
Trafic métro 12 octobre 2010

Présents :

Pour la hiérarchie : A. BOEYKENS (Chef mouvement métro), D. CANU (Chef opérationnel mouvement métro), M. ROEYKENS (R. H. métro), A. VAN VRECKEM (Chef administratif), G. SERGEANT (cadre de ligne), S. BELAFKIH (cadre de ligne adjoint)

Délégués : M. RACHIK (permanent), Ch. ECKER (permanent), A. HAJMHAND (chauffeur bus), S. OUAMAR, J. EL BOUJDAINI, A. CHIUWAK (permanent), C. EDMONDS, H. OSAÏD, B. BACHELART.

Début de la réunion à 9 h 15

Sécurité

Accident à De Brouckère

Le chef mouvement nous informe que le service Stib concerné a conclu que le voyageur qui a été entraîné dans les voies par la rame qui quittait la station s'est mis lui-même en danger. En effet, il a introduit sa main dans la porte qui se refermait, en violation du règlement qui interdit de rentrer dans le véhicule dès que le buzzer retentit. D'autre part, le conducteur métro a suivi les instructions et n'a basculé aucun système de sécurité.

En réaction à cet accident, il est prévu de lancer auprès des voyageurs une campagne de rappel des mesures de sécurité.

Incident à Baudouin

Deux conducteurs métro ont été interpellés à Baudouin et retenus par la police après une bagarre entre voyageurs. Plusieurs délégués s'étonnent que des policiers aient pu les considérer suspects car ils ne correspondaient pas du tout au signalement des agresseurs et étaient manifestement en service. Le chef mouvement dit que des policiers ne faisaient probablement pas partie de la brigade métro. Des policiers de la brigade métro ne devraient pas faire une telle confusion. En fait, on ne sait pas à quel partie de la police appartenaient ces agents, ni si le signalement des agresseurs leur avait été communiqué.

De toute façon les bandes enregistrées de l'incident sont maintenant en possession du parquet pour enquête et la Stib soutiendra ses agents si l'enquête montre une faute des policiers dans leur intervention. Le chef mouvement rapporte qu'il a déjà lui-même été menacé d'être embarqué alors qu'il demandait à des policiers de hâter la remise en service de la circulation métro après un suicide.

Le dispatching n'a pas fait appel aux metzos pour assurer le suivi psychologique des agents choqués car deux gradés sont intervenus pour eux. La suite de la procédure de suivi psychologique s'est faite comme prévue dans le système récemment rénové. Le chef opérationnel mouvement indique qu'il n'a pas été averti ce soir-là et qu'il le regrette.

Attitude des conducteurs face à des personnes dangereuses

Les responsables mouvement précisent bien qu'un agent n'est jamais obligé de se mettre en danger. Ni sa hiérarchie (dispatcher par exemple), ni la loi (assistance à personne en danger) ne peuvent l'obliger à prendre des

risques pour aider une personne en danger. Son seul devoir est de d'avertir de la situation, c'est-à-dire pour les conducteurs métro de prévenir le dispatching.

De manière générale, la hiérarchie demande aux conducteurs de signaler les fait de délinquance au dispatching en donnant dans la mesure du possible une description des auteurs.

Suivi des plaintes

Trop souvent les plaintes émises par la Stib suite à des actes de délinquance sont classées sans suite. Il a été décidé que dorénavant la Stib se porterait partie civile dans les cas graves, ce qui empêchera légalement de classer ses plaintes sans suite. Il est rappelé que la Société a dépensé de grosses sommes pour distribuer des papiers qui affichaient des menaces aux contrevenants lorsqu'on les grattait. Comme il semble ne s'en être suivi aucune amende, on craint que cet argent ait été purement gaspillé et que la crédibilité de nos services de sécurité et de répression n'en ait été diminuée.

Prévention

Un délégué rapporte qu'il avait promis à beaucoup de jeunes dans une station à problèmes qu'ils seraient invités à un stage de football. L'initiative a été annulée, sans doute à cause de changements internes à la Stib, et les jeunes en ont certainement gardé de l'aigreur et une méfiance envers la Stib. Ce n'est pas le seul événement de ce genre.

