
Trafic métro 10 mars 2009

Présents :

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

SPR : T. RINGOET, G. SERGEANT, L. V. CRAENENBROEK

Gestionnaires de trafic : CH. LEFEVER, M. DE KEYZER

Délégués : R. MERZGUIOUI, A. VONCK (administrateur-permanent), J.F. CLUDTS, CH. ECKER (permanent), L. JEHANNE, O. KANE, R. TIMMERMANS (administrateur-permanent), A. TOUIMI, B. BACHELART.

Deux conducteurs assistaient à la séance en temps que témoins.

Début de la réunion à 9 h 10 à Delta

Début de la séance

Notre chef mouvement insiste pour que les deux conducteurs-témoins n'interviennent nullement dans les débats.

Il présente la perception positive de la hiérarchie par rapport aux premiers essais Move. Un délégué répond que les conducteurs n'ont pas vécu du tout ces expériences de la même façon et demande au chef mouvement de s'adresser aux deux témoins pour savoir ce qu'il en est. Le chef mouvement répond que ce sont les délégués eux-mêmes qui doivent, en temps que conducteurs représentant leur collègues, donner leur point de vue.

Le reste de la séance n'a pas suivi d'ordre du jour. Le présent résumé présentera donc les discussions par thèmes plutôt que dans l'ordre chronologique.

Constats lors des essais

Problèmes pour la gestion des conducteurs

Les postes fixes n'étaient pas encore équipés complètement pour la gestion sans-planchettes. La situation était particulièrement difficile Gare de l'Ouest. L'équipement informatique, matériel et logiciel n'était pas entièrement disponible. Les lecteurs de badge censés permettre aux gestionnaires de suivre la présence des conducteurs n'étaient pas encore installés.

L'information concernant la prise en charge des rentrées de trains par les gestionnaires n'était pas bien passée au dispatching. Cela a entraîné des retards considérables en fin de service pour certains conducteurs, jusqu'à 75 minutes.

Le chef opérationnel mouvement présente un tableau très bien fait, dont il ressort que beaucoup d'agents n'ont que très peu roulé ou ont terminé bien avant leurs huit heures. Cela fait dire à un délégué que le contraste entre ces bénéficiaires et les perdants qui sont rentrés très en retard fait de Move un système beaucoup plus inégalitaire que le précédent, à l'inverse de ce que prétendaient les

promoteurs du projet. La hiérarchie attribue ces disparités à la mise en route du système.

Lorsque certains conducteurs se sont adressés au dispatching pour s'informer de leur fin de service dans une situation très confuse, ils n'ont reçu aucune réponse.

Taxis

Plusieurs incidents ont été signalés quant à la commande des taxis pour les agents finissant la nuit. Un gestionnaire dit que les commandes de taxis peuvent être gérées par le poste fixe, étant entendu que deux gestionnaires y soient présents.

Inconfort des locaux

Tout le mobilier prévu n'était pas encore présent lors de ces essais. L'équipement des locaux, en particulier au point de vue sanitaire, était encore incomplet. Les gestionnaires Gare de l'Ouest étaient obligés de laisser la porte de leur local ouverte, ce qui leur faisait subir de très pénibles courants d'air.

Remèdes proposés

Le chef mouvement informe de l'installation prochaine du logiciel Pex, en complément de l'écran SyReM. Il permettra de prévoir la suite du parcours d'un train, ce qui sera particulièrement intéressant pour planifier la rentrée des trains. Une modification de la logique du SyReM est annoncée. On n'alignera plus les trains sur la rame retardatrice, mais on accélérera celle-ci. Cette modification s'insère dans le passage à l'Eco-drive généralisé.

Les lecteurs de badge et l'équipement informatique prévu seront bientôt présents. Mais la hiérarchie ne donne pas de date ferme pour ces mises à jour.

Le chef opérationnel mouvement dit que les gestionnaires resteront à deux dans chaque poste aussi longtemps que nécessaire, six mois s'il le faut. Il précise que la formation des gestionnaires se fera sur le tas.

Les responsables se disent au courant des manquements divers constatés aux nouveaux locaux. Le nécessaire est demandé aux services concernés mais aucune date n'est donnée pour l'achèvement des aménagements.

Pointage des déplacements et intégration dans les services

Services partagés entre deux secteurs

L'assistant dépôt présente le code 18, qui permet d'ajouter à un service le temps de déplacement entre deux secteurs au moment où il est logiquement effectué. Le service devant resté limité à huit heures, il appartiendra au gestionnaire de laisser partir l'agent concerné assez tôt pour qu'il reste dans cette limite des huit heures. Les gestionnaires demandent que ce soit indiqué dans le tableau qui leur est fourni. La hiérarchie s'y engage.

