

**LIAISON NATIONALE ADC****SIRIUS : le faux ami ..?**

Les nouvelles technologies, SUD-Rail ne s'y oppose pas, mais à condition qu'elles soient utilisées en toute logique pour notre métier, sans dégrader nos conditions de travail. Vous découvrirez une analyse des conséquences de cet outil informatique sur notre vie d'ADC au quotidien et les propositions SUD-Rail faites à la direction de la traction lors de l'audience du 28 avril 2009 sur le sujet. Les informations données sont celles reçues lors de la CFHSC Traction (Commission Fonctionnelle Hygiène et sécurité) du 15 juin 2009 ; date à laquelle aucun appareil opérationnel n'existait.

**☞ La direction décrit les objectifs de SIRIUS :**

- ☞ Gestion informatique des documents (Flash/FLH, Fiches train et Recueils Horaires).
- ☞ Rédaction automatique du recto du BS (Primes) en temps réel.

**☞ Elle se veut rassurante et affirme qu'il n'est pas question de :**

- ☞ Commander un ADC avec l'outil : Aucun changement dans les modalités actuelles.
- ☞ Suivre à distance les performances et le service des agents : Il n'est pas permis par la technologie intégrée et de par la loi (instructions de la CNIL) de fliquer un agent.

**☞ 2010 et après ... Quelles conséquences ?**

Pour SUD-Rail, l'objet technologique « SIRIUS » est séduisant et pourra certainement améliorer (ou au moins faciliter...) quelques facettes « administratives » de notre profession, pourtant nous avons beaucoup de mal à ne pas y voir, pour l'avenir, un danger pour le métier. L'économie des coûts conduite et de structure (suppression MALIBU et Cellules MS) et leurs lots de conséquences :

- ☞ Déshumanisation des UP Traction
  - ☞ Poursuite de l'isolement des ADC
  - ☞ Suppressions d'emplois au statut

## De la solitude à l'isolement !

Pour **SUD-Rail**, la direction cherche à faire des économies de gestion avec toutes les conséquences sociales et humaines que cela impliquent notamment en isolant une fois de plus au maximum notre corporation.



- Officiellement la direction a été incapable de fournir à **SUD-Rail** l'économie réalisée par SIRIUS: dans les faits c'est environ 15 Millions d' €uros, ... juste pour nous faire plaisir, suite au train 'des idées d'avance' en 2006 ...
- La direction bien que cherchant à être « rassurante » **sur les suppressions des GM** (voir page suivante) dans les UP, pour **SUD-Rail** l'analyse est à l'opposé car : si CITRIX est en place et permet, de n'importe quel endroit, de vérifier sa programmation, si nombre de documents sont gérés sur le support informatique, c'est en vue d'une modification profonde de l'organisation du travail. **Avec l'expérience, quand la direction veut rassurer, à SUD-Rail on l'est beaucoup moins ..!**

## Fonctionnalités annoncées de SIRIUS (dématérialisation des documents) :

- **BS** : sauf les cadres E et H (observations du mécanicien et anomalies resteront sur papier...)
- **Avis sécurité** : FLASH & FLH (puis DELTAS)
- **Fiche Train** : avec défilement/positionnement GPS, recalage auto ou en manuel
- **Pacific** : visualisation à 3 semaines
- **messagerie (SMS en réception uniquement) du DPx** : reste à imaginer la suite ....
- **Référentiel Métier** : En projet . Adapter le format (xml) et réticences sur la pertinence de la dotation.
- **RIHO** : programme horaires des trains
- **Etc...** : d'autres programmes seront réalisés à la demande, l'OS étant Windows Mobile (...).

Les documents seront « annotables ». La connexion se fera par le système 3G GPRS/UMTS (SFR) au Portail SIRIUS. Les **RT** ne sont pas encore disponibles, mais sont en cours de réalisation (en accord avec l'INFRA). Une carte SD permettra d'avoir des données personnelles (MP3, photos, Vidéo, ...)

## Mode dégradé : Et oui, tout est prévu !

Il faut bien prévoir que la petite merveille va tomber en panne. Il est donc prévu un 'mode dégradé' avec application de procédures réglementaires, du memento, d'un PAC et de tout le toutim !



