

# ANNEXE AU RAPPORT D'ACTIVITE DU GROUPE CONSULTATIF MAINTENANCE LINES

*(Le texte suivant a été rédigé en allemand dans sa version originale et traduit à l'aide d'un outil en ligne. De petites erreurs de traduction ne peuvent donc pas être exclues).*

## **Emplabilité à la lumière de la numérisation et de l'automatisation participation de membres du groupe consultatif Maintenance à l'atelier du projet EDA Rail à Lille (France) les 23 et 24 mars 2022.**

Le projet EDA-Rail - Emplabilité à la lumière de la numérisation et de l'automatisation - est actuellement mené conjointement par la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Communauté européenne du rail (CER). Un troisième atelier, axé sur la maintenance et l'exploitation automatique des trains, a été organisé à Lille.

Trois mégatendances sont actuellement identifiables pour les chemins de fer en Europe:

- la numérisation et l'automatisation
- la mobilité du futur
- l'évolution démographique

Les conséquences pour les membres du personnel et ce qui est nécessaire pour continuer à avoir de bons emplois sûrs à l'avenir ont été présentées dans plusieurs exposés et ont fait l'objet de discussions approfondies.

Les conséquences pour les membres du personnel et ce qui est nécessaire pour continuer à avoir de bons emplois sûrs à l'avenir ont été présentées dans plusieurs exposés et ont fait l'objet de discussions approfondies.

Des représentants de notre groupe consultatif Maintenance ont présenté les résultats de notre enquête européenne sur la numérisation dans le secteur de la maintenance matériel roulant, réalisée en 2019. Manfred Scholze et Dirk Möller ont expliqué que les membres du

personnel interrogés ne craignaient pas la numérisation en soi - mais qu'ils craignaient un échec de la transformation. Le résultat le plus important de l'enquête est qu'il est clair que pour la pérennité des ateliers (et donc pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire), les processus et les règles ainsi que les membres du personnel qualifiés sont plus importants qu'une simple focalisation sur l'informatique et les solutions numériques. La compétence de la maintenance se trouve dans nos ateliers. Confier ces activités aux constructeurs de véhicules priverait les entreprises ferroviaires de la partie de la maintenance qui crée de la valeur. La maintenance des composants embarqués nécessaires à la conduite automatisée doit également rester du ressort de la maintenance matériel roulant.

Un collègue du syndicat vda d'Autriche a donné un aperçu des exigences d'ERTMS et d'ETCS. Il a précisé que l'utilisation de cette technique ne devait pas simplement supprimer l'agent de conduite, mais qu'il fallait le transformer à long terme en expert pour l'ensemble du train grâce à une formation continue complète.

La nécessité pour les pouvoirs publics d'investir dans la technologie ferroviaire a été mise en évidence par l'exemple de NExTEO. En région parisienne, des investissements importants sont réalisés pour augmenter les capacités. Toutefois, il ne s'agit pas d'investir dans de nouvelles lignes, mais dans l'infrastructure existante, dans de nouvelles techniques et de nouveaux processus. L'automatisation complète de l'exploitation ferroviaire ne sera pas poursuivie, mais une partie de la conduite sera automatique, l'agent de conduite sera maintenu. L'ancienne technique de signalisation et l'ancien système resteront en place en tant que sauvegarde. Même en cas d'exploitation automatique, le dispositif d'homme mort reste actif "L'homme a le dernier mot".

Avec le DMMS (Dynamic Maintenance Management System), nous avons eu un aperçu des développements actuels en Italie. Grâce à un tableau de bord de surveillance, des données sont mises à la disposition de la direction de l'entreprise et de la maintenance dans un système en temps réel. Entre-temps, tous les membres du personnel de la maintenance matériel roulant sont équipés de smartphones ou de tablettes.

Dans le cadre d'une "participation à distance", un échange avec d'autres ateliers est possible. Un avenir a été évoqué dans lequel les artisans sont assis dans leur bureau avec une blouse blanche comme un docteur. Cette vision n'a pas été partagée dans l'intervention suivante du syndicat italien FILT CGIL.

L'importance du travail d'équipe va également croître dans la maintenance, la machine faisant partie de l'équipe.

En ce qui concerne le projet ARGO - Autonomous Robotic Inspection of Rolling Stocks - il a été clairement expliqué "Nous ne donnerons pas aux machines le droit de prendre des décisions critiques".

Du point de vue du syndicat FILT CGIL, la conservation des données sous sa propre responsabilité est très importante, sinon il y a un risque pour la fiabilité. La question de la gestion des stocks a également été évoquée de manière critique, car le "juste à temps" ne

fonctionne pas lorsque les délais d'approvisionnement peuvent atteindre 1,5 an.

L'exposé des collègues du syndicat espagnol FESML-UGT a laissé sans voix. En raison de directives politiques de longue date - qu'il y ait un gouvernement de gauche ou de droite - l'entretien des véhicules modernes a été de plus en plus confié aux constructeurs. Comme cela se fait pour 10 à 20 ans, cela entraîne des suppressions d'emplois chez la société ferroviaire Renfe. Une moyenne d'âge élevée des membres du personnel et une forte rotation du personnel aggravent la situation.

Le retard en matière de numérisation est difficile à combler. Il est justifié par la décision politique de ne plus croire au secteur public.

Nous avons été étonnés de constater que les exposés et les discussions ne portaient que sur des considérations nationales. A part nous, personne n'a attiré l'attention sur les changements transfrontaliers de la numérisation. Nous continuons à voir la nécessité justifiée de directives uniformes à l'échelle européenne, par exemple en ce qui concerne le niveau de qualification des responsables de la maintenance du matériel roulant. Nous avons également évoqué l'intensification de la coopération transfrontalière entre les EF. Il est ainsi envisageable de commander et d'approvisionner en commun de matériaux.