Il est également rappelé que le service prévention avait convenu lors d'une réunion en 2007 d'envoyer des ambassades de prévention dans les écoles aux alentours des stations à problèmes. Notre Directeur mode était présent à cette réunion et avait dit, en accord avec les syndicalistes, que seul un conducteur métro pouvait expliquer les contraintes de fonctionnement du métro aux jeunes. Quelques mois plus tard, un responsable du mouvement métro avait envoyé un rappel à la prévention à ce sujet et s'était vu répondre qu'il n'y avait pas de raison de tenir cet engagement. La responsable de ce service a eu un empêchement pour la présente réunion mais devrait être présente au prochain trafic métro.

Ressources humaines

Informations sur le pointage, et déplacements

Le responsable ressources humaines du métro indique que les différents codes de pointage sont disponibles aux bornes informatiques et promet d'envoyer le lien au délégué. Beaucoup de plaintes sont transmises aux délégués au sujet du pointage mais bien peu au chef opérationnel mouvement métro. Selon un délégué, la raison première du mécontentement est le manque d'information, qui empêche les agents de vérifier correctement leur bon d'information et leur bon de paie. L'incompréhension entraîne la suspicion et au bout de quelques mois la fureur. Un délégué, maintenant retiré du mouvement, avait dû dissuader les collègues de rentrer les trains après la distribution de bons particulièrement obscurs aux yeux des agents, qui n'y retrouvaient pas les pointages des déplacements qu'ils avaient effectués.

Le chef mouvement a répondu récemment à un délégué en lui envoyant des instructions au sujet des services dont les lieux de début et de fin ne correspondent pas. Il est demandé de faire la synthèse de ces instructions avec les informations sur les codes qui seront employés par rapport à ces instructions. Le responsable RH métro n'est pas contre l'idée mais laisse entendre que son service n'a pas assez de personnel pour rédiger la note nécessaire. Il prévoit de transmettre la demande aux RH Stib.

Un point particulier de ces instructions provoque une discussion. Il s'agit des services en déplacement, pour

lesquels on impose d'accomplir toute la planchette en plus des déplacements. Le temps total peut dès lors atteindre 9 h. La hiérarchie répond que la limite absolue de 8 h 39 convenue en 2008 ne tient plus à cause de Move. Par ailleurs, la garantie du service dans la zone de l'agent, inscrite dans Move, est assortie d'une remarque sur la possibilité d'y déroger dans des circonstances exceptionnelles. Un responsable estime que l'expression « Toute prestation exceptionnelle d'un service en dehors du secteur attribué » contenue dans les règles de Move ne signifie pas nécessairement que l'on ne pourrait attribuer qu'exceptionnellement un service hors de son secteur à un agent. Il ajoute qu'il aurait été troublé si on lui avait annoncé qu'un agent avait été envoyé tous les jours dans une autre zone mais pas pour un jour chaque semaine.

Automatisation

Les craintes d'un délégué par rapport au sort de certains conducteurs lors de l'automatisation sont rejetées vigoureusement. Le chef mouvement dit que les futures fonctions seront plus valorisantes pour les agents que la simple conduite métro. Quand le délégué précise que certains agents ont choisi la conduite métro justement parce qu'ils souffrent de maux les empêchant de rester longtemps debout, il lui est répliqué qu'il restera pendant très longtemps de la conduite manuelle sur les lignes 2-6.

De toute façon, il est prévu que les ressources humaines seront impliquées dans ce projet, ce qui est une nouveauté par rapport aux anciens projets de réorganisation.

En principe, l'arrivée des premières rames adaptées à l'automatisation est prévue en 2015 et la mise en route du projet lui-même peut-être en 2018 pour les lignes 1 et 5. Rien ne serait encore planifié pour les lignes 2-6 et de toute façon tous les projets dépendent de l'évolution des possibilités financières de la région.

