

---

## Trafic métro 26 juin 2006

### Présents :

*Pour la hiérarchie :* A. BOEYKENS (Chef mouvement), L. BIOUL (Directeur métro), Th. BOECKMANS (assistant dépôt), M. MOUSSAOUI (Gestion opérationnelle métro, "Gom"),

*Représentant du matériel roulant :* T. MICHIELS, ingénieur responsable de l'entretien préventif et curatif des rames

*Délégués :* H. AZZAOU, CH. ECKER (permanent), M. EL HOUARI, O. KANE, A. AZZAOU, T. SISSI (permanent), R. TIMMERMAN (permanent), A. TOUIMI, M. TRIPOLI, B. BACHELART.

### Début de la réunion à 9 h 10 à la salle Magritte

---

*Pour la clarté du présent résumé, les sujets y sont regroupés par thème plutôt que chronologiquement.*

#### Les avaries et les rames

*L'ingénieur chargé de l'entretien nous projette une présentation du suivi des avaries.*

Le commis technique au dispatching encode les défauts signalés par les conducteurs. Si nécessaire, il fait intervenir l'agent du matériel roulant, de garde à Arts-Loi. Ce réparateur fait un rapport de son intervention (fructueuse ou non) et télécopie une feuille d'avarie à la permanence Delta.

Les agents matériel roulant au dépôt font un rapport de chacune de leurs réparations au surveillant. Celui-ci valide l'intervention si elle est pertinente par rapport à l'avarie signalée, ce qui clôt alors l'avarie. Il arrive que l'on ne soit pas en mesure de réparer immédiatement la panne. Dans ce cas, on ne laisse pas sortir le véhicule si l'avarie est susceptible de diminuer la sécurité ou de provoquer du retard.

Les entretiens des rames se font aussi à Delta. On y parle de "petites et grandes visites", programmées régulièrement pour chaque unité.

Chaque unité fait l'objet d'un dossier où toute intervention est notée. On y trouve parfois des notes "rien constaté". Des délégués pensent que certaines de ces mentions sont dues à une incompréhension de la panne communiquée par le conducteur de la part du matériel roulant. En particulier, les défauts touchant au confort du conducteur sont difficiles à évaluer pour un technicien n'ayant pas une grande

expérience de la conduite.

On propose de donner aux responsables de ligne l'accès à la base de données du matériel roulant afin de permettre un retour aux agents du suivi des avaries communiquées. Un délégué propose qu'un agent du matériel roulant soit désigné pour le suivi des problèmes du poste de conduite : sièges, chauffage, ventilation, etc.

#### *Modifications dans le poste de conduite*

La transformation des pupitres des deux premières séries va pouvoir se faire rapidement : les pièces nécessaires sont enfin disponibles. La fin de ces modifications est toujours prévue pour la fin de cette année. Ces nouveaux pupitres comportent des boutons fermeture portes à impulsion et un contact permettant de neutraliser le ressort de l'homme-mort.

La transformation des boutons fermeture portes des voitures 3e séries continuera. On a amélioré le système afin que l'impulsion se prolonge dans tous les cas à travers tout le train.

S'il y a une amélioration des manipulateurs depuis que l'on a introduit un système de poids-étalon, la disparition de la hache n'a toujours pas été palliée. Il ne faudrait pourtant qu'un simple crochet pour éviter les tendinites (déjà deux cas) et les blessures causées par certaines extractions pénibles d'objets coincés dans les portes.

#### *D'autres problèmes concernant le matériel roulant*

Deux délégués signalent la fréquence des avaries à la préparation. Cela provoque des retards car l'agent

doit préparer une autre rame.

On suggère de ne pas faire accomplir de manoeuvres telles que refoulements ou désaccouplements dans le contournement lors des rentrées. Le responsable matériel roulant précise que si un désaccouplement ne prend que deux minutes, la succession rapide des rentrées à certaines heures empêche de reporter toutes ces manoeuvres à l'intérieur de la remise.

### Contrat de gestion et automatisation des rames

Les déclarations du Directeur général au sujet de l'automatisation future des rames (et surtout de la disparition concomitante, selon la *Dernière Heure*, de la fonction conducteur de métro) ont ému le personnel conduite métro. Notre Directeur de mode tempère largement ces affirmations et tient à y réagir officiellement devant les délégués et les responsables métro. Il explique l'origine de l'idée comme suit.

