
Trafic métro 9 février 2011

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), Y. STERCKX (cadre de ligne adjoint), L. Maroy (responsable projets métro), J. MICLOTTE (Communications BUM)

Délégués : M. HANDANI, J. DREESEN, J. EL BOUDJAINI, B. BACHELART

Début de la réunion à 9 h 10

Augmentation de la fréquentation & projets

La fréquentation de nos lignes métro augmente depuis des années de telle façon que les rames seraient bloquées par l'afflux depuis longtemps si les gros investissements nécessaires n'avaient pas été plusieurs fois consentis. D'après les comptages effectués, le tronçon le plus chargé est entre Stockel et Beekkant. La volonté est d'augmenter la fréquence par paliers. Sur le tronçon commun ligne 1-5, elle devrait passer à 2'30" en 2012, à 2' en 2018 et à 1'30 quelques années plus tard.

Passage à l'intervalle de 2'30"

Le chef mouvement et le chargé de projet expliquent que cela implique une coordination plus serrée entre le dispatching et la gestion des conducteurs. Un programme spécifique, le GCTR, sera utilisé pour la gestion des conducteurs. Cela libérera les gestionnaires réseau, qui ne devront plus passer la journée les yeux rivés sur l'écran Wind. Ils pourront donc plus s'occuper des conducteurs eux-mêmes.

Le chef projet précise que ce passage se fera progressivement, avec des essais du logiciel d'abord pendant le week-end. Que se passera-t-il après l'instauration de la gestion définitive des conducteurs par le GCTR si on subit une panne informatique ? Le chargé de projet répond que l'on fera gérer les conducteurs par les gestionnaires comme cela se fait actuellement.

Contrairement à MOVE, il n'y a pas de date butoir indiquée par le politique. Le mouvement métro ne passera donc à ce système que lorsque tous les éléments seront en place et vérifiés.

C'est dans le cadre de ce plan qu'une firme privée a été appelée pour analyser les aspects humains du projet.

La hiérarchie envisage d'utiliser des conducteurs à mi-temps pour les pointes du matin et de l'après-midi. Du côté syndical, on demande de faire appel en priorité aux collègues qui seraient intéressés par la formule avant d'engager des nouveaux en mi-temps.

Automatisation

L'automatisation et l'augmentation de fréquence correspondante nécessite plusieurs investissements, dont plusieurs ont déjà été acceptés par le gouvernement bruxellois. Le système actuelle de signalisation, encore très sûr, devra être remplacé par le système CBCS, qui permet de faire varier la taille des circuits de voie sans devoir procéder à des modifications matérielles. Il faudra 43 rames pour arriver à la fréquence de 2', le gouvernement bruxellois les a déjà accordées. Il faudra aussi construire un dépôt à Erasme et aménager celui de Delta.

Il n'y a pas de budget prévu pour un plan social. Le chargé de projet dit et répète qu'il n'y aura pas de licenciement sec et donc qu'il n'y pas lieu de prévoir un plan social dans le sens où on l'entend généralement ; il préfère parler d'un plan d'accompagnement. Il lui est fait remarquer que si l'on n'inscrit pas de chose de ce genre dans les budgets sollicités à la Région, il ne sera plus possible de faire valoir des demandes plus tard. Il n'est pas de cet avis, car la Stib est dans l'impossibilité de rentrer des budgets détaillés pour tous les éléments d'un projet en construction. Les différentes phases de l'automatisation vont s'étaler sur plusieurs années et l'on pourrait, dit-il, encore introduire une demande de budget.

Un délégué signale à plusieurs reprises que parmi les conducteurs qu'il a interrogés, très peu souhaitent aller vers une des nouvelles fonctions indiquées comme possibles pour les conducteurs de la ligne 1-5 lors de l'automatisation. Son collègue demande si l'on compte faire changer de fonctions les conducteurs les plus âgés juste quelques petites années avant la pension légale ? Plusieurs délégués demandent que les prépensions soient possibles dans ce genre de cas. On est conscient que pour certains agents, des problèmes physiques rendent impossible la mutation vers des fonctions station où il faut rester debout toute la journée.

