

Relevé de conclusion concerté

Réunion de concertation du 19 septembre 2024.

En application des dispositions de l'article 4.2 du protocole d'accord sur l'amélioration du dialogue social et la prévention des conflits à la SNCF, la fédération CFDT a demandé, par courriel du 16 septembre 2024, une concertation immédiate. La réunion de concertation s'est déroulée le 19 septembre 2024.

Participants

Pour la Fédération CFDT	Pour la SA VOYAGEURS
Nicolas DARDILHAC	Xavier BAILLY
Yvan DELFORGE	Rudy BINOIS
Jérôme DEBOUCHE	Miodrag DJORDJEVIC

- « Point à date sur le déploiement de Next »

Position de la fédération CFDT

Les représentants FGAAC-CFDT vous demandent depuis plusieurs mois de ne pas déployer NEXT tant qu'il n'est pas totalement finalisé. Comme déjà indiqué lors des Groupes de Travail Sirius, il n'est pas acceptable de devoir jongler avec 2 applications afin d'effectuer complètement une journée de service.

D'une manière générale, même si certaines fonctionnalités sont disponibles sur NEXT, les conducteurs ne savent pas où la trouver, toujours le même problème de formation, pas assez de temps, d'autres sont absentes.

De plus, la fiabilité de cet outil étant plus qu'aléatoire, la FGAAC-CFDT vous demande l'arrêt immédiat du déploiement.

Nous vous avons demandé en préalable de faire et de nous présenter les résultats de l'étude d'impact sur l'ergonomie ainsi qu'une étude sur la charge mentale, mais cela est resté lettre morte. Ce sont les agents qui subissent les conséquences des décisions prises dans les tours d'ivoire.

Le fonctionnement antérieur de « co-construction » a disparu afin de coller aux exigences de Voyageurs, s'asseyant au passage sur des engagements pris lors du passage à NG, utilisation optionnelle d'Opti-Conduite par exemple, ou même le maintien impératif de certains points tels que le pk du prochain arrêt ainsi que sa durée. Pour les bulletins de service, il n'est pas possible de gérer avec 2 applications, plus de possibilités d'annotations géographiques possibles (en vue du remplissage du BS).

La liste est longue, vous la connaissez, nous ne détaillerons pas plus dans le cadre de cette DCI.

Position de l'entreprise

En préambule et pour rappel, le programme Sirius Next est nourri des nombreux échanges tant avec les entités qu'avec les représentants du personnel. Des demandes d'évolution sont exposées dans ce cadre et étudiées. Par ailleurs, concernant la poursuite du déploiement, une téléconférence avec les DPx référents s'est tenue cette semaine. Un groupe de travail Sirius se tiendra le 2 octobre prochain.

La 1^{ère} phase du déploiement a consisté à la formation et à la prise en main de l'outil NEXT, cette phase a été réalisée avant la période estivale. A ce jour, 96% de la population éligible a été habilitée à Sirius NEXT, selon la méthodologie et les préconisations explicitées lors des derniers groupes de travail.

A compter du 25 septembre, la déshabilitation partielle du mode conduite de Sirius NG débutera. Néanmoins, cette action ne s'opèrera qu'après sollicitation des entités, afin de veiller à ce qu'aucun problème technique ne s'y oppose.

- *« Information concernant les problèmes de fonctionnement de l'outil, bugs de la tablette (clignotement de l'écran en mode conduite, non montées de pochettes, etc...) »*

Position de la fédération CFDT

La FGAAC-CFDT vous demande de régler les nombreux problèmes, certains connus depuis des mois, cela engendre de gros risques pour la sécurité des circulations. Le « clignotement » de Sirius Next en mode conduite ou non par exemple n'est pas admissible : cela génère du stress avant le départ ou un partage d'attention lors des phases de conduite avec les risques que cela engendre lors des phases délicates (signaux fermés, arrêt commercial, séquence CAB...).

Les BS sont toujours faits avec NG, mais il faut que le premier train de la JS soit fait avec NEXT pour que le BS monte dans NG car il n'est pas disponible à la PS. Il y a des cas où les BS ne montent pas du tout donc les agents se retrouvent à refaire des BS papiers. Même lorsque nous étions passés du HTC à NG, tout fonctionnait. Bref, 2 outils pour assurer la mission, on est plus près du bricolage que du professionnalisme.

Le téléchargement des fiches trains des trains transfrontaliers n'est pas automatique. La région Grand-est qui est frontalière avec la Suisse, l'Allemagne et le Luxembourg appréciera... Toutes les fiches trains avec changement de parité durant le trajet ne se téléchargent pas automatiquement. C'est le choix de l'entreprise de développer NEXT, mais l'application doit impérativement être fiabilisée avant la mise en service définitive.

Position de l'entreprise

Afin de remédier aux différents problèmes de fonctionnement, des patches ou nouvelles versions sont créés. Par exemple, le patch du 24 septembre résoudra la problématique de clignotement de l'écran en mode conduite. Une nouvelle version prendra en compte les sillons transfrontaliers et à double parité (mise en production prévue en novembre).

Le planning et le détail des correctifs sont partagés avec les DPx référents.

Par ailleurs, et comme déjà exposé aux différents acteurs, Sirius NEXT n'intègre pas à ce jour le bulletin de service (comme le gestion documentaire).

- *« Utilisation Opti-conduite »*

Position de la fédération CFDT

Concernant Opti-conduite, pas de surprise, la FGAAC-CFDT vous demande de rendre son utilisation optionnelle comme l'entreprise s'y était engagée lors de son développement.

