

25/04/2017

Réalisé grâce aux cotisations des syndiqués Cgt



Le 22 Mars 2016, les syndicats étaient convoqués à une réunion portant sur les conditions de travail des conducteurs mixtes par le Directeur d'exploitation Bus/Tram J.P BODIN, accompagné de son fidèle écuyer T DUCREST, vous savez, le même tandem qui a proposé un accord sur les conditions de travail des conducteurs Bus avec des contreparties dont, l'augmentation de la moyenne des TM à 7H15, pas de congés pour les nouveaux embauchés pendant 3 ans, etc....etc...

Dés le début de la réunion ça paraissait très mal parti, puisque le « tandem » est arrivé à priori avec une main devant et une main derrière pour écouter les revendications des organisations syndicale ...ou « partenaires sociaux » comme ils aiment si bien nous appeler...

La Cgt a immédiatement exigé du « tandem » qu'il fasse une suspension de séance pour revenir avec un socle de discussion pour construire ensemble un éventuel avenant.

Au bout de quelques discussions qui ne faisaient pas avancer les choses, le tandem s'est décidé enfin de prendre 10 minutes pour revenir avec des bases de discussions... Enfin nous pensions, car en fait, il n'est revenu qu'avec les revendications entendues par ci où par là, lors des instances, des alarmes sociales ou bien des bruits de couloirs...

Pour vous dire, certaines revendications dataient même de 2012... Cette fameuse liste de revendications ne comprenait que quelques 35 points et plutôt que vous les lister, la Cgt vous rappelle les revendications qu'elle avait formulées lors d'une demande de négociation du mois de Juin 2016:

1. Amélioration TM été, samedi et dimanche du tramway
2. Visibilité d'un TM avec saut de rame à PDJ
3. Amélioration du TM ligne 70
4. Accessibilité à la titularisation (Art 12)
5. **Programmation voltigeurs**
6. **Mise en place de volontaire travail week-end comme proposé dans l'accord conditions de travail Bus**
7. **Augmentation quota RF**
8. **Création d'un groupe de travail conducteur / responsable / régulation pour la mise en place de procédures adaptées**
9. **Possibilité de faire changement sur intranet sur 8 semaines**

Tout en sachant que pour J.P BODIN, les points 1, 2, 3 ne se discutent pas dans le cadre de discussion d'un accord, mais plus dans le cadre d'une alarme sociale...???

**La Cgt prend acte que le Directeur est un fervent partisan du préavis de grève au détriment du véritable dialogue social.** Et pour le point 4 ce problème a été réglé par la signature de l'avenant N°1 du 30/11/2016.

**Les 2 principales contreparties que Sir BODIN veut mettre en place sont l'augmentation de la moyenne des TM et la mise en place d'un pourcentage minimum de conduite de Bus obligatoire,, car en effet, pour quelles raisons le tandem s'arrêterait en si bon chemin après avoir trouvé 2 signataires pour mettre en place des contreparties au Bus.**



# L'utilisation actuelle de la Vacma mise en cause...

La Cgt a déposé une demande de CHSCT pour ouvrir des discussions concernant la VACMA.

**En effet, depuis des années la Cgt a œuvré avec le STRMTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés) sur l'utilisation et la sécurité consécutives à l'utilisation de la veille automatique à contrôle de maintien d'appui ( VACMA) mais aussi sur les TMS (Troubles Musculosquelettiques).**

Le STRMTG est un service à compétence nationale, rattaché au Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), dépendant du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et Conformément aux dispositions prévues dans le décret n° 714 du 31 juillet 2001 portant création du STRMTG, il produit des guides et référentiels techniques en liaison avec ses partenaires Professionnels et notamment la Cgt. C'est cela aussi être un syndicat confédéré!!!

Dans ce cadre, le STRMTG a élaboré un nouveau guide technique en date du 31/01/2017 concernant la fonction de veille des tramways et en a informé le service de santé au travail de Tisséo.

**Ce guide est applicable aux matériels roulants de tramways et de tram-trains, évoluant en milieu urbain et relevant des titres II, III et VI du décret n°2003-425 du 9 mai 2003 modifié, relatif à la sécurité des transports publics guidés. Ce guide est en possession de vos représentants Cgt et ils peuvent si vous avez des questions, vous apporter de plus amples informations.**

La lutte contre la Vacma engagée par la CGT en janvier 2012 vient (enfin) de trouver une confirmation officielle de sa légitimité avec la publication d'un nouveau guide technique par le STRMTG. Cette légitimation porte sur l'un des deux arguments avancés, celui de la sécurité de conduite dont la mise en cause a été tragiquement démontrée lors des accidents mortels de voyageur du 3 septembre 2012 à Montpellier et de Nice du 15 avril 2015 :

« L'analyse du retour d'expérience a relevé de nombreux FU veille déclenchés alors que le conducteur est présent et conscient. Ces déclenchements à tort sont dus à de l'hypovigilance mais également à de la saturation cognitive (hyper-vigilance). En effet, l'attention du conducteur est fortement sollicitée en environnement urbain ce qui peut entraîner une surcharge cognitive conduisant à l'oubli d'activation du dispo-

sitif de veille. Ces freinages d'urgence conduisent à un certain nombre de chutes de voyageurs dans la rame alors qu'aucun danger imminent n'est avéré ».

**Naturellement la question de la santé n'est pas prise en compte (TMS)...**

Enfin, de manière explicite, ce guide technique confirme notre position sur le fait que seul le relâchement est le signe possible d'une défaillance. Il n'existe pas de défaillance crispée justifiant une temporisation au maintien :

« L'hypothèse est faite que le malaise du conducteur conduit à un relâchement de ses membres ».

Il est donc officiellement admis qu'il n'y a pas de nécessité d'imposer aux conducteurs une obligation périodique de relâchement :

« Les temporisations de maintien pour des dispositifs activés uniquement à la main peuvent être "infinies" (veille à maintien d'appui) ».

Trois réseaux ont, d'ores et déjà, modifié leur système de veille sur tout (Clermont-Ferrand) ou partie (Montpellier et Saint-Étienne) de leur réseau.

Dans chacun de ces réseaux le principe retenu est de pouvoir maintenir la veille sans limitation de durée en inter-station mais on peut, dans les mêmes conditions qu'avant, relâcher la veille si on le souhaite (3 secondes sans alarme et 2 secondes avec alarme).

Toutefois ces avancées (qu'il ne faut pas négliger) maintiennent un certain nombre de contradictions et d'incohérences dans la définition des systèmes de veille. Ainsi, s'il est reconnu officiellement que les systèmes de Vacma temporisés sur la base d'un maintien maximum d'une dizaine de secondes de la commande de veille sont insécuritaires, il n'est pas demandé de les supprimer même pour les nouveaux matériels.

**La lutte contre la Vacma et pour l'amélioration des conditions de travail n'est pas finie...**