Dans le cadre des discussions du prochain contrat de gestion (entre la Stib et la Région, il courra jusqu'en 2010), des études ont été faites (à la Région) sur l'évolution future de la fréquentation des transports publics dans notre région. Il apparaît qu'elle augmentera à court, moyen et long termes, et que la préférence pour le métro s'accroîtra. Or nous assistons déjà à une saturation certaine, à laquelle il faudra répondre sur la ligne 1 par une augmentation de la fréquence. Cette diminution de l'intervalle à 2 min 30 sur le tronçon commun nécessitera cinq boas supplémentaires, à fournir par la Région. Mais cela implique aussi une vitesse plus uniforme des véhicules, ce qui fait penser aux responsables qu'automatiser la conduite deviendra nécessaire pour éviter les divergences de temps de parcours d'un conducteur à l'autre.

Mais cette modification ne pourra pas s'appliquer à nos actuels véhicules et ne devrait donc commencer qu'avec le remplacement des premières voitures, aux alentours de 2015. L'automatisation de l'entièreté de notre parc ne pourra en aucun cas être terminée avant les années 2050.

D'autre part, l'automatisation nécessite une adaptation de chaque station concernée. Cela n'est encore envisagé que pour la ligne 1 et seulement sous forme

d'études.

C'est en France que l'évolution vers l'automatisation de la conduite a commencé, dans les années 80. Elle s'est heurtée à l'opposition du Syndicat autonome traction, mais on aurait constaté qu'elle entraînait une augmentation de l'emploi au lieu d'une diminution. Notre Directeur nous dit que la CGT a entériné dernièrement les nouveaux accords à ce sujet.

Il ajoute que les projets en cours d'étude devraient augmenter le nombre de conducteurs métro à la Stib et que l'on prévoit l'engagement de 25 collègues.

Ces déclarations rassurantes contrastent fort avec ce que la presse avait reporté des propos du Directeur général.

Un délégué s'oppose aux accusations portées sur la différence de conduite des agents pour expliquer les écarts de temps de parcours. Selon lui, il s'agit bien plus de la perception qu'à chacun de la "fin du mouvement voyageur" avant d'actionner la fermeture. Notre Directeur en convient et rappelle que cette notion n'existait pas au début de l'exploitation métro. Ce sont des "plaintes commerciales" qui ont provoqué l'apparition de ce critère. Mais tous les connaisseurs du métro conviennent qu'il n'est plus adapté à l'évolution de la fréquentation et qu'il faudrait sans doute inculquer au voyageur la nécessité de laisser partir une rame pour permettre l'arrivée de la suivante.

### En liaison avec le bouclage

Nos spécialistes imaginent la possibilité de ne plus faire rouler systématiquement les rames à la plus grande vitesse possible mais légèrement en dessous pour garder une sorte de tampon susceptible d'absorber les retards.

Des chronométrages sont en cours pour préciser le temps de parcours sur chaque tronçon de ligne, afin de mieux préparer les graphiques liés au futur bouclage. L'ensemble des inconnues de ce dossier amène notre chef mouvement à demander aux délégués un délai avant de discuter des conséquences sur les conducteurs.

## Sécurité

Plusieurs délégués demandent l'organisation d'une rencontre spécifique pour toutes les questions de sécurité : vandalisme, véhicules, agressions, réseau (chemins de service par exemple), causes diverses des accidents, etc.

En attendant une telle réunion, plusieurs points sont déjà discutés.

### *Comportement des voyageurs*

Après que l'intervention d'un délégué eut amené la présence de forces de l'ordre au long du tronçon Baudouin-Beekant, la situation s'y était momentanément améliorée. Malheureusement, on a constaté ces derniers temps une recrudescence des incidents, en particulier lorsque plusieurs dizaines de jeunes ont saccagé une rame.

Notre chef mouvement nous apprend qu'ils s'agissait des invités de la Société Nike, qui organisait une sorte de micro rencontres de football. C'est en revenant de celles-ci que des participants se sont livrés au vandalisme. Mais il ajoute que plusieurs d'entre eux ont été interceptés à la station suivante. On propose que l'on fasse savoir, par exemple par un affichage en stations, que les vandales subiront les conséquences de leur comportement, afin de combattre le sentiment d'impunité des voyous.

