

## SITUATION **INACCEPTABLE** DE LA **PRODUCTION HORAIRE**

Paris, le 16 décembre 2019

### EN QUELQUES MOTS...

Au changement de service 2021, RÉSEAU remplace son outil THOR (Tracé des HORaires) - devenu obsolète - par l'outil SIPH (Système Industriel de Production Horaire). Mais cette décision d'envergure, conjuguée à une mise en production mal anticipée, ne sera pas sans conséquences pour la Traction et la sécurité des circulations.

Le 13 décembre 2020, le changement de Service Annuel a apporté, comme habituellement, son lot de modifications sur les fiches trains. Il coïncide, cette année, avec la mise en place d'un nouveau logiciel imposé par RÉSEAU et chargé de concevoir les sillons et de générer les fiches

trains dématérialisées des agents de conduite. Ce nouvel outil a imposé la disparition de la vitesse de référence et provoqué un grand nombre d'erreurs et d'incohérences susceptibles d'impacter la sécurité des circulations...

### ➤ DISPARITION DE LA VITESSE DE RÉFÉRENCE

- Contrairement à l'ancien outil THOR, l'outil SIPH ne dispose pas d'un calculateur permettant de produire une **vitesse de référence**.

Pour pallier ce manque, la Direction de la Traction a décidé de mettre en place provisoirement une **vitesse moyenne** « approximative » en attendant le déploiement de l'outil OPTI CONDUITE, pour les agents qui en seront dotés.

- Pour les autres, la mise en place d'une nouvelle vitesse de référence est à l'étude et devrait faire son retour pour juin 2021.

### ➤ INCOHÉRENCES SUR LES VITESSES LIMITES

- L'association de plusieurs LILI (Livrets de Lignes) sur certaines zones a généré des incohérences qui se traduisent par des « trous » de vitesses limites. Des absences de taux de vitesse limites apparaissent sur les fiches trains.
- Des incohérences sur les taux de vitesses limites inférieures ou supérieures à celles reprises dans les Lili sont également apparues.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, si les trous de vitesses limites ne posent pas vraiment de soucis en tant que tels, il n'en est pas de même avec les valeurs erronées des taux de vitesses limites. Dans le cas de valeurs supérieures à la vitesse limite de la ligne, l'agent de conduite pourrait commettre une survi-

tesse sans s'en rendre compte, occasionnant des prises en charge KVB pouvant aller jusqu'à un éventuel déraillement.

### ➤ INVERSIONS DES PK

La mise en place de l'outil a provoqué également un nombre conséquent de disparitions ou d'inversions de Points Kilométriques (PK) par rapport au sens de circulation.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, les erreurs liées à des PK inversés peuvent poser des problèmes d'interprétations sur le terrain, lors de la remise d'un ordre de marche prudente par exemple, et avoir de lourdes conséquences sur la sécurité des circulations.

**Dès le lundi 14 décembre, l'UNSA-Ferroviaire a exigé d'être reçue rapidement pour obtenir des explications de la part de la Direction de la Traction**

**La Direction de la Traction confirme notre constat et regrette - selon elle - cette situation.** Pour autant, elle nous indique que tout a été mis en œuvre dès vendredi dernier, jour où elle a eu connaissance de ces remontées.

**Elle nous informe des actions qu'elle a mis en place, à savoir :**

- **Un avis sécurité a été émis** à destination de tous les conducteurs, via le cadre « AVIS URGENT » dématérialisé de ceux-ci.
- Elle a activé une **veille par le biais des pôles QS et des DPX.**
- Elle s'est imposée une **dead line de 15 jours** pour revenir à une situation ne présentant plus de soucis conséquents.
- **Des rectifications majeures** dans l'outil sont prévues **mercredi et vendredi** prochains.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, ces mesures ne sont pas suffisantes, ni assez réactives face au risque potentiel.**

La Direction sollicite son encadrement et son personnel de conduite et compte sur leur professionnalisme pour pallier une situation qui ne semble pas totalement maîtrisée.

## **Cette situation est inacceptable !**

**L'Entreprise compte sur les remontées des agents.**

Dans une note d'information TMS diffusée aux établissements, l'Entreprise demande aux agents de conduite de faire part de leurs constatations par retour sur leurs bulletins de service.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, cette demande de l'Entreprise nous laisse penser que la situation n'est pas sous contrôle.

Nous estimons qu'il revient à l'Entreprise d'identifier les anomalies de tous types et de prévenir l'agent de conduite avant sa prise de service et non l'inverse !

### **Un encadrement largement sollicité**

Devant l'urgence de la situation, l'encadrement Traction a répondu présent aux sollicitations de la Direction pour reprendre une à une des milliers de fiches trains. Il poursuivra ce travail de fourmi pour faire remonter toutes les anomalies.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, une fois de plus, l'encadrement Traction a été mis à contribution pour remédier en urgence au problème.

### **Une mise en production mal anticipée**

À l'instar du projet AUM, la mise en place de ce nouvel outil de gestion des sillons était connue depuis plusieurs années. Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, la mise en production n'a pas été suffisamment anticipée et ses conséquences néfastes auraient pu être évitées.

Une fois de plus, l'Entreprise fait preuve d'amateurisme !



Devant l'ampleur et la gravité de la situation, l'UNSA-Ferroviaire recommande aux agents de conduite de ne pas se mettre en danger face à une situation anormale et de solliciter leur DPX ou l'astreinte Traction en cas de doute.

En cas de constatation d'erreur avérée, **l'UNSA-Ferroviaire** invite tous les agents de conduite à les transmettre, via leur BS, à leur CSSCT.

**L'UNSA-Ferroviaire exige de l'Entreprise un retour à la normale dans les plus brefs délais.**

## CONTACTS

---

**Olivier BROSSE**

[brosse.o@unsa-ferroviaire.org](mailto:brosse.o@unsa-ferroviaire.org)

**Laura MAGNE**

[magne.l.@unsa-ferroviaire.org](mailto:magne.l.@unsa-ferroviaire.org)

**Jean-Philippe MERLIOT**

[merliot.jp@unsa-ferroviaire.org](mailto:merliot.jp@unsa-ferroviaire.org)

...à L'UNSA  
on s'occupe  
de moi...

# DONNEZ PLUS D'ÉCHO SOCIAL A VOTRE VOIX !



**autonome**  
**positif**  
**efficace**