- **Un support technique** : 24H/24 et 7j/7 assistance dédiée SIRIUS mais non défini à ce jour.
- **Un support métier** : 24H/24 et 7j/7 assuré par les **PAC FRET et VFE** (tient les activités !?!) et un PAC SIRIUS (probablement pour le Transilien), tous situés à Paris. Ils transmettraient les fiches trains, les FLH....en cas de panne de l'outil et quand un moyen de communication sera possible ... **et après il paraît que l'on gardera les GM en UP ?...**

Le « **Support métier** » est déjà très avancé puisque la direction de la traction a déjà validé les nouvelles procédures CRL qui s'inscriront dans le référentiel 2010 . Le problème, pour **SUD-Rail**, c'est la différence entre un support physique (FT, FLASH et FLH) et ce support virtuel qui laisserait un espace d'erreur humaine supplémentaire en cas de panne de l'outil et qui sera à assumer par le seul ADC.

Par rapport à la fiabilité du système, la direction base sa communication auprès des ADC (présentation dans les UP, journaux internes) sur le fait que contrairement à Sirius, il ne faut jamais oublier qu'une fiche train peut toujours s'envoler... les RT aussi ...?

Pour **SUD-Rail**, l'argument n'est vraiment pas sérieux et les ADC régleront toujours plus facilement un problème avec une personne présente physiquement devant eux.

**Nous avons tous fait le choix d'un métier solitaire, mais pas d'un isolement provoqué !!**

# Retour vers le FUTUR

Prévision 2012

Oups... Il en fait peut-être un peu trop, là...



**Tout neuf, tout beau, battage dans les journaux internes, présentations dans les UP mais pourquoi la direction insiste autant pour réussir l'acceptation de son « joujou » par les ADC ?**

**Soyons fous et laissons notre esprit vagabonder vers d'improbables (source direction...) nouvelles fonctions.**

**ATESS ambulante ?** Il serait possible pour les CTT-DPX de savoir sur le portail SIRIUS si

leurs agents passent effectivement en mode conduite pendant leur journée de service (au final, la direction a décidé d'écarter et de ne pas activer cette fonction...

**ndlr :** pour l'instant elle veut réussir l'acceptation de l'outil, par les ADC, mais l'informatique ouvre de nouvelles voies, alors à quand un flicage à distance ?

## **Journées de formation sur ordinateur ?**

Vu le nombre important de diaporamas présentés en JF, on peut imaginer la facilité pour diminuer les coûts formation pour l'entreprise de dispenser des points de formation sur Sirius et ce, contre un simple émargement.

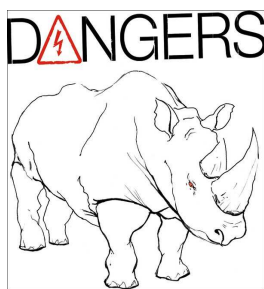


Priorité:  
Economiser les  
coûts formation

**Et pour demain ?** Rien ne les empêchera par la suite, sans que nous le sachions, vu que ce sera sur le portail en 'mode DPX', que des fonctionnalités « cheval de Troie » soient implémentées : vérification d'une préparation de mission, heure et date du rendu de BS des JS, temps effectif de changement de cabine pendant un retournement, combines, etc... Ce seront, bien sur, des critères de prime (type GECXI).

**Beaucoup d'autres dérives sont imaginables, vu ce que nous constatons déjà à travers les challenge d'équipes. Alors anticipation ou science fiction ?...**

## Dès demain SIRIUS entraînera:



• **La suppression d'une soixantaine d'agents dans les cellules MS et Malibu** (en plus de celles déjà annoncées pour DELTAS) qui sont autant de liens humains directs et de besoins « métier » (Fiche train, RT, etc...) et techniques (décompte, primes, etc.) supprimés.

• **Un risque évident de suppression d'agents GM en UP**, ce qui augmentera la souffrance au travail des ADC, particulièrement en cas d'incident, pire en cas d'accident de personne, où la présence humaine joue pleinement son rôle.