Cet outil est infantilisant et vous le savez, de nombreux agents prennent les informations comme des instructions et c'est bien normal, car on leur a menti sur les bienfaits, cela engendre de vrais

problèmes de sécurité et de régularité. Pas plus tard qu'hier 18 septembre, deux exemples de dysfonctionnements préoccupants :

à la vitesse de 180 sur un 160A en phase de freinage pour respecter le 160, Next me demandait de tractionner car il était sur une séquence 220A, cherchez l'erreur !!!

Opti conduite indique une marche à très faible vitesse. Après quelques minutes l'agent regarde un point KM et constate qu'il roule avec plus de 15 minutes de retard, impossible à rattraper par ailleurs.

Dans le cadre du prochain arrêt, il n'y a toujours pas le point kilométrique de la gare d'arrêt, ni la durée prévue de l'arrêt. La durée de l'arrêt est une information importante pour le conducteur qui peut anticiper et contrôler la signalisation attendue (Dépassement).

Dans le même ordre d'idée, il n'y a toujours pas la marge de régularité totale jusqu'au terminus du train : c'est un non-sens pour le côté commercial lorsque les ASCT nous demande l'heure d'arrivée prévisible. C'est un outil indispensable pour les conducteurs qui ne comprennent pas pourquoi cette information a été supprimée.

Le nom des points intermédiaires est incompréhensible (on avait le nom complet sur NG) notamment sur LGV, il est donc compliqué de se repérer et de calculer le retard en temps réel (puisque c'est aussi une information qui a disparu).

Les conducteurs ont besoin de se projeter lors de la conduite et n'ont plus les informations nécessaires pour assurer leurs missions et certaines informations peuvent les induire en erreur, pour exemple sur le calcul de l'heure d'arrivée en gare, si une accroche est prévue, NEXT ne le prévoit pas.

La perte de géolocalisation est récurrente sur certains trajets, et la lisibilité en devient impossible. Ce sujet n'en était pas un avec Sirius NG !

Position de l'entreprise

Les préconisations conduites sont natives dans NEXT, et de ce fait non-optionnelles.

L'expertise et l'analyse de la signalisation rencontrée par le conducteur restent prépondérantes sur les préconisations présentées.

Une attention particulière à la compréhension et à l'utilisation de ces préconisations est suivie sur toutes les populations de conducteurs, du novice à l'expérimenté. A cet égard, la palette d'outils et de supports reste mise à disposition (ebook et menaces associées...).

Concernant les demandes d'évolutions relatives aux informations affichées et l'ergonomie associée, elles font l'objet de phases d'analyse et de partage avec les utilisateurs et les parties prenantes du projet (sécurité, expert outil, ergonome...) avant arbitrage pour développement éventuel.

- **« Non accès au Lili via la tablette »**

Position de la fédération CFDT

La FGAAC-CFDT constate de gros problèmes sur les accès aux documents. Des liens pointant encore sur DIGIDOC qui ne fonctionnent plus et non sur DIGIDOC+.

Association possible dans Next mais consultation impossible, passage par NG obligatoire, une aberration de plus, même remarque pour les référentiels et les manuels de conduite disponibles sur NG et pas sur NEXT.

Encore une fois la Sécurité est mise à mal.

Position de l'entreprise

Sirius NEXT n'intègre pas à ce jour la gestion documentaire (comme le bulletin de service). Ces évolutions sont concernées par le lot 2 du programme. Elles restent de ce fait sous environnement Sirius NG, néanmoins accessible directement via Sirius NEXT.

- *« Consommation énergie excessive de Next »*

Position de la fédération CFDT

C'est un souci de devoir laisser branchée la tablette en permanence lorsque les prises 220V ou USB fonctionnent...Cela peut représenter un gros problème pour les longs trajets. Nous avons énormément de cas où les agents se retrouvent avec des iPads déchargés et sans aucun moyen de recharge.

Position de l'entreprise

La direction est vigilante sur les consommations d'énergie de Sirius NEXT. Des travaux d'optimisation de la consommation pourront être initiés lorsque l'ensemble des fonctionnalités auront été déployées. Toutefois, bien conscient du sujet, le groupe projet mène dès à présent des études (luminosité, GPS...).

En complément, des batteries additionnelles peuvent être commandées par les établissements au besoin.

- *« Espace insuffisant pour effectuer les mises à jour »*

Position de la fédération CFDT

Tout le monde n'a pas les mêmes Ipad en terme de capacité et les mises à jour se révèlent parfois très laborieuses en raison de l'utilisation concomitante des 2 applications simultanées.

Les UP nous informent ne pas avoir le budget nécessaire aux remplacements des iPads avec une mémoire de 32 Go.

La FGAAC-CFDT vous demande de remédier à ces problèmes rapidement, connus depuis des mois mais toujours pas résolus.

Position de l'entreprise

Un process spécifique a été établi pour effectuer les mises à jour lorsque l'espace devient insuffisant. Les nouvelles dotations de tablette auront une capacité de stockage de 64 Go. Par ailleurs, les tablettes de générations 5 et 6 seront renouvelées dans les prochains mois, avant la mise en place de l'IOS 18.

- ~~-La délégation mentionne qu'il n'y aura pas de préavis. (1)~~
- ~~-La délégation mentionne qu'il y aura un préavis. (1)~~
- La délégation n'est pas en capacité de se prononcer avec certitude et souhaite un délai de réflexion. (1)

(1) : Rayez les mentions inutiles.

Fait à Saint-Denis, le 19/09/2024

Pour la SA VOYAGEURS

Xavier BAILLY



Pour la fédération CFDT

Nicolas DARDILHAC

