

UN AN APRÈS LA NOUVELLE PHASE IHM3....

Les élus UNSA-Ferroviaire du CE circulation se sont rendus sur place pour constater...

➤ **CE 3 OCTOBRE 2017, UN AN APRÈS LA MISE EN ROUTE DE LA DERNIÈRE PHASE INTERFACE HOMME MACHINE VERSION 3 (IHM3) DE LA CCR BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ (BFC) IMPLANTÉE À DIJON, L'HEURE EST AUX PREMIERS BILANS.**

Après cette visite, notre délégation reste vigilante car des améliorations s'imposent en attendant l'arrivée sur IHM3 (déjà très chargée) du poste central de Mâcon en novembre 2018.

Précisons que la dernière phase dénommée IHM3 comprenait l'intégration des secteurs de Nuits ST Georges, Beaune, Chagny P1 et P2, Chalon PAI et du COGC. La technique déployée est celle du PAI. La zone d'action de cette CCR est d'environ 100 km avec trois périmètres d'astreinte. L'autofinancement de cette réalisation est réalisé à 80 % en capitalisant sur 30 ans l'économie faite si chaque poste avait été renouvelé isolément. Les 20 % restants sont à charge de la DCF...

Lors de la présentation du dossier en CE circulation d'Avril 2016, vos élus avaient alors voté contre ce projet. En effet si l'UNSA-Ferroviaire est favorable à l'utilisation de nouvelles technologies (favorisant, entre autres, une plus grande féminisation et d'accès à l'emploi pour les salariés TH (Travailleur Handicapé) sur notre périmètre métier), elle déplorait néanmoins une nouvelle vague de suppressions d'emplois



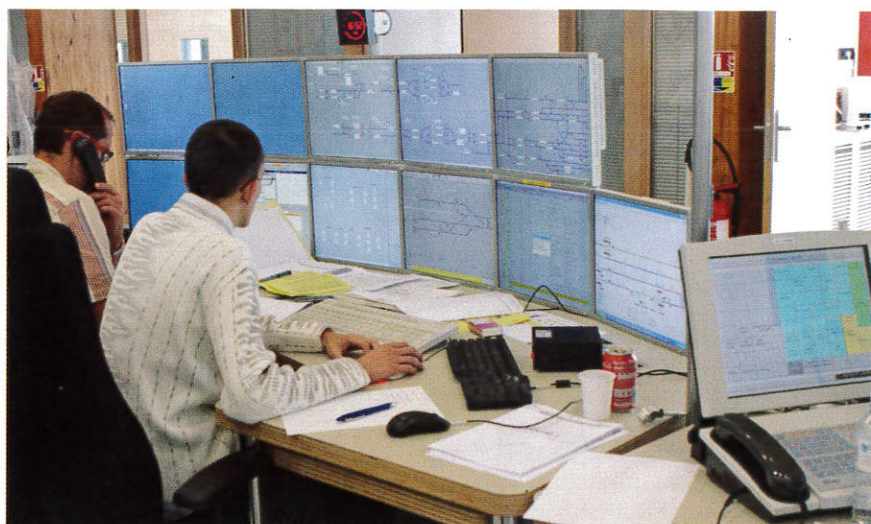
De gauche à droite : Régine DREANO, Jean yves BELLORGET, Adrien LEROY, Pascal ADAM, Pascal SCHMITT, Dominique CAPEAU, Bruno CATIO.

(32 postes du Cadre d'Organisation pour la Région BFC avec le déploiement d'IHM3 !).

Nous avons mis en avant pour nos collègues les distances domicile-travail pouvant atteindre 70 kilomètres par trajet (140 km AR !) avec une très nette augmentation du

risque routier surtout vis-à-vis de celles et ceux travaillant en services postés. Sur ce dossier, l'UNSA-Ferroviaire avait dénoncé la **dimension « XXL » des périmètres d'astreinte**. La Direction avait également **refusé (au moins à titre temporaire) la tenue de la table de secours** pourtant inté-





“ Notre délégation reste vigilante car des améliorations s’imposent en attendant l’arrivée sur IHM3 (déjà très chargée) du poste central de Mâcon en novembre 2018. ”

situation pour un Agent Circulation ou un CCLR ... seul !

Il est à noter également le problème BRUIT (platines des ordinateurs et conversations) qui n’est pas, à ce jour, encore solutionné.

Les élus du CE circulation tiennent à remercier le secrétaire d’UR de Dijon pour son accueil et tout particulièrement Jean-Yves et Sébastien tous deux de la CCR BFC ainsi que Yannick pour son savoir vivre ensemble.

Par l’équipe UNSA Circulation ■

grée dans la conception technique ! Ce choix d’organisation aurait permis de soulager l’AC Chalon-Fleurville en limitant la « charge mentale » que la DCF refuse d’admettre en lui préférant la notion de « limite maximale acceptable » (à raison de 45 minutes/heure calculées sur 24 heures). On voit le résultat aujourd’hui avec des demandes de mutation et des agents de réserve de plus en plus réticents à tenir certaines tables ... !

Selon nos collègues Bourguignons, la proximité avec le Chef de circulation local régulateur (CCLR) permet des échanges rapides et une réactivité immédiate. Cependant, le dimensionnement des secteurs circulation a été parfois mal mesuré (tâche effectuée par l’INGEX) et la charge de travail peut être énorme même en situation normale ! Résultat, au moindre incident, il peut être difficile de gérer la

