

---

## Trafic métro 26 octobre 2006

### Présents :

*Pour la hiérarchie :* A. BOEYKENS (Chef mouvement), Th. BOECKMANS (assistant dépôt), M. MOUSSAOUI (Chef opérationnel métro), SPR : Th. RINGOET, L. VAN CRAENENBROECK, D. STAUMONT.

*Délégués :* CH. ECKER (permanent), M. EL HOUARI, O. KANE, A. TOUIMI, A. BEN ALI, B. BACHELART.

*Invitée :* E. PARELLO, responsable des service prévention de la sécurité Stib.

### Début de la réunion à 9 h

---

#### Sécurité

La venue à cette réunion de la spécialiste de la prévention sécurité (licenciée en criminologie) permet d'apprendre plus au sujet de ces nouveaux agents, arrivant dans nos tunnels pour assurer une présence rassurante et dissuasive.

40 "juniors" ont été engagés avec un contrat d'un an. Il est envisagé de voir ce contrat à durée déterminée servir de passerelle à l'engagement définitif dans certains cas.

Plusieurs ne sont pas encore identifiables car le fournisseur n'a pas encore livré toutes les chasubles notées "PREVENTION PREVENTIE". Cela devrait être réglé dans les deux semaines.

35 anciens encadreront ces "juniors" sur le terrain. Une partie vient du service prévention de la Stib, une autre du personnel station et la dernière est constituée d'anciens conducteurs de surface. On fait remarquer que bien des agents bus ou tram ont une conception du mouvement voyageurs incompatible avec l'afflux voyageurs et la fréquence propres au métro. Mais il paraît que des instructions fermes sont données maintenant pour ne jamais aider les voyageurs à forcer l'entrée dans la rame. Il est au contraire demandé de dissuader cette attitude.

La responsable n'imagine pas arriver à convaincre la Région de décaler les horaires afin de permettre à une partie de ces agents d'être présents à la sortie des écoles. Il n'est pas impossible dans le futur que des assistants de prévention travaillent en horaire 10-18, mais rien n'est sûr. Il lui a fallu insister pour que la Région accepte la présence de ces équipes de prévention à bord des rames et pas seulement dans les stations.

On demande que ces agents aident au débarquement lors des garages et rentrées dépôt. La hiérarchie répond que c'est prioritairement la tâche du personnel station. Il faudrait donc s'adresser à M. Duflou pour qu'il précise quelles sont les missions de ce genre dont il ne peut charger son service. Dans ce cas, on envisagerait d'utiliser les assistants de prévention pour aider aux débarquements.

La responsable prévention a remarqué depuis son arrivée récente à la Stib l'indiscipline de nos voyageurs, en particulier lors de la fermeture des portes. Elle a constaté que les jeunes ne sont pas les seuls coupables : à Schuman, par exemple, on voit des gens en costume utiliser leur "attaché-case" pour forcer la réouverture des portes.

Une discussion s'ensuit quant au degré de discipline observé sur les différents réseaux métro du monde. On cite le Canada comme un modèle, mais aussi l'Égypte. Ce dernier exemple démontre qu'un bon encadrement parvient à discipliner un public pourtant réputé assez anarchique.

La criminologue souligne que les problèmes vécus sur notre réseau ne sont qu'un reflet de l'état de notre société en général. Elle a connu des milieux beaucoup plus dangereux lors de sa carrière.

Des contacts avec les polices des communes autour de nos stations les plus malsaines, elle rapporte le sentiment que nos problèmes passent dans leurs esprits après les actes de grande criminalité, trop fréquents dans certaines zones de l'agglomération.

Elle nous apprend enfin que les agents de prévention auront aussi un rôle dans la surveillance de l'apparence des stations : éclairage, propreté, etc. Ils seront donc aussi rattachés fonctionnellement aux chefs de zones.

Sept personnes sont chargées de la supervision de l'ensemble du projet et des agents concernés.

#### *Enregistrement des incidents signalés*

On discute une fois de plus des statistiques. Les chefs disent ne recevoir qu'un nombre infime de "fiches d'ambiance" d'où l'impression que les voyous sont peu actifs sur notre réseau souterrain. Mais un syndicaliste rappelle qu'il est souvent demandé à l'agent de remplir un rapport d'incident ou un mémo. On pourrait arriver à une situation où l'agent rédigerait les réponses d'un formulaire AT, un rapport d'incident et une fiche d'ambiance.

On apprend que la fiche d'ambiance devrait prochainement être modifiée pour mieux correspondre aux types d'incidents possibles.

#### **Définitions de fonction**

Notre Directeur mode a signé notre définition de fonction. Une copie de ce document, validé par cette signature, sera distribuée à chaque conducteur. L'assistant-dépôt propose de le faire en même temps que les tickets-restaurant, vendredi 27 octobre.

Il est prévu d'examiner à la prochaine réunion trafic métro la définition de fonction des metzos, qui devra aussi faire l'objet d'une fiche.