Suite à une demande syndicale, l'administration communiquera aux délégués le compte-rendu de la rencontre avec le responsable des services internes de sécurité.<sup>1</sup>

On espère de toute façon une amélioration de la situation par l'arrivée des nouveaux assistants de sécurité, les tout prochains mois.

### *Présence dans le poste*

En réponse aux arguments de toutes parts demandant l'assouplissement de la dernière note, notre chef mouvement exprime sa crainte de laisser d'éventuelles exceptions devenir la règle.

Il accepte toutefois de réfléchir à d'éventuels allègements des procédures quant aux moniteurs accompagnant un élève ou aux agents devant se rendre à un garage. On propose dans ce cas de considérer les n° des planchettes concernées comme des n° d'objet.

Aux demandes d'assouplissement plus général, il répond en évoquant une étude sur la sécurité au métro réalisée par Véritas, une société française spécialiste en la matière. Elle a envisagé tous les dangers potentiels (par exemple une voiture arrivant de la route à nos rails en brisant la barrière de sécurité du côté de Demey) et a cité les présences multiples dans le poste de conduite comme l'une d'elles. Les délégués aimeraient disposer de l'ensemble de l'étude et le chef mouvement promet de s'adresser dans ce sens à l'ingénieur responsable.

On rappelle également que ces nouvelles dispositions aggravent la monotonie de la fonction et que mettre potentiellement un manquement dans ce domaine sur le même pied qu'une infraction aux règles sur l'ATP est disproportionné. Il est également souligné que le n° d'objet n'empêcherait pas un conducteur d'être perturbé si une personne à son côté avait un comportement inadapté et qu'il faudrait plutôt mettre l'accent sur la responsabilité de celui qui accompagne le conducteur dans un poste.

## Incidents et frustrations divers

Des conducteurs ont terminé très attardés ces derniers temps à cause de la multiplication des OSV entre Delta et H. Debroux. Le chef opérationnel mouvement demande qu'on lui transmette un copie de l'article de l'Irem qui limite le nombre des signaux OSV activés en même temps.

Un accrochage entre conducteurs à Beekant montre la nécessité de disposer de plus de places assises pour la pause des conducteurs (d'autres personnes utilisent également ce local).

On a constaté l'indisponibilité pour les conducteurs de plusieurs toilettes sur le réseau. Le chef opérationnel mouvement métro va entrer en contact avec

<sup>1</sup> On apprendra après la réunion que des agents de la sécurité Stib seront présents aux stations et heures concernées par ce tournoi de football très particulier, jusqu'au terme de cette manifestation. Ils pourront faire appel, le cas échéant, à la police.

ceux qui auraient pris cette initiative, dont le mouvement métro n'a pas été averti.

Un conducteur (4/6 Delta) a constaté que le dépassement de son temps de travail au bout de la précédente période de référence avait bien entraîné le paiement d'un sursalaire de 50 % mais que les heures elles-mêmes n'apparaissaient nulle part. Seul l'assistant-dépôt présent connaît les règles en la matière. Ces heures auraient dû se retrouver sur son bon à la rubrique "nouveau pot". Il précise que dans le cas inverse, le patron prend en charge le solde négatif du compte. Cette disposition explique que l'administration cherche à faire accomplir à chacun un temps de travail proche de la moyenne conventionnelle.

L'attribution très fréquente des services "réserve" à quelques agents est mal ressentie par bien des collègues. L'explication en serait l'idée des gestionnaires qu'une grande habitude des conducteurs concernés aux missions attribuées aux agents "réserve" les rend plus aptes à ces services particuliers. Un délégué craint que cela n'amène à la longue à une perte de compétence de certains autres conducteurs, confinés sur une seule ligne à des services ne comportant que de restreintes manoeuvres.

D'autres problèmes ressortissent aux ressources humaines métro. On cite des critères inédits pour refuser le passage du barème 1.6, l'attribution à certains à titre définitif d'un horaire réduit en dépit des demandes toujours en souffrance d'agents plus anciens... La hiérarchie précise que même le Directeur mode ne peut pas intervenir pour certaines anomalies signalées par les délégués et que seules les ressources humaines Stib peuvent répondre dans ces cas à la place des ressources humaines métro, dont les délégués ne reçoivent pas de réponse officielle.

