



La Fédération le: **19 janv. 10**

Sirius))) ● ● ●

Expertise Nationale en route.

SIRIUS, cet outil que certains qualifieraient de gadget des temps modernes, marquera bel et bien un tournant dans le métier d'agent de conduite, s'il voit le jour !

Demain, ce téléphone qui n'en sera pas un, va modifier en profondeur nos gestes métiers et notre façon de travailler !

Demain, le progrès va entrer au sein de la Traction et les Agents de conduite seront concernés au plus haut point, dans cette révolution technologique.

Mais voilà, qui peut prétendre être contre le progrès !

Qui peut être rétrograde et refuser dans son ensemble que la Traction prenne ouvertement le virage de la technologie !

Qui peut accepter des expertises au niveau local et les refuser au niveau national !

Sûrement pas la FGAAC /CFDT !

Demain, les Agents de Conduite auront certainement un outil moderne en main !

Mais Demain, c'est Demain...

Aujourd'hui, la gestion du dossier par l'entreprise et les **incertitudes** que nous avons sur les moyens et surtout les conséquences de cette mise en œuvre ont poussé la **FGAAC / CFDT** à de multiples reprises depuis juin 2009, à demander et à exiger des précisions et des études plus poussées sur les **répercussions sanitaires et sociales** de cette mise en place de SIRIUS.

Quid des conséquences sur :

- ☞ son utilisation ?
- ☞ son ergonomie ?
- ☞ la santé des agents ?
- ☞ l'aspect juridique ?
- ☞ l'impact social qu'il va forcément générer ?

Afin de ne pas être débordé de demandes d'expertises par les CHSCT TRACTION, dont certains acceptent localement et refusent nationalement, sur cette mise en place et ses conséquences, la Direction de la Traction va effectuer une **EXPERTISE NATIONALE !**

L'élaboration du Cahier des Charges de l'expertise se faisant en collaboration avec les OS nationales, nous avons donc été reçus pour soumettre nos doléances.

Dans l'attente du résultat de l'expertise qui nous sera présenté au cours du mois de mars 2010, la direction répond favorablement à notre demande de **geler les formations** et donc **les dotations de l'outil**, mais continuera ses **livraisons aux ET** selon le planning qu'elle a établi.



La délégation **F.G.A.A.C./CFDT** a tenu à préciser à la direction que si cet outil est validé **sa mise en service devra faire l'objet d'une rémunération supplémentaire par le biais d'une prime Service de Bord.**

En effet pour la **F.G.A.A.C./CFDT** toute tâche supplémentaire doit faire l'objet d'une compensation supplémentaire !

Voici les points que nous avons détaillés lors de cette audience et demandé à voir figurer dans le cahier des charges.

Mise en place de l'Outil :

- ☞ Formation, durée, contenu (une journée pour la prise en main de l'outil, une journée de formation fiche train, AGT)
- ☞ Adaptation à l'outil, mise en place de moyens transitoires

Préparation de la mission – avant la journée :

- ☞ Impact sur la journée de service des conducteurs (préparation de la mission, prise de service, fin de service)
- ☞ Préparation de la mission à la PS
- ☞ Préparation de la mission lors des relèves (voir le temps)
- ☞ Programmation
- ☞ Contrôle des commandes des JS par les IRP

Déroulement de la journée :

- ☞ Adaptation dans les cabines de conduite - positionnement et maintien en place
- ☞ Ergonomie de l'appareil et du poste de travail
- ☞ Manipulation de l'outil pour consulter les annotations, les AGT ou les ART
- ☞ Incidence sur la conduite des trains et sur la sécurité des circulations (incidents sécurité, gestion des priorités.)
- ☞ Incidence sur la régularité, augmentation du stress
- ☞ Problèmes de connexion en réseau étranger
- ☞ Interopérabilité (marches internationales)
- ☞ Ergonomie du poste de conduite (désordre, dysfonctionnement, modifications comportementales, etc.)
- ☞ Lisibilité des caractères lors des conditions changeantes (soleil-tunnel, nuit-jour etc.)
- ☞ Fonctionnalités annexes
- ☞ Affichage en temps réel du temps gagné ou perdu

Mode dégradé :

- ☞ Arrêts du fonctionnement du GPS dans certains endroits comme les tunnels qui risquent de nécessiter un recalage manuel et détourner la vigilance du conducteur.
- ☞ Procédures de fonctionnement en mode dégradé (quel que soit le type de train et le mode de circulation, n'importe où sur le territoire).
- ☞ Fiabilité de l'appareil.

Fin de mission :

- ☞ Répercussion et utilisation chez le personnel CRML (possibilité de BS pré rempli pas de fiche train actuellement lors des évo).
- ☞ les modalités d'envoi des bulletins de service et la procédure à suivre pour faire modifier ses journées de service.

Repos de l'agent :

- ☞ Tâches de gestion en dehors du service.

Incidences de Sirius pour l'Agent:

- ☞ Plus value de l'outil SIRIUS par rapport à la situation existante
- ☞ Répercussion sur la santé (vision à court, moyen et long termes, ondes électromagnétiques, risques psychosociaux – stress – détérioration des relations et du collectif de travail)
- ☞ Isolement de l'agent de conduite
- ☞ Pression supplémentaire liée à l'utilisation de ce matériel
- ☞ Conditions de travail (sac plus lourd dans l'attente de l'intégration des RT)
- ☞ Prévention des risques professionnels en lien avec l'usage du nouvel outil (document unique)
- ☞ Contraintes pour les ADC.

Modalités de Fonctionnement qui entourent le projet :

- ☞ Confidentialité
- ☞ Modalités de rechargement de l'appareil
- ☞ Mise en place de casiers
- ☞ Durée de la batterie
- ☞ Les types de contrat liant les agents
- ☞ La responsabilité des détenteurs de PDA en cas de casse, perte ou vol
- ☞ Responsabilité juridique en cas d'incident ou d'accident
- ☞ Le rôle des gestionnaires des moyens
- ☞ Le rôle des agents du service prime et MS
- ☞ Répercussion sur l'emploi des personnels (suppression de poste)
- ☞ Recueillir et synthétiser, auprès des agents concernés, leurs avis et commentaires sur ce projet SIRIUS.

LA FGAAC/ CFDT