#### **Distributeurs aux antennes**

Les distributeurs (gaufres et autres en-cas) sont arrivés à Demets. Le service compétent a promis à notre chef mouvement qu'ils seront acheminés à destination dans la nuit de vendredi à samedi. Ils seront approvisionnés dès la semaine du 30 octobre.

#### **Travaux du futur local à Simonis (en haut)**

Notre chef mouvement a transmis nos inquiétudes à ce sujet à M. Meurisse. Il nous assure qu'en tous cas, il n'est pas question de retarder ces travaux en fonction des besoins des autres modes, ni non plus de laisser commencer les travaux de l'ascenseur PMR de Simonis avant l'achèvement du futur local conducteurs.

#### **L'air que nous respirons**

Lors de la précédente réunion, un délégué s'était proposé pour prendre contact, dans le cadre de la structure "Brise", avec l'IBGE au sujet de la qualité sanitaire de l'air dans le métro et le pré-métro. Notre Directeur mode avait répondu que nous travaillons dans la même société et qu'il convenait donc mieux que le service compétent de la Stib (le SIPPT) prenne contact avec l'IBGE.

La réponse reçue du SIPPT pour la présente réunion trafic métro ne mentionne pas l'IBGE.

#### **Sur le réseau**

##### *Avariés gênants*

On constate parfois que certains responsables s'acharnent à maintenir sur le réseau des trains qui retardent le trafic. C'est un désavantage aussi pour la clientèle, en particulier en heure de pointe. Il semble nécessaire de modérer l'obstination de certains à conserver en service des trains qui ne sont plus en état convenable.

##### *Voyageurs indisciplinés*

Il est demandé une fois de plus une campagne efficace (public-adress, arrachables, etc.) auprès des voyageurs pour leur faire prendre la bonne attitude lors de l'embarquement. La responsable prévention présente explique que les gens de son service destinés au réseau métro ont pour instruction ferme de dissuader le blocage des portes et de ne jamais les retenir.

##### *Voyageurs négligents*

Il est demandé d'inciter les voyageurs à mettre leurs canettes usagées dans les bacs de récupération. Ceux-ci ne sont encore présents que dans de rares stations, il serait nécessaire de les généraliser.

Notre chef mouvement nous apprend que les distributeurs sur quais ne contiendront plus que des bouteilles en plastique, du moins la grande majorité d'entre eux. Ces récipients seront généralement plus faciles à extraire et ne risqueront pas de couper les doigts lors de leur extraction.

*Remises d'indices*

La hiérarchie convient qu'elles se font rares. La raison en est, comme chacun l'a vu, le manque de réserves disponibles. L'assistant-dépôt dit que jusqu'à 7 ou 8 agents se sont déclarés malades chaque jour, ces dernières semaines.

Les délégués se plaignent des retards qui en résultent. La hiérarchie répond que des témoignages lui sont arrivés au sujet de certains qui s'arrangeraient pour arriver en retard lors de leur remplacement.

*En rapport avec les retards*

Il est décidé d'ajouter un service réserve la nuit. Les deux horaires seront décalés. Ces services commenceront à Beekant.

Il est rappelé que la règle est la même pour tous, service régulier ou réserve, en cas de non-remplacement en fin de service. L'agent ira jusqu'au terminus puis rentrera le train s'il n'est toujours pas remplacé.

*Répartition des trains*

Les délégués constatent que le grand nombre de trains sur la 2 provoque des bouchons en heure de pointe. Par ailleurs, un train de plus sur la 1A permettrait de disposer d'un temps de régulation aux terminus, donc d'un tampon pour absorber les retards.

Notre chef métro rejette l'idée, au nom du manque de matériel, mais annonce que la mise en service de la première M6 permettra l'ajout d'un train sur la ligne 1A.

L'apparition sur la 2 d'U5, lorsque le matériel sera suffisant et que les adaptations de la ligne seront terminées (septembre 2007 normalement), devrait résoudre les problèmes d'accumulation.

*Travaux perturbants*

De nouveaux travaux sont prévus. Les conducteurs, en particulier la nuit, ont subi ces dernières semaines de gros retards à cause de limitations de vitesse liées à des travaux dans plusieurs stations consécutives.

Les délégués protestent contre ces situations et la hiérarchie promet que des planchettes adaptées seront créées pour les prochains travaux.

Une autre plainte vient des dangers créés par ces travaux. Si l'on voit plus rarement que dans le passé des outils traîner aux bords des voies, on constate qu'il est actuellement impossible de descendre dans les voies du côté opposé au troisième rail dans plusieurs interstations. Il est bien prévu que toute évacuation se fera uniquement par le troisième rail à ces endroits, mais cela ne résoudrait pas tous les problèmes.

*Temps de parcours*

Les nouveaux chronométrages ont été effectués. Il reste toutefois à mesurer quelques trajets de nuit.