Concernant le suivi psychologique des agents traumatisés, le chef opérationnel mouvement nous lit une lettre envoyée par Ethias à une victime pour lui proposer un service d'aide. Par ailleurs, le dépôt est prêt à utiliser comme aide administratif un agent traumatisé à qui un placement momentané en station ou au restaurant, par exemple, ne conviendrait pas.

Ces bonnes nouvelles contrastent avec la frustration de plusieurs conducteurs, par exemple à cause d'inci-

tations téléphoniques à tenir compte des intérêts de la Stib et d'Ethias, donc de reprendre au plus vite. Cela paraît d'autant moins adapté qu'on imagine plutôt le conducteur moins dispos après cette nouvelle frustration.

Le responsable administratif précise que les absences suite à un suicide sont une des causes du manque de conducteurs. Ajoutées aux grossesses et à d'autres facteurs dont le mode de calcul de l'effectif ne tient pas suffisamment compte, elles expliquent la différence entre l'effectif nécessaire calculé selon les méthodes officielles et la réalité de l'exploitation métro.

### Planchettes et déplacements

La réunion s'est le plus tendue lorsque deux problèmes concernant particulièrement la ligne 2 ont été évoqués.

#### *Services vacances et pré-vacances*

Certaines planchettes ligne 2 ne comportent pas de glissement entre les tours. Les règles, édictées en 97, mentionnent que celui-ci est obligatoire si le temps cumulé de régulation aux deux terminus est inférieur à 6 minutes. Il est vrai que la vérification de ce point n'est pas aisée.

Plusieurs voix demandent que l'on interprète moins durement les règles, essentiellement en fonction de la pénibilité ressentie de cette ligne. Les responsables présents répondent comme suit.

- Si l'on ne veut plus appliquer les règles, il faut passer par une renégociation de celles-ci.
- Plusieurs agents ont demandé à être affectés à Simonis mais n'ont pas pu l'être. En conséquence, le responsable roulement est prêt à transférer vers Beekant tout agent à qui son affectation à Simonis ne conviendrait plus.
- La moyenne prestée par jour de travail sur la deux serait voisine de 7 h 20, 7 h 25.
- Enfin, un coupé inadapté, le 307, sera systématiquement modifié par le dépôt et plusieurs autres seront divisés en deux services afin de permettre la récupération des heures du pot (très élevé pour

certains agents).

*Entre Beekant et Simonis 2*

Il avait été convenu lors de la précédente réunion qu'un chronométrage de ce déplacement serait réalisé en commun entre un membre de la hiérarchie et un délégué syndical metzo. Ce dernier y a renoncé suite à un entretien avec un agent.

Le désaccord entre les parties sur le temps de déplacement entre les deux lieux de travail est dû au traitement du temps d'attente du train. Syndicalement, on estime que l'agent en début de service vient suffisamment tôt à son lieu d'attache pour prendre sa conduite à l'heure même si un train vient de partir lorsqu'il arrive sur le quai et qu'il doit donc attendre l'équivalent de l'intervalle entre deux trains. On demande en conséquence qu'on intègre ce temps dans le calcul du déplacement. Le chef mouvement affirme, sans présenter le texte mais avec l'appui d'un

permanent, qu'il avait été convenu lors des discussions de Romme qu'on ne prendrait que la moyenne du temps d'attente, c'est-à-dire la moitié de l'intervalle entre deux trains.

Un délégué rappelle que la jurisprudence accorde à l'agent le paiement de ses heures depuis son départ du domicile lorsqu'il doit se rendre à un lieu différent de l'endroit convenu. Le chef opérationnel mouvement affirme que l'immense majorité des agents ne passent jamais à leur lieu d'attache avant de se rendre à sa prise de conduite.

Par ailleurs, il estime que l'énerverment des agents de Simonis n'est pas fondamentalement lié à l'insuffisance du temps de déplacement ni à une pénibilité particulière des services mais bien à un facteur subjectif, une dynamique interne au sein d'une fraction importante des conducteurs à Simonis.

**Fin de la réunion à 12 h 45**

\*  
\*\*

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