Description de fonction

L'obtention d'une définition de fonction conducteur métro en 2004 a été l'aboutissement de 28 ans de luttes des agents, ponctuées par des grèves. Le chef mouvement indique que les définitions des divers métiers de l'exploitation à la Stib ont été faites en s'inspirant de ce qui avait été fait entre délégués et hiérarchie métro pour la définition fonction conducteur métro. Cette définition est en passe d'être remplacée par une description de la fonction. Cette transformation de « définition » à « description » est liée au passage à un système de classification des métiers de la Stib via une grille créée par une firme privée et destinée à établir les salaires. Un délégué signale que son permanent n'a pas reçu le projet des RH Stib auxquelles il s'était adressé. Le représentant RH métro explique que l'équipe chargée de la classification des multiples métiers ouvriers de la Stib a encore une dizaine de fonctions à traiter avant que l'ensemble ne soit signé. Il semble donc que le projet sera finalisé sans être présenté aux représentants des conducteurs métro. D'autre part, notre chef mouvement nous déclare ceci : « Il est clair que les définitions de fonction seront soumises aux syndicats. Nous ne disposons à ce moment, pas de plus d'infos, donc restons optimistes ! »¹

Un délégué souligne la différence entre la démarche de 2004, qui s'était faite en bonne transparence réciproque et l'actuelle élaboration de cette description de fonction, qui s'est faite en une séance impromptue au bout de laquelle les quelques conducteurs présents n'ont pas pu emporter de document. Il prévient que si cela aboutit à une description amputée d'un seul élément de la fonction, cela ne pourra qu'entraîner un arrêt de travail des conducteurs métro. Il est désavoué par un représentant syndical (non-conducteur de métro).

1 La définition fonction avait bien été transmise. Ce qui était demandé c'est la description fonction.

Attribution des services, horaires, roulements...

L'attribution des services matins de la ligne 2-6 a été le sujet le plus longuement débattu de cette réunion. De nombreux soupçons d'injustices dans la répartition de ces services par les assistants-dépôt sont évoqués. Un délégué exprime clairement sa conviction que l'on fait des cadeaux en matière de services aux agents qui aident parfois le dépôt. Le chef opérationnel mouvement métro demande si les délégués sont partisans d'un système de rotation automatique des services matins.

On rappelle qu'il avait été promis dans le cadre du plan Move que 40 % des conducteurs seraient dans le groupe A. Or ils ne sont actuellement que 25 %. D'après le chef administratif, les changements de graphiques, et donc de jeux de services, ont fortement diminué ces derniers mois. Il devrait donc être possible d'augmenter fortement cette proportion.

Le chef opérationnel métro évoque, sans s'engager, un projet d'attribuer les services un mois à l'avance à la catégorie A, une semaine pour la catégorie B et d'indiquer les tranches horaires une semaine à l'avance à la catégorie C. Mais il ne s'agit là que de chiffres purement indicatifs et la faisabilité du projet par rapport à la catégorie C paraît douteuse à certains. Un délégué dit préférer qu'on s'occupe prioritairement de faire monter plus vite les conducteurs de catégorie.

Le chef mouvement annonce un audit du programme « Shift-planning », actuellement utilisé pour placer les services des conducteurs. Il semble ne pas convenir pour cette tâche, mais est-ce par manque de formation des assistants-dépôt qui n'en utiliserait que 15 % des possibilités ou bien parce que ce logiciel a été conçu pour des systèmes planifiés et pas pour du temps réel ? Selon les résultats à venir de l'audit, il n'est pas impossible que l'exploitation métro s'inscrive comme la surface dans un projet avec la société Giro, créatrice d'*Hastus*, qui confectionne nos planchettes.

Le chef opérationnel annonce deux « propositions », qui sont manifestement déjà décidées :

Les demandes annuelles de zones, roulements, horaires, ne seront plus distribuées les années prochaines. Un système de listes d'attentes sera établi à la place. Dès qu'une place se libérera, l'agent inscrit sur la liste d'attente correspondante le plus ancien dans la fonction conducteur métro en bénéficiera. Il est proposé de l'attribuer plutôt en fonction de l'ancienneté de la demande (comme cela se fait pour les congés d'ancienneté). Mais la majorité craint que cela n'entraîne des discussions sur l'antériorité de la demande.

