TRACTION

Big Brother

Paris, septembre 2018

Un « Grand Frère » dans les Z50000

Une note laconique de la Direction de l'Etablissement Traction Nord Parisien (référence NI 08-2018 N 006 AD) en date du 30 août dernier informe les Agents De Conduite (ADC) autorisés Z50000, de la mise en place d'une expérimentation menée par le Domaine Matériel. Celle-ci consiste à enregistrer tous les bruits et sons (donc également les discussions) émanant de la cabine de conduite ; en parallèle, une caméra filme en permanence la voie devant la cabine.

Dans cette note du pôle Qualité Sécurité (QS) de l'Etablissement Traction Nord Parisien, nous apprenons également que les seules entités autorisées à consulter les enregistrements audio et vidéo seront :

- ✓ un Officier de Police Judiciaire (OPJ),
- ✓ un enquêteur du BEA-TT (Bureau Enquête Accident des Transports Terrestres),
- ✓ la Direction Générale de la Sécurité.

Pour ***l'UNSA-Ferroviaire***, ceci serait de nature à nous rassurer pour en accepter le principe ?

Tout le monde sait bien que les DET des établissements traction auront **accès à ces données** en demandant un rapport écrit de ce qui est enregistré.

Pour ***l'UNSA-Ferroviaire***, les échanges en cabine entre l'Agent De Conduite (ADC) et son Dirigeant de ProXimité (DPX) sont parfois de nature privée et ne doivent donc pas être partagés.

Pour ***l'UNSA-Ferroviaire***, les Dirigeants de ProXimité (DPX) ont également un rôle important "d'amortisseur social" qui contribue à produire une meilleure sécurité. Écouter en permanence les discussions en cabine revient à exprimer une certaine défiance de la part de la Direction des métiers de la Traction envers ses cadres Traction dans leur mission d'accompagnement des agents.

Contrairement à ce que dit la note de l'Etablissement Traction Nord Parisien, le BEA-TT **ne demande pas** à équiper ses matériels de telles installations. Seuls les trains en phase d'essais sont concernés. L'Entreprise détourne l'esprit / le sens du rapport pour faire du "TOUJOURS PLUS" et ainsi s'offrir la possibilité de supprimer **l'intimité du poste de travail des Agents De Conduite**.

L'UNSA-Ferroviaire se demande si cette situation d'écoute **permanente** de l'ADC, ou **des** ADC qui seront en parcours En Voiture (EV LOC) étude de ligne, ne risque pas au contraire d'accentuer la

www.unsa.ferroviaire.org

UNSA Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS
Tél : 01 85 08 82 96 • Fax : 01 49 38 01 33 • federation@unsa-ferroviaire.org

pression psychologique des ADC dans leurs missions de conduite…

Et par conséquent de provoquer des incidents, voire des accidents, qui n'auraient pas eu lieu sans la présence permanente de ces nouveaux équipements.

Pour *l'UNSA-Ferroviaire*, la cabine de conduite n'est pas un SIMULATEUR !

En effet, les conditions de travail en simulateur, quelques heures par an, ne PEUVENT PAS être des conditions **permanentes** de travail et cela sur **TOUTE UNE CARRIÈRE** !

En conséquence, ***l'UNSA-Ferroviaire*** demande l'application STRICTE du rapport du BEA-TT (publié le 23 mai 2017 et modifié le 7 septembre 2017) suite à l'accident d'Eckwersheim, c'est à dire que le déploiement soit UNIQUEMENT réalisé sur les trains en essais...

… Afin de suivre la recommandation R6 du même rapport pour SNCF Mobilités, qui demande que :

« Lors des essais impliquant l'installation d'un système d'interphonie entre la cabine de conduite et le chef d'essai, mettre en place systématiquement un système d'enregistrement des sons en cabine et des communications interphoniques. »

L'UNSA-Ferroviaire déplore que ces pratiques n'aient pas été annoncées aux Organisations Syndicales dans le cadre des instances nationales métiers existantes (telle que la CPC M/T) et se demande pourquoi avoir informé seulement trois CHSCT (UP IDF 14 juin, PEB 14/06, Creil 19 juin, GL 20 juin), alors qu'une CPC M/T avait lieu le 21 juin 2018 ? Quel manque de courage de la Direction...

De plus, dans une période de restriction budgétaire sans NAO, il nous semble assez déplacé d'investir dans un équipement plus que coûteux qui, à terme, équipera tout le parc Engins Moteur.

L'UNSA-Ferroviaire déplore également l'absence d'étude d'impact économique et de plus-value au niveau de la sécurité sur ce sujet.

Élections GPF SNCF 2018

Vote électronique

du 16 au 22 Novembre 2018