation des compétences

En retranscrivant l'ordre reçu directement sur la courbe de vitesse de SIRUS NEXT, l'outil finit par se substituer à la prise de décision humaine et à la mise en œuvre de geste métier. Ce n'est plus le conducteur qui maîtrise son train, c'est l'algorithme qui dicte le comportement. Pour la CGT, le conducteur est progressivement dépossédé de ses savoir-faire.

On passe d'un métier fondé sur la responsabilité, la vigilance et l'expertise, à une fonction d'opérateur exécutant, bridé et surveillé.



► **ODICEO ajoute une couche d'interactions numériques à la conduite**

En rajoutant des notifications en temps réel, des consignes à valider, des graphiques et courbes à interpréter, cette application crée une charge cognitive supplémentaire qui accroît le stress et nuit à la sécurité ferroviaire.

La CGT alerte sur les risques psychosociaux liés à l'accumulation d'outils numériques. ODICEO repose sur des supports numériques mobiles et des logiques complexes.

Aussi, la CGT a demandé à l'issue de ce groupe de travail la mise en place d'une formation adaptée, volontaire et valorisée.

Pour la CGT, le numérique doit être vecteur de progrès social et d'émancipation et non une source de contraintes. Le cheminot doit être formé et informé de son utilisation.

La CGT revendique 5 journées de formation continue par an.