Il est affirmé que les temps de parcours en eux-mêmes restent assez justes mais que les temps d'embarquement ont souvent augmenté. Le chef mouvement propose, au moins pour la ligne 2, de mettre le Tamsy en mode minimum.

**Les rames**

*M6*

Le débat principal est provoqué par la volonté de la Direction de maintenir une séparation transparente entre le conducteur et ses voyageurs. Comme lors de la réunion du 28 juin 2005, les arguments de la hiérarchie tournent essentiellement autour d'une comparaison avec les conducteurs des autres modes (dont les véhicules ne sont pas dotés de séparations opaques) et de quelques réseaux métro (dont les nouveaux trains n'en comportent pas non plus). Mais, pas plus que lors de cette précédente rencontre, ils ne répondent aux mises en garde au sujet du risque d'une perturbation causée au conducteur lors d'une procédure. Certains opposent aux conducteurs une comparaison avec un collègue de surface subissant un accident, cause de secousse pour leurs voyageurs. Pour les délégués conducteurs, les passagers dans une rame ne verront aucune cause aux freinages automatiques, ce qui ne manquera pas de les rendre agressifs.

Le chef mouvement nous apprend à ce sujet que nos futures rames ne seront pas toujours freinées (en cas de dépassement de consigne) jusqu'à l'arrêt mais pourront dans certaines circonstances retrouver de la traction après avoir été ralenties à plus ou moins 30 km/h. Dans les autres cas, le freinage automatique restera

complet, afin de ne pas diminuer la sécurité.

*Nouvelles sécurités envisagées sur nos trains*

Suite à une photo prise par un voyageur d'une porte ouverte dans une rame en mouvement et à un incident à Clémenceau (ou un conducteur avait dépassé l'extrémité de la voie), on prévoit le montage d'un bouton de vigilance. Il s'agirait d'une variante de celui que les conducteurs doivent enfoncer lorsqu'ils dépassent 15 km/h ATP basculé. Il deviendra nécessaire de l'actionner toutes les 30 secondes. Cette amélioration de la sécurité empêchera de répondre aux appels radio ; mais ne serait-il pas bon que certains perdent l'habitude d'appeler les conducteurs pendant les procédures ? Le même bouton de vigilance sera d'usage dès qu'une rame roulera avec un défaut portes-train basculé. De plus, le quick-flash sera aussi actionné dans ce dernier cas, comme lors d'une procédure.

*Un autre problème de portes*

Les portes déboîtées sont un des gros soucis du réseau. Malgré les sarcasmes d'un SPR, les délégués maintiennent qu'il n'est pas du ressort des conducteurs de déclarer qu'une porte présente un danger ou non. L'agent ne peut que décrire son état, n'étant pas technicien. Notre chef mouvement maintient que si les battants ne sont pas écartés et la pression de fermeture bien présente, il est parfaitement possible de continuer jusqu'à la prochaine station. Il accepte de préparer une note en ce sens, pour tous les concernés.

**Ambiance générale**

Beaucoup de personnes constatent que le moral est en baisse depuis quelques années, que beaucoup viennent "avec des pieds de plomb".

La vision syndicale, attribuant essentiellement cette dégradation à l'alourdissement des services, est combattue par la hiérarchie. Les services sur la 1 n'ont pas

changé et ceux de la 2 ne font pas la moyenne. Mais le chef mouvement concède que l'afflux des voyageurs a très fortement augmenté ces dernières années.

D'autre part, certains incriminent l'animosité de quelques conducteurs envers les agents de l'autre ligne.

Mais le malaise est indiscutable : certains conducteurs arrivés parmi nous avec le meilleur moral ont totalement changé d'impression en quelques mois.

Des regrets sont exprimés au sujet de l'attitude de certains envers les stagiaires, ces nouveaux conducteurs arrivant sur le réseau en n'ayant accomplie qu'une partie de la formation.

Il est rappelé que ces agents n'ont pas demandé cette situation.

Mais certains collègues ne sont pas les seuls à les dénigrer : des propos déplaisants ont été entendus dans la bouche de certains gradés.

*Autres origines possibles d'une ambiance dégradée*

Les difficultés à obtenir congé sont rappelées. On répond qu'il est parfois difficile d'obtenir des volontaires pour travailler, même en CT payé. Le nombre de congés non-attribués (44, 79, RDF) pour 2006 atteint encore 1239. Il faudrait donc accorder congé à une vingtaine d'agents chaque jour pour les épuiser avant le 1er janvier.

L'application du règlement taxi-dépôt par certains gradés provoque aussi des malaises. Tous les intervenants s'étonnent que l'on ait refusé le taxi-dépôt à des agents habitant la zone Stib mais qui n'auraient pu arriver à temps faute de bus passant assez tôt. On souligne que le règlement mentionne lui-même la souplesse d'application et qu'il n'est pas raisonnable de faire effectuer jusqu'à huit kilomètres à pied à un agent.

**Fin de la réunion à 13 h 15**

\*  
\*\*

**Compte-rendu d'après les notes de 3794**