

CHSCT P.I (1^{ère} partie) Le bateau coule... mais l'orchestre continue à jouer...

Pas de preuve ? Pas de danger !

Par deux fois en moins de 12 mois, nous avons frôlé l'accident grave.

Des **fils dénudés** et **non connectés** étaient pourtant **sous tension** .

La première fois, l'opérateur a été **aveuglé** momentanément par l'éclair de l'arc électrique.

La deuxième fois, le **technicien** s'est aperçu heureusement, de l'alimentation en 380 V avant de **toucher** les paires de cuivre.

À la **CFDT** , nous avons proposé d'enfermer systématiquement les **fils dénudés** dans des **boîtiers isolants** .



Ainsi, même en cas d'erreur dans l'enchaînement des tâches (comme une remise sous tension accidentelle) les opérateurs ne pourraient être en contact avec le courant.

A notre **grande stupéfaction** , notre proposition n'a même pas été **relevée** .

D'après la **Direction** , il n'y a **aucune trace** de ces événements, donc les événements n'existent pas.

C'est étrange, car le **superviseur** de l'équipe a bien relaté l'incident sur son **cahier de quart** .

De plus, depuis nous nous sommes renseignés, nous avons trouvé **3 fiches SDMA** (fiches de dysfonctionnements et de propositions d'améliorations) à propos de ces faits.

La première en date du **27 janvier 2008 !**

Nouveau système de conduite sur l'UP HMD.

Bon courage à tous

Les insuffisances d'ergonomie du système vont finir par conduire à **déplorer un accident grave**. Il y a déjà eu des **incidents de dégradations** de nos produits pour nos clients, des **incidents de pollution**, il ne manque plus qu'un **accident corporel** et nous aurons rempli l'ensemble des items d'accidents possibles que nous dénonçons comme susceptible d'arriver.

La **Direction** locale, avec beaucoup d'à propos, nous a fait remarquer que l'aspect qualité n'était pas un sujet du CHSCT. Et puis, si nous n'avons plus de clients, un jour, il n'y aura plus de salariés, donc plus de CHSCT !

Concernant l'ensemble des **alarmes référencées avec un simple n°**, la **Direction**, comme un seul homme, **demande aux salariés de les apprendre par cœur** et de réaliser l'effort intellectuel pour être à la page technique de l'atelier.

Est-il possible d'apprendre plus de 4000 boucles de régulation, n° de moteurs et de vannes ? Non c'est certain !

Donc des modifications pourraient avoir lieu, mais uniquement sur demande écrite des équipes. Cela va prendre comme qui dirait un certain temps.

N'oublions pas qu'aujourd'hui, les opérateurs doivent **traiter environ 60 alarmes à l'heure**. La Direction envisage de descendre à 10, mais ne donne pas de moyens supplémentaires à l'équipe en charge de ce dossier, ni de délais.

Pour aider le conducteur en salle à suivre correctement les éventuelles dérives des paramètres, le CHSCT a demandé deux écrans 24". **Grosse déception !**

Depuis 3 mois, aucune démarche n'a été entreprise... La Direction se renseigne sur la mise à disposition de **deux écrans 21"** voir d'un seul écran.

L'unité BHC devrait également basculer sous le nouveau système de conduite au mois d'avril. Le CHSCT avait alerté la Direction le plus tôt possible, pour ne pas reproduire les mêmes erreurs. Aucune décision n'a été prise. Maintenant il est trop tard. BHC est développé en petite taille d'imagerie. Cette « non décision politique » a été présentée par la Direction comme un choix d'homogénéité des bibliothèques entre BHC et BH3. Oui ! Nous le savons, il ne s'agit pas des mêmes images. Mais c'est leur réponse.

Les membres du CHSCT ont voté à l'unanimité une expertise technique afin d'améliorer l'interface ergonomique de cette nouvelle technologie.

[RESPECTÉS]

A suivre CHSCT 2ème partie...

