
Trafic métro 4 septembre 2008

Présents :

Pour la hiérarchie : A. BOEYKENS (Chef mouvement métro), M. MOUSSAOUI (Chef opérationnel mouvement métro), T. BOEKMANS (assistant-dépôt),

SPR : T. RINGOET, D. STAUMONT

Expert Technique : D. CANU

Délégués : A. BEN ALI, D. COPPENS (permanent technique), J.F. CLUDTS, L. JEHANNE, O. KANE, R. TIMMERMANS (administrateur-permanent), A. TOUIMI, B. BACHELART.

Début de la réunion à 9 h 10 à Delta

Sécurité sur réseau

Déraillements à Simonis

Notre chef mouvement présente la dernière note de la Direction suite aux deux déraillements rapprochés en arrière-station Simonis. La cause est maintenant identifiée : il s'agit d'une lame d'aiguillage qui avait été changée dans la nuit précédant le premier déraillement. Elle sera changée dans la nuit du vendredi au samedi 6 septembre. Le chef mouvement dessine la progressivité du profil d'une lame normale, qui doit permettre à la roue de passer de l'appui sur le rail à celui sur l'aiguille. Toutes les autres aiguilles, tant sur réseau que dans les réserves, ont été vérifiées. Le fournisseur enverra prochainement un de ses responsables chez nous pour s'expliquer au sujet de ce vice de fabrication. Les dégâts de l'un des deux trains sont importants.

Un délégué propose de faire passer quelques trains d'essai avant de mettre en exploitation tout aiguillage après changement des lames. Le chef mouvement n'en voit pas la nécessité, car c'est la première défaillance depuis la création du métro et un matériel défectueux peut ne provoquer un déraillement que bien après le passage des premiers trains. Il ne voit pas non plus l'utilité de limiter la vitesse car un aiguillage défectueux peut causer un déraillement quelle que soit la vitesse du train.

Son adjoint donne quelques précisions au sujet des conducteurs des deux trains accidentés. Ils sont rentrés chez eux quelque temps après les incidents respectifs et n'ont pas encore repris la conduite.

Chemins d'évacuation et de service

Les SPR soulignent la distinction entre les chemins de services, destinés à permettre aux conducteurs de se déplacer vers les garages, et les chemins d'évacuation, destinés à permettre aux voyageurs de rejoindre la station depuis le train en tunnel.

Le dispatching est tenu au courant par les SPR de toutes les anomalies des chemins d'évacuation et indiquera si nécessaire au conducteur d'évacuer du côté troisième rail, après coupure du courant.

Le chef opérationnel mouvement affirme que plusieurs chemins de service ont été améliorés ces dernières années.

Plan Move

Le chef mouvement le définit comme la mise en application de principes indiqués dans le plan Romme qui n'avaient pas été mis en pratique. Il affirme que le système sans planchettes serait plus facile à gérer pour les gestionnaires que le système actuel car il n'y aura plus de remise d'indice lorsque le Syrem aura remplacé le Tamsy. Le nouveau système ne se basera plus sur les numéros d'indice mais attribuera un horaire donné au train qui s'en trouvera le plus proche. Selon lui, la tâche des gestionnaires en sera tellement simplifiée que seul un bic sera nécessaire pour l'appliquer.

Plusieurs délégués s'inquiètent de l'application équitable d'un tel système. La mise hors-service à certaines heures ces derniers jours sur la 2 a suscité des réclamations. Le SPR considère que cela est dû à l'application alternative de deux systèmes de gestion au cours d'une même journée. Concernant les temps minimal et maximal de conduite et l'équité entre agents, la hiérarchie répond qu'un assistant-dépôt sera désigné pour noter tous les tours indiqués sur les feuilles de routes afin de permettre la vérification des prestations des conducteurs. Le chef opérationnel mouvement ajoute que les lois sur le temps de travail seront respectées, en tenant compte du caractère "service public" du métro, mais ne dit rien des conventions internes Stib et métro.

Les chefs n'ont pas voulu en dire plus au sujet des conditions de travail des conducteurs après le bouclage et affirment que les permanents syndicaux ont accepté le report des négociations au mois d'octobre. L'administrateur-permanent présent confirme cet accord ¹.

Le mouvement métro a demandé à l'école d'organiser des journées de formation pour le personnel de conduite et de station au sujet des nouveautés qui seront introduites lors du bouclage. Un délégué insiste pour que les instructeurs s'en tiennent à l'aspect purement technique. Le chef mouvement répond qu'il en sera bien ainsi.

Définition de la fonction conducteur métro

Le mouvement métro n'a reçu aucune réponse de la correspondante ressources humaines métro au sujet du passage de la définition de la fonction conducteur métro au *Moniteur belge*. Un délégué rappelle que cette publication est convenue depuis 2004.

