
Trafic métro 13 décembre 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), M. ROBYN (cadre de ligne), S. BELAFKIH (cadre de ligne adjoint)

Délégués : M. RACHIK (permanent), A. HAJMHAND (chauffeur bus), S. OUAMAR, M. HANDANI, A. CHIUWAK (permanent), C. EDMONDS, K. RAMY, M. CHORFI, B. BACHELART.

Début de la réunion à 13 h 20

Sécurité

Accident à Rogier

Le chef mouvement nous informe qu'une enquête est en cours au parquet et aussi en interne à la Stib. La voyageuse accidentée a reconnu ne pas avoir dégagé sa main de la porte au moment de leur fermeture. Le parquet a visité les lieux de l'accident et on a pu lui montrer les problèmes récurrents lors de la fermeture des portes.

Des voyageurs ont affirmé à la police avoir tiré immédiatement des plaquettes d'alarme. Ce sont ces témoignages qui auraient entraîné la réaction de la police judiciaire qui a saisi le GSM de l'agent et l'a interrogé au milieu de la nuit.

La hiérarchie affirme son soutien à l'agent et donne quelques précisions sur le suivi psychologique qui lui a été offert. Mais elle se dit impuissante à influencer le comportement de la police. Le chef opérationnel mouvement métro ajoute qu'une action des conducteurs sur le réseau n'aurait aucune influence sur le responsable policier, qui n'utilise certainement pas les transports en commun.

Incident à Baudouin

Le chef mouvement donne quelques informations supplémentaires sur l'incident dont deux conducteurs ont été victimes suite à une rixe entre voyageurs. Les policiers arrivés sur les lieux n'étaient pas de la brigade du métro. Trouver sur les lieux d'une agression deux personnes en possession des mêmes radios qu'eux ne pouvait que leur paraître suspect. Malheureusement nos deux collègues n'étaient pas en possession de leur carte d'identité.

Prévention

Madame Parello nous projette une présentation des activités de son service. Les équipes de prévention en station et leur encadrement totalisent une centaine de personnes, et ne sont qu'une partie du dispositif. Un cadre de ligne affirme péremptoirement que la formation donnée à ce personnel est bien assez longue et adaptée à leur future mission. Madame Parello nie que ces agents puissent hésiter à intervenir lors d'incidents de crainte du mauvais effet qu'aurait une éventuelle plainte client sur leur potentielle carrière à la Stib.

La responsable nous donne des informations sur les nombreuses actions que son service effectue en collaboration avec d'autres entités de la Région. Elle explique qu'une politique de sécurité doit consister en deux volets : la prévention, qui est son domaine, et la répression, qui est du ressort d'un autre service.

L'exemple de la participation des jeunes d'un quartier à la création d'une fresque est relaté. Madame Parello rapporte comment l'artiste est parvenu à intégrer dans le projet un groupe qui avait au départ une attitude négative.

Beaucoup d'actions ont été menées dans les écoles. Il a été décidé récemment d'y faire collaborer deux conducteurs métro, un francophone et un néerlandophone. La Stib propose dans certains cas de mener des actions étalées sur une année dans certaines écoles. Mais les directions scolaires, y compris celles d'établissements bien côtés, n'apprécient pas toujours l'idée. Des actions ponctuelles sont parfois menées dans certaines écoles.

Certains adolescents sont recrutés pour devenir des usagers modèles au long de leurs trajets habituels dans nos véhicules et donc des exemples pour les autres. Un délégué soutient que seuls des conducteurs du mode utilisé par un de ces jeunes peut lui faire comprendre la nécessité de certains comportements. Il lui est répondu que les personnes qui s'occupent de les former ont une connaissance suffisante dans tous les domaines du transport public.

Il est expliqué que les agents de prévention n'ont pas plus de droits vis-à-vis des perturbateurs que le citoyen ordinaire. Il est demandé si les voyous ne finissent pas par s'en rendre compte et ne plus être intimidés par leur présence. Madame Parello en convient pour ce qui concerne les voyous mais soutient que le citoyen ordinaire reste plus hésitant à transgresser les règlements en leur présence.

On regrette que les équipes répressives chargées d'agir contre ces délinquants ne soient pas en nombre suffisant. Mais le réseau de la Stib est très vaste et le nombre de patrouilles limité.

Il est demandé si l'on peut rendre accessible aux conducteurs la présentation projetée. Madame Parello préconise de distribuer un résumé moins aride.

Un délégué demande si les résultats des actions du service prévention se reflètent dans les statistiques. Madame Parello n'a pas apporté de statistiques. Elle explique pourquoi elle ne pense pas qu'elles puissent suivre fidèlement l'évolution de la situation de la délinquance.

Campagne mouvement métro

Le chef mouvement métro annonce qu'il est prévu une nouvelle campagne d'appels en station pour rappeler aux usagers les règles d'embarquement. Une action plus énergique est également programmée.

Ressources humaines

Informations sur le pointage, et les bons d'information et de paie

Le responsable ressources humaines du métro nous apprend qu'un groupe de travail s'occupera dès janvier d'une nouvelle mouture du recueil de pointage (l'équivalent de notre vade-mecum pour le personnel administratif chargé du pointage) et d'une nouvelle mouture des bons d'information et de paie.

Automatisation

Dès janvier, une personne – récemment arrivée dans ses nouvelles fonctions – se chargera du volet social du projet automatisation, qui bénéficiera d'un budget. Le projet complet devra être transmis à la Région en juin 2011.

