

**Procès-verbal de la réunion du Comité Social et Economique extraordinaire du 22 janvier 2020**

La séance est ouverte par monsieur Thomas FONTAINE, Directeur de la société, à 9h00.

**Personnes présentes :**

<u>Titulaires CSE 1<sup>er</sup> Collège</u> Mounir SMAILI - Claire QUINNONERO – Gilles MILLERAND - Françoise BOURGEOIS – Driss EL ZAYTOUNI - Leila TOTO - Frédéric GERVILLIERS - Françoise TILLET - Thierry BOURDIER - Estelle GENET-	<u>Titulaires CSE 2<sup>ème</sup> Collège</u> Anne Gaëlle GIRARD Philippe DUTHU
---	---

Personnes absentes/Excusées : François VANDENBROUCKE– Eric GIANNINI

SUPPLEANTS CSE EN REMPLACEMENT DE TITULAIRES ABSENTS :

Agnès TRON suppléante CSE 1<sup>er</sup> collège UNSA en remplacement de Eric GIANNINI – Patrick GREDIN  
suppléant candidat 1<sup>er</sup> collège CFDT en remplacement de François VANDENBROUCKE

<u>Direction</u> Thomas FONTAINE - Directeur Agnès GRANGIER – Directrice des Ressources Humaines Nathalie GEERAERTS - Directrice Sécurité et Développement Durable Sylvain MIGUET – Directeur Exploitation	<u>Représentants Syndicaux</u> Frédéric PISSOT (CGT) Florence MERLIN (FO) Olivier SOREZ (UNSA)
--	---

**1- Lecture du droit d’alerte du 16/12/2019**

La directrice des ressources humaines procède à la lecture du droit d’alerte déposé par la CGT en date du 16/12/2019 relatif à l’utilisation de la VACMA (voir annexe de l’ordre du jour), initié par un (ou plusieurs) membre(s) CSE – article L2312-59 du code du travail.

**2- Informations relatives à l’enquête en cours**

La direction informe qu’une enquête est a été initiée le 20 janvier 2020 avec les 2 signataires de l’alerte Messieurs SMAILI et MILLERAND. Une seconde réunion doit être organisée à leur demande, à l’issue de celle-ci un retour sera fait aux membres du CSE.

La directrice sécurité procède au rappel des précédents échanges et mesures retenues concernant la VACMA.

En 2010 les membres CHSCT étaient allés visiter d’autres réseaux de Keolis pour appréhender la VACMA. Le CHSCT s’était prononcé en faveur de l’actionneur de traction en T et du bouton actionneur de veille.

Puis Keolis Dijon avait fait le choix d’alterner les services Bus et Tram (polyvalence 50/50) pour limiter les risques de Troubles musculo squelettiques.

En 2014, une étude ergonomique a été réalisée et il a été ajouté une tablette « d’accoudoir » permettant de reposer l’avant-bras gauche.

A la suite d’accidents, le STRMTG a demandé à tous les exploitants en France d’augmenter le temps du buzzer. Une modification a donc été faite dès octobre 2018, et finalisée en février 2019, passant le temps à 3 secondes.

Une étude menée par un groupe de travail de l’UTP sur la recherche d’une fonction de veille intelligente (enregistrement de toutes les actions du conducteur pour réactiver la veille), certains conducteurs de Dijon ont participé à ces tests, mais nous n’avons à ce jour aucune information sur la faisabilité technique d’une application en retrofit.

Keolis Dijon a proposé la veille à maintien d’appui qui impliquait la suppression de la pédale de veille au pied (considéré comme dangereux par le STRMTG), cependant après sondage auprès du personnel concerné : 60% des conducteurs utilisant la veille au pied, cette modification n’a pas été retenue car jugée défavorable par les conducteurs.

La directrice sécurité revient sur la temporisation en fonction « défaillance crispée » : la VACMA mesure le temps d'appui et le temps de relâchement ; si les 3 secondes ne sont pas respectées, une alarme retentit puis ensuite a lieu le freinage d'urgence.

Des représentants du personnel sont d'accord mais insistent sur la possibilité de relâchement du tonus musculaire lors d'un malaise.

La direction répond que les deux types de malaise sont bien suivis par le système qui permettrait donc aussi de détecter un malaise au cours duquel le conducteur aurait complètement lâché ou n'appuierait plus sur la veille et déclencherait au bout de 6 secondes le freinage d'urgence : 3 secondes de relâchement + 3 secondes d'alarme.

Le Président précise que ces éléments ont fait l'objet d'échanges mais au terme de cette première réunion d'enquête il reste des points de désaccord. Le dernier sujet étant la potentielle dangerosité évoquée par certains représentants du personnel au titre des FU (freinages d'urgence) veille.

Un membre CSE évoque l'accident qui a eu lieu à Nice et rappelle que le BEA-TT, après étude, a demandé l'application du FU1 sur toutes les rames alors que depuis le STRMTG demande l'application du FU1 uniquement pour les nouveaux matériels. Il reconnaît que le nombre de FU veille a diminué à Dijon, mais il préconise le passage en FU1.

Le Président demande de bien faire la distinction entre le STRMTG qui définit la réglementation de construction et d'exploitation du matériel de transport, différemment du BEA-TT dont le rôle est d'analyser un accident. Si une évolution doit avoir lieu ce sera sur instructions du STRMTG.

En l'état présent le président regrette l'absence de consensus et précise que contrairement à ce qui était annoncé par certains ce sujet n'a pas été réactualisé au niveau national, mais seulement par certains représentants du personnel à Dijon. Un membre CSE indique qu'il aurait aimé une prise de conscience nationale, mais qu'à ce jour elle est insuffisante.

Le Président rappelle qu'il reste à l'écoute même si cela ne répond pas aux attentes de tous les élus, il faut finaliser l'enquête et ensuite nous aviserons.

Le directeur exploitation rappelle qu'il y a environ 5 FU veille par an, cela représente 1.2% des FU à l'année. Des réflexions complémentaires se poursuivent, comme sur la rame 1010, des voyants ont été installés en complément pour aider le conducteur à réagir après les 3 secondes. Cela a été validé par le STRMTG. L'évolution est conforme et même au-delà des attentes. Cela montre que le sujet est bien suivi par la direction : 6 rames ont été équipées.

Un membre du CSE émet des réserves sur cette amélioration, il n'est ni pour ni contre, mais trouve que cela ajoute une charge cognitive supplémentaire pour le conducteur.

Le directeur exploitation précise qu'au contraire cela a été fait pour diminuer le stress que l'alarme occasionne, étant convaincu que le visuel vient compléter l'alerte pour le conducteur.

Suite à la remarque d'un représentant syndical, la mise en place a été faite plus tôt que prévu et n'a pu être communiquée qu'au dernier moment.

Un membre CSE résume que le droit d'alerte porte sur le type de FU et sur les risques de Troubles musculosquelettiques et demande pourquoi la direction ne veut pas faire plus favorable que la conformité.

La direction répond que le dispositif actuel est conforme à la norme européenne en FU3, et on ne relève aucun accident conducteur lié au FU1.

Le Président conclut en demandant d'attendre les résultats de l'enquête.

L'ordre du Jour étant épuisé, et les membres CSE n'ayant pas d'autres questions la séance est levée à 9h50.

Le secrétaire  
Gilles MILLERAND



Le président  
Thomas FONTAINE

