



SIRIUS

DES APPLICATIONS AJOUTÉES, LA SÉCURITÉ SACRIFIÉE

La direction a reçu les organisations syndicales pour présenter les évolutions sur SIRIUS pour les prochaines semaines. Entre la mise en place d'un nouveau logiciel côté Réseau et l'intégration d'une nouvelle fonctionnalité, les gestes métier des conducteurs vont devoir évoluer.

Sur la présentation SIPH (Système Industriel de Production Horaire)

SNCF Réseau remplace son logiciel de tracé des horaires (THOR) par un nouveau logiciel (SIPH) plus performant pour optimiser l'utilisation de la capacité du réseau et mieux répondre aux besoins des entreprises ferroviaires.

Ce nouveau logiciel aura directement des conséquences sur l'affichage de la fiche train sur l'outil SIRIUS.

En effet, sur certaines portions de lignes, des **absences de « vitesse limite »** apparaissent sur la fiche train dans la colonne « VL », du fait de la superposition de vitesses dans deux LILI différents.

La direction affirme travailler le sujet pour que ces « trous » disparaissent mais précise que ce sont les LILI qui font foi et que les VL ne sont données qu'à titre indicatif.

Toutes les indications ne réapparaîtront pas au changement de service de décembre 2020. Une fois de plus, la CGT dénonce le manque d'anticipation de la direction.

Les conducteurs seront contraints de jongler entre plusieurs documents pour trouver la vitesse adaptée à leur type de circulation.

Cette absence d'informations pourrait avoir des conséquences désastreuses sur la sécurité des circulations.

Ce nouveau logiciel ne permet plus de calculer la vitesse de référence.

La direction tente de pallier coûte que coûte à la disparition de cette donnée en créant une nouvelle fonctionnalité « VMoy ».

Celle-ci correspondrait à des valeurs moyennes de vitesse d'étape sur le parcours. Des tests sont en cours.

Mais après plusieurs échanges, la direction finit par avouer que ce dispositif ne sera qu'une indication sur la marche du train.

Cette solution est temporaire en attendant le développement d'une nouvelle vitesse de référence.

Parallèlement, la direction continue de développer « Opti-conduite » dans toutes les activités.



La CGT a vivement rappelé les conséquences d'un tel outil sur les conducteurs, les reléguant à de simples exécuteurs d'ordres donnés par un calcul GPS.

En revanche, aucune formation ne sera réalisée. Les conducteurs devront se contenter d'une énième note de sécurité dans leur casier. Les plus chanceux auront une explication par le CTT.

Sur la présentation de la fonctionnalité « Stop and Go »

La direction sécurité Voyageurs veut fiabiliser et sécuriser les conditions de mise en mouvement des trains lors de la réalisation d'une prestation (groupes, PSH, avitaillement/désavitaillement de la voiture bar...).

En effet, selon elle, de nombreux événements sécurité devraient être évités en utilisant cette fonctionnalité.

A l'arrêt, le conducteur aura une enveloppe sur l'outil SIRIUS avec un message indiquant « prestation en cours ». Lorsque les intervenants auront fini, le message devra s'effacer et le conducteur pourra reprendre sa marche.

Cependant, la consultation de ce message est optionnelle. Alors comment ce système peut être une boucle de rattrapage pour éviter les événements sécurité ?

Depuis des années, la CGT dénonce la politique menée par l'entreprise de destruction massive de l'emploi.

Le transfert des autorisations de départ sur le contrôleur ou le conducteur a pour conséquence l'augmentation des accidents ou incidents lors de la mise en mouvement du train. Le chef de service n'étant plus présent sur le quai, le train peut se mettre en marche sans que les interventions ne soient finies.

Les boucles de rattrapage permettant un haut niveau de sécurité sont supprimées les unes après les autres.

Avec la suppression des autorisations de départ en décembre 2019, le conducteur devient le seul responsable de toute la procédure de départ.

La fonctionnalité « Stop and Go » ne remplacera jamais les 3 acteurs prévus dans cette procédure.

La CGT ne cessera de revendiquer la réhumanisation des trains et des gares avec des agents formés et qualifiés pour revenir à un haut niveau de sécurité ferroviaire.

Sur la présentation SIRIUS Next

L'outil SIRIUS actuel tel que nous le connaissons est devenu obsolète.

Il n'est plus adapté aux nouveaux logiciels qui fleurissent dans l'entreprise. La direction réfléchit au développement d'un nouvel outil qui correspondrait mieux aux attentes des conducteurs.

Elle va également prendre en compte les directives faites par les activités puisque ce sont elles qui le financent.

Leurs objectifs pris en compte pour le développement de cette application sont divers.

La préparation de la mission, la fiche train et le bulletin de service sont toujours des objectifs majeurs mais des fonctionnalités, nettement moins liées à la sécurité comme l'information voyageurs ou pire le management de l'agent, sont ajoutées.

La CGT a rappelé que l'outil SIRIUS est un outil de sécurité professionnel et qu'il doit le rester.

La CGT restera vigilante et ne cautionnera jamais qu'un outil de sécurité devienne un outil managérial.