Description de fonction

Les différentes descriptions de métiers ouvriers à la Stib sont maintenant prêtes. Les spécialistes de la Stib et ceux de la société Berenschot vont collaborer pour introduire leurs contenus dans les grilles qui serviront à définir à quel barème correspondra chaque fonction. Au plus de points dans une description, au plus élevé le résultat de la grille.

Les descriptions de fonction ont déjà été remises à un permanent par couleur mais avec interdiction de les diffuser.

"Nomination" passage à l'effectif

Il est demandé que les conducteurs passent à l'effectif après cinq ans, examen linguistique réussi ou pas. La hiérarchie explique que cela dépend des autorités politiques, car c'est une loi qui définit les compétences linguistiques obligatoires pour les agents en contact avec le public.

Le chef mouvement récuse l'argument de certains selon qui les conducteurs métro n'auraient pas de messages bilingues à passer eux-mêmes. Le représentant RH prévient que retirer les contacts avec la clientèle de notre prochaine description de fonction risquerait de la dévaloriser.

Plusieurs délégués regrettent la spécificité insuffisante de l'examen par rapport à la fonction et soulignent la difficulté de suivre les cours à Haeren. Il est dit par le chef administratif et par le représentant RH que des CD Rom contenant des cours de néerlandais sont disponibles.

Services, horaires, roulements...

L'attribution des services matins de la ligne 2-6 a de nouveau été discutée. Le chef opérationnel mouvement métro répond qu'il a bien demandé une rotation des services les plus allégés. On cite le cas d'un conducteur groupe C qui est affiché catégorie A car il effectue toujours le même service, que ses collègues détestaient. Cela crée des tensions avec les agents plus anciens qui ne sont pas encore en groupe A. Un délégué dénonce la perte de salaire de certains agents qui reçoivent systématiquement des services comptant moins d'heures de nuit que leurs collègues du même groupe.

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 %. On demande que les metzos soient retirés du calcul car il s'agit d'une fonction différente, dont les roulements ne sont pas encore clairement définis. Le chef opérationnel mouvement métro répond qu'il est plus important d'assurer de meilleures conditions aux agents du groupe B et si possible à ceux du groupe C que d'augmenter le nombre d'agent en groupe A. Il promet que dès janvier, les agents du groupe B auront leurs services établis une semaine à l'avance. Si un imprévu devait survenir, il reviendra à l'assistant-dépôt de contacter les agents pour trouver un volontaire pour un changement de service. Il espère qu'il sera possible à l'avenir de donner au moins la tranche horaire quelques jours à l'avance aux agents du groupe C.

Passage de certains agents du 5/8 vers le 4/6 pendant les vacances

L'administration a déjà établi la liste des agents qui seront versés du 5/8 au 4/6 pendant les vacances. Il est demandé pourquoi on n'a pas d'abord fait appel aux volontaires. Certains agents sont dans le 5/8 parce qu'ils n'ont pas pu accéder au 4/6 et auraient donc été heureux de rentrer dans le 4/6 pendant les vacances.

Le chef administratif s'engage à avertir les agents concernés au plus tard début janvier.

Prochaines planchettes

Le chef opérationnel mouvement admet qu'il y a pas mal d'erreurs dans les planchettes des lignes 1-5, comme le lui ont signalé des délégués de toutes couleurs. Ces services n'étaient prévus que pour la durée des travaux à l'armoire de signalisation à Beekkant, mais ceux-ci dureront bien plus longtemps que prévu.

Des nouvelles planchettes pour les services irréguliers sont préparées et le chef administratif les enverra aux délégués. Le chef opérationnel mouvement demande que les éventuelles remarques soient faites par les délégués avant lundi prochain.

Services irréalistes en ligne 2-6

En raison de divers problèmes, les conducteurs effectuant des après-midi sur la ligne 2-6 finissent quotidiennement avec un retard de l'ordre du quart d'heure. Plusieurs solutions sont envisagées comme de rajouter des réserves, d'agir plus efficacement contre les perturbateurs et d'améliorer la fiabilité du matériel en service. Le chef opérationnel métro dit que de nouveaux chronométrages détaillés sont en cours.

Problèmes avec le dispatching et le matériel roulant

État général des rames

Le chef mouvement et son adjoint récusent les termes employés par un délégué pour décrire l'état du matériel. Ils proposent d'amener les sceptiques à une visite dans les ateliers pour qu'ils puissent constater les efforts qui sont réalisés pour enregistrer les avaries et les traiter.

Le chef mouvement dit que le conducteur doit respecter les règles reprises dans l'IREM et le Vade Mecum (exemple : si un train a un nombre de bogies isolés trop important et que la règle stipule que ce train doit-être retiré du service, le conducteur doit le stipuler au CT et appliquer la règle prévue pour ce type de situation).

Bien qu'il souligne la difficulté du travail d'entretien des véhicules, son adjoint admet que faire revenir sur le réseau plusieurs jours d'affilée une rame dont un défaut récurrent provoque de gros services bloqués est une faute.

La sirène du boa

Un délégué explique que plusieurs metzos (dont il fait partie) sont chargés d'effectuer des essais suite à une nouvelle modification. Un autre délégué exprime son scepticisme car il craint qu'une modification informatique ultérieure fasse ressurgir le problème. Il ajoute que signaler un éventuel problème porte par la sirène plutôt que par le bouton de fermeture porte a déjà entraîné des erreurs de diagnostic. Pour lui, il faut couper la liaison « avarie supposée aux portes - sirène agressive ». Mais le chef opérationnel mouvement ne veut rien entendre. Selon lui, on peut faire confiance aux programmeurs du sous-traitant de la CAF.

Fin de la réunion à 17 h 30

*
**

Résumé d'après les notes de 3794