



## LE DAPR : AUCUNE SECURITE EN PLUS BIEN AU CONTRAIRE...

La SNCF déploie, actuellement, un nouveau dispositif d'annonce des circulations, basé sur une architecture « AutoProwa ». Les réorganisations et restructurations incessantes ont remis en cause la proximité de nos brigades et le niveau des effectifs, en charge de l'ensemble des missions, donc celles de Sécurité.

### PETIT RAPPEL DU DOSSIER DAPR :

Le constat que la Fédération CGT avait fait, en son temps, a été confirmé par l'audit du réseau en 2005 : une infrastructure usée et se dégradant de façon exponentielle, nécessitant des mesures d'urgence. Les préconisations établies par l'école polytechnique de Lausanne, font acte de plusieurs points dont l'insuffisance des investissements, la nécessité de régénération du réseau et une rationalisation des effectifs. Loin d'être une obligation, la Direction a utilisé les écrits à ses fins politiques : « gagner en productivité, coûte que coûte ». En son point 6.7 de l'audit, il est mentionné la modernisation de la protection des chantiers (annonceurs).

*« La protection des chantiers mérite une automatisation accrue, basée sur des systèmes d'annonce automatique car le nombre d'annonceurs est pléthorique. »*

*Les auditeurs ne peuvent que souscrire à l'initiative de la SNCF d'implémenter un système automatique d'annonce des trains sur les chantiers. Cette automatisation devrait être rapidement généralisée afin de réduire sensiblement le nombre d'annonceurs. »*

Ainsi, la Direction en rajoute une couche supplémentaire, aujourd'hui. Non satisfaite d'avoir dilapidé notre potentiel humain dans les brigades, par des suppressions d'effectifs, elle investit en lieu et place, dans des systèmes automatiques par radio.

### LES DROITS D'ALERTE DANS LES REGIONS :

De plus en plus de CHSCT, dans de nombreuses régions, sont sollicités pour des expérimentations du DAPR. Deux ans après, la Direction, après un rapport de complaisance, réalisé par l'organisme « AFM42 », accélère le déploiement. Nos CHSCT ne sont pas consultés, comme le prévoit la législation, mais simplement informés. La Direction, par ce principe, souhaite couper court à tout débat qui démontrerait les risques nouveaux engendrés pour ce système, dans un premier temps et chercherait à faire modifier la réglementation RSPRF, sur la sécurité des chantiers. Pour rappel, les RH 157 et RH 158 sont des référentiels, signés par le Ministère de tutelle.

A ce jour, les régions de ROUEN, TOULOUSE, LIMOGES et LYON nous ont déjà fait remonter leurs premières analyses, démontrant le réel but de l'entreprise : « continuer à diminuer les effectifs et transférer plus rapidement encore nos compétences vers le privé ou sa filiale SFERIS ».

## LES INVESTISSEMENTS ET LE MATERIEL :

La SNCF l'avoue : « chaque système (configuration la plus simple) coûte entre 65 et 67 K€ » et l'enveloppe nationale prévue pour l'acquisition est de 4 Md€.

Toujours d'après la Direction, elle ne chercherait pas de gain de productivité, mais une meilleure sécurité pour les chantiers et pour les agents.

Pourtant, elle refuse, sous des prétextes alambiqués, l'accès au document d'homologation du système, à l'étude des risques et au REX des expérimentations réalisées.

Le matériel utilisé par l'ensemble du DAPR représente une charge de 125 Kg à manipuler, soit dans un chantier courant :

- ⊗ 10 hurleurs à 8,3Kg,
- ⊗ 5 boîtiers sonores / lumineux à 6 Kg,
- ⊗ 2 boîtiers d'annonceurs à 3 Kg (+ trépieds),
- ⊗ 1 centrale à 3 Kg,
- ⊗ + les batteries de remplacements.

A cela, il faudra ajouter pour une utilisation manuelle, une charge de plus de 6 Kg (rapport AFM42 : harnais + appareil + batterie) mais affichée à 2,7 Kg lors des différents essais.

En ce qui concerne l'encombrement, une antenne dépassant, au-dessus de la tête, limite l'accès à des zones qui devront être déterminées comme, caténaires surbaissées (zone bleue), l'accès à des talus, l'accès à des plateformes surélevées ou des wagons, etc... Sans parler des ondes électromagnétiques, émis pendant la durée du temps de travail.

## ORGANISATION DE LA PRODUCTION :

La mise en place du système oblige un nombre conséquent de personnel pour l'installation, outre le poids véhiculé.

Enfin, la Direction entend modifier nos textes réglementaires puisqu'elle pourrait organiser les annonces sans que l'annonceur soit visible du chantier. Ainsi, elle pourrait, aussi, utiliser ce principe dans le cas de chantier bruyant ou dans le brouillard, hors RSPRF.

## EN CONCLUSION :

Pour la CGT ; le DAPR n'est pas utilisable en l'état. De plus, aucune pertinence n'est démontrée dans ce dossier, hormis celui d'une homologation pouvant permettre l'utilisation de ce matériel en dehors de notre EPIC. Même si la Fédération CGT n'est pas opposée à une évolution technique des conditions de travail et d'outillage, il ne peut y avoir passage en force par la Direction nationale et ses régionaux sans aucune garantie pour la santé et la sécurité des agents.