Dégarages et sorties dépôt

C'est le pointage des déplacements entre le lieu principal d'un secteur et les lieux de remise des trains qui crée les discussions les plus longues. Les chefs affirment que l'ancien système de zones permettait à certains de se faire pointer des déplacements qu'ils n'effectuaient pas. Les délégués estiment que la correction de ce problème ne peut pas provoquer d'injustice envers les agents.

La question est très aiguë par rapport à Simonis car les principaux lieux de remisage des trains, Brel et Heysel, sont très excentrés par rapport à Simonis. Un délégué présente le cas d'un agent qui se serait installé tout près de Simonis, son lieu de travail. Dans l'hypothèse d'un dégarage à Brel, il devrait attendre le taxi une demi-heure plus tôt environ que l'heure à laquelle il devrait normalement se déplacer vers Simonis si son service y commençait. Ce délégué annonce au chef mouvement que le refus de pointer le déplacement d'un agent dans ces conditions conduira à une plainte au tribunal de travail.

Finalement, la hiérarchie propose de laisser à l'agent le choix de débiter en cas de dégarage à son lieu normal de travail ou bien au garage. Il est proposé de laisser à l'agent le choix de terminer à un autre endroit que le lieu normal de fin de service du secteur.

Metzos

Le chef opérationnel explique qu'il est prévu de nommer 10 metzos dans le 4/6, en supplément des sept déjà nommés dans le 5/7. Chacun des 17 metzos serait doublé par un metzo réserve.

Le chef dit ne pas avoir encore eu le temps de trier toutes les candidatures. Il précise qu'il travaille 12 heures par jour et que l'école n'aurait pas la possibilité de faire passer les épreuves aux candidats ces mois-ci. Il précise qu'il ne s'agira pas d'examens proprement dit car la fonction metzo ne sera pas plus rémunératrice que celle de simple conducteur.

Les délégués ne reçoivent pas plus de précisions quant à la répartition des points et à la date de l'épreuve. Le chef opérationnel mouvement dit que les metzos réserve actuels accompliront la fonction tant que les nouveaux n'auront pas été sélectionnés.

Roulements

La hiérarchie n'explique pas pourquoi il n'est plus possible de mettre en groupe A pour les services "journées" les conducteurs qui se trouvaient précédemment en catégorie 1 pour le même type de service.

Les délégués ne reçoivent pas plus de réponse quant à la proportion très basse de conducteurs en groupe A.

Divers

Le SPR ligne 2 attribue au gestionnaire la tâche de diriger le conducteur remplaçant vers le bon quai, selon que le remplacé passe en glissement ou en pause.

Plusieurs temps annexes sont discutés. La hiérarchie admet que le temps administratif en début de service, selon les accords d'exploitation, doit être de quatre minutes et non pas de trois.

Un permanent rappelle que la principale plainte des conducteurs vis-à-vis du nouveau système est le dépassement de la limite des trois heures de conduite consécutives. Il précise que rien n'est signé du côté syndical concernant Move et que ce ne le sera en aucun cas avant le mois de septembre. Il demande une réunion supplémentaire pour traiter les nombreux points qui ne l'ont pas été.

Le chef opérationnel répond à un délégué qu'il dénonce bien la signature du Directeur d'exploitation concernant les engagements de novembre 1999.

Malgré la demande, aucun document n'est disponible concernant les nouvelles règles de pointage liées au badgeage. Le chef opérationnel mouvement ambitionne de décompter des heures chaleur à ceux qui n'atteindraient pas la moyenne horaire. Il envisage même un retrait salarial si l'agent concerné n'a plus d'heures dans son pot.

Rédaction d'aménagements

À la fin de la réunion, le chef mouvement insiste pour lire aux délégués quelques réformes à introduire aux règles publiées récemment, en fonction des discussions de cette réunion. Un délégué répond qu'il ne peut se prononcer que par rapport à un texte présent devant ses yeux et à tête reposée. Il regrette que la hiérarchie ne transmette pas ses propositions avant les réunions, ce qui ferait gagner du temps et de la clarté.

Une modification demandée par un délégué est introduite dans le texte, qui est alors imprimé. La hiérarchie s'engage à transmettre le document à toutes les personnes présentes à la réunion.

Fin de la réunion à 13 h 50

*
**

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