Le chef opérationnel mouvement métro annonce qu'il envisage de contrevenir à l'accord de 1993. Cette convention prévoyait que l'on ne changeait plus aucun conducteur de roulement pendant l'année en échange du renoncement aux congés travaillant payés. Comme il est envisagé de changer une partie des conducteurs de roulement pendant les vacances d'été, un délégué dit qu'en conséquence, on doit lever l'interdit sur les congés travaillant payés au métro. Plusieurs personnes de la hiérarchie, appuyées par un représentant syndical (non-conducteur de métro), s'opposent à cette demande. Le chef mouvement dit que ce sont les conducteurs qui ont contrevenu les premiers à cet accord par leur réticence à effectuer des RDF (CT récup'). Son adjoint précise que ce manque d'enthousiasme vient plutôt des nouveaux conducteurs que des anciens. Par ailleurs, il promet que les intéressés seront prévenus en décembre de leur changement de roulement pendant les vacances, afin de leur permettre d'adapter leur demande de vacances.

Les services « sociaux »

La monopolisation par certains agents des services adaptés à des situations médicales ou familiales exceptionnelle est dénoncée de tous côtés car cela empêcherait à la longue d'attribuer des services de ce type à des conducteurs qui se retrouveraient face à des situations grave. Le chef opérationnel mouvement prévoit de ne plus les attribuer

que pour trois mois, renouvelables, ce qui n'est pas contesté par les délégués. Il cite le cas typique d'un agent qui lui avait demandé un service spécifique pour une période déterminée, avant de protester lorsqu'il lui avait été retiré à l'expiration de la période convenue.

Il n'envisage pas de rayer les engagements pris envers certains conducteurs avant son intronisation. Un délégué précise que le sujet avait déjà été discuté avec son prédécesseur et qu'il avait déjà été convenu de limiter dans le temps l'attribution des services adaptés. En conséquence, personne ne devrait prétendre avoir un accord définitif pour un certain horaire.

Problèmes avec le dispatching et le matériel roulant

Face aux plaintes par rapport au ton impérieux de certains dispatchers, le chef opérationnel mouvement répond qu'on entreprend d'y remédier en faisant prendre conscience les intéressés de l'effet qu'ils font à la radio. On a fait parfois prendre la place d'un conducteur à un dispatcher. L'un d'entre eux est descendu du poste de conduite pour empoigner le téléphone et protester au dispatching au sujet du ton déplaisant.

On cite en exemple plusieurs dispatchers, connus pour leur compétence et leur calme. Le chef répond que plusieurs d'entre eux se rongent intérieurement tandis qu'ils affichent un calme inaltérable à la radio.

On cite un exemple d'insistance anormale d'un commis technique au dispatching, qui voulait à tout prix faire rouler avec voyageurs un train dont les freins électriques et les hacheurs de deux voitures étaient acquittés. On se plaint aussi du retour répété sur réseau de trains aux défauts récurrents. L'exemple d'une voiture revenue plusieurs jours de suite avec un problème d'alarme fantôme est cité. La hiérarchie insiste pour que des écrits des conducteurs relatent systématiquement ces faits aux cadres de lignes.

On se plaint aussi de problèmes trop fréquents de préparations bâclées aux dépôts. Selon la hiérarchie la situation s'est améliorée à Delta depuis qu'un metzo est présent dans la remise pendant les préparations. Il est suggéré d'appliquer la même solution à Brel.

Un problème récurrent

Le bruit excessif de la sirène du boa se déclenchant incompréhensiblement lors du démarrage du train a été dénoncé. Le chef opérationnel mouvement n'a pas reçu de réponse des responsables techniques à ce sujet. Le niveau sonore dépasse largement les tolérances légales. On évoque plusieurs possibilités de remédier à ce vice, mais le chef opérationnel mouvement répond qu'il ne lui appartient pas d'en parler puisque il a quitté le département technique. Il justifie les menaces proférées anonymement contre les conducteurs qui tenteraient de défendre leur ouïe. Selon lui, placer des journaux contre cette sirène équivaut à du sabotage car cela pourrait aussi assourdir les signaux d'alarmes.

Devant constater qu'on ne veut rien envisager pour remédier à ce grave problème, maintes fois dénoncé, un délégué prévient qu'on finira par lancer un mot d'ordre aux conducteurs de refuser de sortir ces trains. Le chef opérationnel mouvement métro répond qu'il en prend note. Les délégués conducteurs métro des deux autres couleurs ne se désolidarisent nullement de cette annonce d'action.

Fin de la réunion à 13 h 30

Résumé d'après les notes de 3794