• **Des responsabilités juridiques supplémentaires sur le dos des ADC (\*)** en cas de panne de l'outil par rapport aux avis sécurité (FLH)

*(\*) La délégation SUD-Rail, lors de l'audience du 28 avril, a rappelé que l'origine du dramatique accident d'Argenton-sur-Creuse en 1985 avait été à l'origine de la refonte du système donnant aux ADC les avis sécurité par la création des FLASH et FLH. L'arrivée de DELTAS a déjà été dénoncée par SUD-Rail en 2007. Nouveau fait avec SIRIUS: les transferts de données se feront par l'intermédiaire d'un opérateur externe à l'entreprise (SFR) en dehors des canaux internes de ce jour pour les avis sécurité.*

La direction a annoncé que ce projet était **GAME** (Globalement Au Moins Equivalent). Il faut surtout savoir qu'aucun dossier technique n'est transmis et que ce « GAME » est tout simplement une précaution qui permet de couvrir juridiquement l'entreprise, en cas d'aléa !

# Alors, quel(s) plus pour notre métier ?

## Les avantages



Pour SUD-Rail cet outil informatique pourrait être un plus pour notre métier, mais à la condition unique d'en cadrer les limites et que celui-ci soit pas un outil de déshumanisation.

**Intégration du référentiel Traction** : Nous aurons les motivations règlementaires dans notre sacoche (ne devra pas se substituer au memento). Pour ceux qui l'ont connu, le PGM avait cet avantage.

**Intégration de tous les outils développés par le Pôles d'appui conduite** permettant ainsi d'optimiser notre dépannage en ligne.

SUD-Rail a déjà fait cette proposition mais pour la direction, les outils développés par les PAC sont « *inadaptables en l'état dans SIRIUS !!!* » ....**Les A.O. (autorités organisatrices) et les usagers du rail apprécieront que des 'oublis' de conception pénalisent directement la régularité des trains**

Je ne suis pas optimiste, je suis déterminé...!!



La boîte refuse (pour l'instant) d'intégrer les outils développés par les PAC tel que VISU engins dont une partie est disponible pour le Transilien sur Intranet. Nous avons mis en avant que les GD ne bénéficient d'aucune amélioration depuis la création des entités PAC (fait confirmé dans l'expertise obtenue par SUD-Rail) ...

**La question est désormais posée:** *Faudra-t-il encore les mêmes dysfonctionnements qu'en Avril 2008 (12H00 pour effectuer Paris – Londres en Eurostar) pour que l'entreprise reconnaisse que la formation a un coût inévitable ? Pour rappel, tous les ADC autorisés Eurostar ont été rappelés immédiatement en formation !!!*

*Notre analyse concerne directement la sécurité ferroviaire. Nombre de catastrophes ayant pour origine une panne technique (La gare de Lyon en 1988 qui fait 59 morts et 57 blessés à la suite desquels une journée de formation dédiée au « Frein » a été dispensée.*

## Risques organisationnels, autonomie de décision et Souffrance au travail

Les origines des souffrances au travail sont désormais clairement identifiées par la suppression des RHR (ou leur transfert à l'hôtel), la diminution des journées de formation (point d'échange entre collègues) et par les multiples réorganisations à l'image de celles du FRET.

Ces souffrances ne peuvent qu'être accentuées par la déshumanisation découlant de SIRIUS telle qu'elle se dessine, non pas par l'outil technologique en soi, mais par l'utilisation qui en est décidée.

**L'isolement et la perte d'autonomie sont des facteurs prépondérants qui influent sur notre santé.**

Concernant **l'isolement** qui est facteur de dégradation dans la vie au travail, il survient alors qu'il n'y a pas ou plus d'échanges avec d'autres collègues sur un dilemme ou un problème posé ; absence de solidarité pour se retrouver dans l'individualisme, conflits avec la hiérarchie , etc...

Concernant la **perte d'autonomie**, elle est définie dans un modèle (Karaseck) qui établit un lien direct entre la souffrance au travail et cette dernière. Les PAC sont l'exemple concret de cette perte d'autonomie de décision. Le refus d'intégrer logiquement dans SIRIUS les outils des PAC qui laisserait pourtant à l'ADC un pouvoir d'autonomie supplémentaire et donc clarifierait le traitement du dépannage en ligne, ne sont pas de nature à lui permettre de se comporter comme un humain et non comme un rouage. Est-ce un choix conscient choix de la direction ???

**Références:** « *Souffrance du risque organisationnel -2004* » et « *Les coûts de l'intensification au travail 2006* »- P. Davezies .  
« *PREDIT 1996-2000— JF.Revah* »