

CADRES TRACTION & AGENTS DE CONDUITE

AUDIENCE UNSA SUR SIRIUS NEXT

DES PRÉCISIONS ESSENTIELLES !

Le pôle traction de l'UNSA a été interpellé par plusieurs CTT sur le risque de dégradation de la sécurité des circulations avec la mise en place de SIRIUS NEXT. L'UNSA a été reçue le 6 septembre par la direction de la traction.

OBJECTIF DE L'UNSA-FERROVIAIRE : DÉBATTRE SUR TROIS ITEMS

- #1 L'ergonomie de SIRIUS NEXT.
- #2 L'aspect métier, dont le maintien des compétences et outil d'évaluation.
- #3 Le déploiement du logiciel.

POUR RAPPEL, L'OUTIL SIRIUS NG, MIS EN SERVICE EN 2012, ÉTAIT ARRIVÉ À SATURATION EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ET D'ÉVOLUTION. LE CHOIX DE L'ENTREPRISE S'EST TOURNÉ VERS UN NOUVEAU MODÈLE, SIRIUS NEXT.

LES PRÉCISIONS APPORTÉES PAR LA DIRECTION DE LA TRACTION CONCERNANT L'ERGONOMIE

Les différentes remontées sont traitées et les retours sont réalisés pour le traitement qui en est fait (évolution de l'outil, formation, conduite du changement). Par exemple, lorsque le train est arrêté à la gare précédente, la demande d'affichage du prochain arrêt fera l'objet d'une évolution dans l'outil. Un point d'attention est néanmoins porté sur certaines demandes liées aux effets d'habitude à SIRIUS NG, sans l'appropriation de la nouvelle ergonomie de SIRIUS NEXT qui sera nécessaire.

SIRIUS NG est né d'une numérisation de la fiche train, SIRIUS NEXT est un outil 100 % numérique et interactif. ...



Pour aller plus loin
Consultez notre tract
précédent sur ce sujet en
cliquant sur la vignette ou
en scannant le QR Code.



L'ASPECT MÉTIER, DONT LE MAINTIEN DES COMPÉTENCES

Le conducteur reste responsable de sa préparation de mission et maître de ses prises de décisions, de la gestion de la situation, normale ou perturbée, pour garantir la sécurité des circulations.

POUR EXEMPLE

- **Des conditions de masquage** des préconisations de conduite ont été établies afin d'éviter de perturber l'attention du conducteur dans différentes situations (dévoisement, approche ou départ d'une gare d'arrêt, écart important entre les préconisations de conduite et la vitesse réelle du train, etc.).
- **Si l'ADC est dévoyé**, il garde la possibilité d'inhiber l'information devenue erronée le cas échéant.
- **Si l'ADC suit ses propres préconisations de conduite** (signalisation terrain, événements particuliers, etc.), le module s'adaptera toujours par la mise à jour des préconisations en visant une arrivée H00 au prochain point horaire obligé (PHO) ou arrêt identifié.

L'UNSA DEMANDE L'ASSURANCE QUE L'ADC PUISSE RESTER MAÎTRE DE SON TRAIN ! C'EST L'EXPERTISE DE L'ADC QUI LUI PERMET DE DÉTERMINER LES ACTIONS MÉTIER À METTRE EN ŒUVRE. L'UNSA A AUSSI EXIGÉ QU'UNE ATTENTION PARTICULIÈRE SOIT PORTÉE AUPRÈS DES JEUNES CONDUCTEURS SUR L'APPROPRIATION DE L'OUTIL EN SITUATIONS NOMINALES ET DÉGRADÉES : UTILISATION DES LIVRETS DE LIGNE (LILI), FICHES TRAIN PAPIER, ETC.

OUTIL D'ÉVALUATION ?

La direction nous assure qu'il n'y a pas d'étude à distance des ADC sur leur pratique et méthode de conduite permettant d'établir un comparatif individuel et / ou collectif. L'ADC reste maître de sa conduite. Les CTT DPX n'ont donc pas vocation à évaluer à distance leur équipe *via* l'outil SIRIUS.

ALORS, POURQUOI AVOIR POUSSÉ LE DÉVELOPPEMENT JUSQUE DANS PORTAIL DPX ?

La direction nous a répondu que les outils d'aide à l'analyse des parcours (OAP) ont été conçus pour vérifier le bon fonctionnement de SIRIUS. *Via Portail DPx*, ces outils ont été mis à disposition de la ligne managériale pour

répondre aux interrogations de leurs ADC, faire les compléments de formation et assurer la meilleure utilisation de cet outil.

CE QUE CELA PERMET CONCRÈTEMENT

- **De vérifier la conformité** de la construction du sillon théorique à la réalité du terrain. En identifiant les circulations pour lesquelles les horaires réalisés ne correspondent pas à ce qui a été fourni par le tracé, le CTT DPx pourra alors remonter cet écart aux horairistes pour correction. Ainsi, écarter un incident régularité où l'ADC est mis en cause pour « *non-respect de marche tracé* ».
- **A posteriori, de donner** de la visibilité aux CTT DPx et de faciliter les compléments de formation. **La gestion de ces outils de suivi devra également être accompagnée pour mener la pédagogie nécessaire sur leur usage. Le pôle traction de l'UNSA restera vigilant à ce sujet. Les outils mis à la disposition des CTT DPx doivent rester des outils d'observations et non pas de management et d'évaluation à distance de ses équipes. L'accompagnement physique par les CTT reste la règle !**

CONCERNANT LE DÉPLOIEMENT

La direction nous précise qu'en complément du dossier pédagogique, d'autres outils sont proposés à la ligne managériale et aux ADC : mise à disposition d'une version 0, d'une application *Forms Next*, d'un dossier pédagogique sous format *e-book*, maquettes, etc. Les DPx ont une version de démonstration en cours de construction afin de s'approprier l'outil et pouvoir facilement la montrer aux agents. Des téléconférences à l'attention des DPx, animées par la direction de la traction sont également prévues : le cahier des charges prévoit un minimum de trois heures de formation. La formation SIRIUS NEXT a débuté sur la JF2 pour les sites pilotes et se poursuit sur la JF3. Le calendrier de déploiement de SIRIUS NEXT est en cours de consolidation.

POUR L'UNSA-FERROVIAIRE

Le déploiement de cet outil doit inclure l'aide, le soutien et accompagnement aux DPx. Nous leur avons aussi souligné le risque de manque d'univocité sur l'ensemble des formés et sur le risque de décalage de l'outil SIRIUS NEXT dans sa version utilisable. Il est difficile de s'approprier en formation un outil dans une version théorique non viable en ligne. Dans une ingénierie de formation, la partie validation doit intégrer un outil maîtrisé, autonome et finalisé.