
Trafic métro 1 juillet 2009

Présents :

Pour la hiérarchie : A. DE KEYZER (R.H. métro), A. BOEYKENS (Chef mouvement métro), M. MOUSSAOUI (Chef opérationnel mouvement métro), L. BIOUL (Directeur métro), K. MOSSELMAN,

SPR : G. SERGEANT

Délégués : J.F. CLUDTS, T. SISSI (permanent), M. RACHIK (permanent), S. RIFAAD, D. BOURTON, R. TIMMERMANS (administrateur-permanent), A. TOUIMI, M. AADIM (chef zone) B. BACHELART.

Début de la réunion à 9 h 05 à Delta

Le chef mouvement projette sur écran les règles définies par la hiérarchie à l'occasion de l'essai sans-planchettes. Il précise que la variante B (20 minutes de pause après 2 tours) s'est montrée plus favorable à l'organisation du sans-planchettes que la variante A (30 minutes de pause après 3 h - 4 h 30 de conduite).

Analyse de l'échec

La direction métro explique les difficultés de mise en route du SyReM. Selon le Directeur, le logiciel n'avait pas pu être essayé dans des conditions réelles puisque la nouvelle configuration réseau et la signalisation correspondante n'ont été en place que dans les tout derniers jours avant les essais à blanc.

La hiérarchie s'est plus longuement étendue sur le comportement d'une minorité de conducteurs, à qui elle fait porter la responsabilité définitive de l'abandon du système sans-planchettes. L'expression "bac à sable" est venue quelquefois dans le discours des chefs à propos de quelques actes de certains conducteurs métro.

Un délégué rappelle que les conducteurs et les gestionnaires ont travaillé sans le support informatique prévu : les divers logiciels nécessaires n'étaient pas au point. Il ajoute que l'on a connu des façons de gérer différentes d'un gestionnaire à l'autre. Selon lui, il aurait fallu d'abord donner une formation adaptée et des instructions précises aux gestionnaires. Le mouvement métro répond qu'il n'était pas possible de former les gestionnaires par rapport à un système qui n'existait pas encore.

Futur ?

La direction ne cache pas son espoir d'arriver à relancer le sans-planchettes. Le point-clé serait selon la hiérarchie la mentalité des conducteurs. Un délégué déclare que le comportement du personnel dans les entreprises dépend de l'intérêt, particulièrement financier, des salariés dans l'entreprise.

Selon le mouvement métro, une bonne partie des conducteurs nouvellement engagés n'a aucune idée réaliste de ce que devrait être le comportement d'un salarié en entreprise. La Direction métro affirme qu'à Madrid les conducteurs et les gradés de terrain forment de vraies équipes et que les

agents peuvent s'auto-gérer, en appliquant quelques règles simples.

Tant le gestionnaire présent à la réunion que les délégués des conducteurs souhaitent qu'on arrive précisément à une série complète de règles claires concernant les services. Il avait d'ailleurs été prévu que cette réunion soit consacrée à l'élaboration de telles règles.

Un permanent insiste pour que l'on aboutisse à des règles complètes pour le début août. Il rappelle qu'un référendum doit être organisé.

Un délégué insiste sur la nécessité d'une totale impartialité des gestionnaires de réseau dans le cadre d'un système sans-planchettes. Un autre délégué souligne que certains gestionnaires ont montré des lacunes dans ce domaine alors que d'autres n'ont soulevé aucun reproche.

Règles

Aucun texte de règle n'est présenté.

Le mouvement métro annonce sa volonté de distribuer aux conducteurs à la fin de l'été un nouveau formulaire demande de roulement, horaires, zones. Les nouveaux types de services que présente le mouvement métro sont les suivants :

Type 1 : jusqu'à 15 h

Type 2 : de 7 h à 19 h

Type 3 : de 11 h à 24 h

Type 4 : de 16 h à 26 h

Cette annonce est très mal reçue. Le chef opérationnel mouvement répond à un délégué qui s'indigne de cette nouvelle "mise devant le fait accompli" qu'il s'agit en fait d'une proposition.

Services nuits et règles

Plusieurs délégués dénoncent le maintien de règles spécifiques défavorables aux agents de nuits. Celles-ci avaient été justifiées par la hiérarchie par des nécessités propres au système sans-planchettes. Elles n'ont donc plus de raisons d'être.

Le chef mouvement métro répond que le maintien des glissements entre les derniers tours pourrait amener l'agent à se trouver sur un train qui doit rentrer (garage ou dépôt) dans une zone différente de la sienne. Il ajoute que les réserves ont été supprimées (à part les trains de réserve aux dépôts en début de journée) pour permettre les glissements. D'autre part, la hiérarchie admet que dépasser la limite de deux tours plus une rentrée directe (sans passage par Stockel ou Debroux) sans pause de 20 minutes contrevient aux règles qui stipulent "deux tours plus éventuellement une manoeuvre ne dépassant pas 30 minutes".

Problèmes actuels

Les délégués rapportent les plaintes des conducteurs obligés de prester des services dépassant la limite convenue, et contresignée en 2004 par le Directeur métro, de 8 h 39 déplacements compris.

Le chef mouvement répond que cela est inhérent à la réintroduction des planchettes. La hiérarchie soutient que le paiement d'une prime indemnise suffisamment les conducteurs. La correspondante RH métro ne dispose pas du montant précis des différentes primes correspondant aux divers déplacements.

Un délégué rappelle que la CCT "annualisation temps de travail" prévoit la valorisation des déplacements en code 15, qui correspond à une série de temps forfaitaires (à verser dans le pot d'heure de l'agent) et repris dans le recueil de pointage Stib. La correspondante RH répond qu'un juriste a validé le système utilisé par la BUM. Le délégué répond qu'il entend très souvent invoquer des avis très divers de juristes et qu'il n'est pas possible de tenir compte de ceux-ci sans avoir un écrit du juriste. Il demande donc à voir la note du juriste qui aurait validé la méthode de la BUM. La correspondante RH répond qu'elle essaiera de la fournir¹.

Le délégué insiste pour que soit respecté la CCT et demande donc d'établir une liste de volontaires pour les services en déplacement et de les pointer en code 15. Un permanent, précédemment conducteur de bus, confirme que le système est pratiqué avec succès en surface.

Un délégué constate que l'on voit tous les jours des agents d'une zone donnée dans une autre alors que des collègues de l'autre zone viennent le même jour et aux mêmes heures travailler dans sa zone. Il ne constatait pas ces nombreuses aberrations avant la mise en service de ShiftPlanning.

Selon un administrateur-permanent, la suppression du 4/6 classique permettrait de résoudre des problèmes d'organisation.

Le chef opérationnel mouvement métro propose d'intégrer les déplacements dans les services comportant des temps morts, de manière à utiliser ces temps-là pour les déplacements. Un délégué permanent demande combien de services comportent assez de temps morts pour pouvoir être utilisés comme temps de déplacements. Le chef opérationnel mouvement répond qu'il n'a pas encore pu dresser le tableau récapitulatif des nouveaux services.

Au long des discussions, la Direction répète que les conducteurs métro ont un bien meilleurs sort que les autres travailleurs. L'expression "club med" est prononcée à propos du travail de conduite métro.

//////////

Sans laisser aux délégués l'occasion de présenter les autres problèmes vécus par les agents, la Direction métro clôture la séance. Le chef mouvement ne laisse aux délégués aucun document relatif à cette séance. La hiérarchie fixe la prochaine rencontre au 26 août.

Fin de la réunion à 12 h 15

*
**

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

¹ La note n'est pas encore disponible à ce jour.