Questions technique et ergonomie matériel roulant

Problèmes radio

Le chef mouvement voit la solution de ces ennuis récurrents dans un système multi-scan, appelé Astrid. Il est déjà en usage dans plusieurs pays. Il ne croit pas au GSM car, en cas de perturbation, le réseau pourrait être saturé par les appels des voyageurs des trains bloqués.

Divers problèmes boa

L'expert technique explique la difficulté d'adapter l'informatique du boa. Lorsque l'on modifie

¹ Le permanent exploitation CGSLB, contacté après la réunion, n'avait pas été consulté au sujet de ce nouveau report.

quelques lignes du logiciel, il est indispensable de refaire toutes les vérifications des procédures concernant d'une façon ou l'autre la sécurité. C'est un très long travail à effectuer avant d'implanter la nouvelle version sur les trains en exploitation. C'est ainsi qu'il est parfois si long de pallier de petits problèmes.

Aménagement du poste de conduite boa

Après quelques échanges, il apparaît que le mouvement métro n'envisage pas de mettre en application les mesures prévues en conclusion de la réunion de février concernant le siège boa et l'appui du poignet gauche. Un délégué demande pourquoi on organise des réunions si l'on ne tient pas compte de ce qu'un ergonome et un ingénieur y disent. Le chef mouvement répond que certains feraient mieux de tourner leur langue dans leur bouche avant de parler. Le permanent technique suggère de s'adresser à la médecine du travail à ce sujet. Les délégués métro disent avoir entendu bien plus de plaintes au sujet de ce siège boa qu'au sujet des précédents. La surépaisseur au niveau des lombaires semble être le gros problème. On signale aussi certains réglages de position limités et la rotation trop dure du siège. La hiérarchie ne semble prête à des aménagements que pour ce dernier point. L'administrateur-permanent présent dit que tous les sièges ont toujours fait l'objet des réclamations de certains conducteurs.

Aménagement homme-mort M1-M2

Les valves nécessaires à permettre la neutralisation de l'homme-mort des anciennes séries par le bouton dans le bas des nouvelles platines radio seront installées au court de ce mois de septembre. Des adaptations de la programmation de certains composants électroniques seront simultanément effectuées pour que la modification soit effective. Il sera donc possible de relâcher le manipulateur à condition de maintenir un doigt sur le bouton en bas de la platine radio.

Divers

Certains commis techniques demandent parfois de dépréparer sans cligno-stops sur le réseau. Le chef mouvement répète que l'IREM n'a pas été modifié et qu'on ne peut donc pas dépréparer sans clignostops sauf en arrière station après vérification des compartiments voyageurs. Il est vrai que les boas n'ont plus de porte d'intercirculation mais l'expert technique et le chef mouvement confirment qu'une éventuelle alarme ne serait pas enregistrée par un train dépréparé lorsque les cligno-stops ne sont pas activés.

L'IREM n'indique pas non plus d'appeler pour service bloqué pour une dépréparation avec cligno-stop. L'opération dure moins d'une minute et l'agent reste dans son poste.

Le chef mouvement annonce que l'IREM sera bientôt revu. Un délégué demande que l'on revoit à cette occasion les instructions relatives à l'usage des signaux lumineux dans les voies lors d'une intervention des agents de la signalisation. Ceux-ci ne disposent que d'une lampe ordinaire pour communiquer avec le conducteur et l'agitent donc pour lui faire signe d'avancer. Or l'IREM impose dans ce cas l'arrêt immédiat. Il faudrait donc donner à nos collègues de la signalisation un moyen de transmettre des signaux différents (par couleurs par exemple). Plusieurs personnes présentes ont connu des situations où les agents de signalisation ont utilisé pour faire avancer le conducteur le

signal impliquant selon l'IREM un arrêt immédiat.

Lors d'une interruption de service, il arrive que des agents soient bloqués d'un côté de l'interruption sans pouvoir trouver de moyen de transport car les bus sont souvent complets dans ces cas. À première vue, la disposition d'une voiture placée en réserve à un terminus paraît facile. Mais que se passera-t-il si le problème se produit de l'autre côté du réseau ? Par ailleurs, tout le monde ne peut pas conduire une voiture Stib avec des personnes à bord, car il faut une sélection médicale en plus du permis. La solution la plus souple serait l'utilisation de chèques-taxis.

Autre problème fréquemment rapporté lors de perturbations : l'absence de public-address stations pour informer les clients. Un projet est bien noté au Plan d'Entreprise pour améliorer ce service. Mais on sait que la majorité des projets d'un Plan d'Entreprise n'est pas appliquée.

Fin de la réunion à 10 h 40

*
**

Extraits de la réunion, d'après les notes de 3794