Le chargé de projet propose de faire l'inventaire de ces préoccupations.

Les délégués s'inquiètent du salaire des agents lorsqu'ils ne seront plus conducteurs mais affectés à une autre fonction. Le responsable RH répond qu'il sera alors procédé à une nouvelle pondération de la description de fonction selon les nouvelles tâches.

Sécurité et suivi psychologique

Le chef mouvement lit un extrait du message reçu par le chef de la brigade « métro » de la police fédérale, dont l'essentiel est l'énumération des mesures décidées après le lancer de pavés sur le pare-brise d'un collègue. En fait, notre réseau n'est qu'une partie des attributions de cette brigade.

Les délégués demandent quelles seront les mesures prises après le mois de mars. Il leur est répondu que cela doit se décider avec la police fédérale selon l'évolution des problèmes.

Le cadre de ligne 1 annonce que cinq voyous, dont ceux qui ont jeté les pavés sur le pare-brise d'un conducteur, ont été identifiés. Un délégué demande que la Stib fasse connaître ce genre de choses, sans citer les noms, puis les condamnations obtenues, afin de dissuader les candidats aux violences et au vandalisme. Son collègue propose qu'on affiche ce genre d'informations dans les valves des stations. Le cadre de ligne 2 craint que cela soit illégal, même en ne citant pas les noms. On demande de vérifier ce point auprès du service juridique Stib.

L'utilisation des metzos dans le plan de sécurité est évoqué. Les syndicalistes rappellent que ce n'est pas là une des tâches prévues dans leur fonction et qu'il n'ont aucune formation pour cela.

Comment, qui et dans quels cas prévenir les syndicats en cas d'agression ? La question ne trouve pas de réponse claire. Le cadre de ligne 2 insiste pour que ce soient les syndicats qui donnent la liste des délégués à prévenir et la tiennent à jour.

À Beekkant et Gare de l'Ouest

La hiérarchie donne des explications au sujet du travail de sécurité accompli dans et autour de ces stations. Cela s'est fait en collaboration avec les services communaux concernés, en particulier les « gardiens de la paix ». Tous les recoins susceptibles de servir aux voyous ont été inventoriés. À cette occasion, on s'est aperçu que des logements étaient squattés autour de la station Gare de l'Ouest, ce qu'aucune autorité ne savait.

On a particulièrement veillé à boucher tous les orifices susceptibles d'être utilisés pour lancer des projectiles sur les rames.

Nouveau suivi psychologique

Un nouveau système est en fonction depuis peu. Mais les délégués ont appris qu'il comporte quelques failles. Un agent choqué avant un long week-end ne pourra être contacté par l'assistance sociale que le premier jour ouvrable suivant. La hiérarchie estime cela logique. Mais un délégué craint que cela frustre l'agent concerné, à qui l'on avait dit qu'il serait contacté le lendemain. Il demande que l'on diffuse cette précision afin de ne pas décevoir l'agent qui s'attendait à être soutenu par sa hiérarchie. Le chef administratif dit que certains agents coupent leur GSM après un choc psychologique. Le délégué a déjà eu une expérience de ce genre et estime qu'il est normal que certains dans ce genre de cas éprouvent le besoin de se couper de la Stib pour mieux récupérer de leurs émotions.

La première étape dans ce processus revient au dispatcher, qui doit percevoir la nécessité de procurer de l'aide à un conducteur dans les circonstances où l'on peut être choqué. Un syndicaliste demande si ces responsables ont bien été formés à cette tâche. Il s'étonne d'avoir entendu un dispatcher demander à un agent de se calmer et de continuer son tour après avoir été menacé d'un couteau. Les délégués demandent si la pression exercée sur les dispatchers pour obtenir les kilomètres parcourus contribue à de telles réactions. Ce n'est pas l'avis de la hiérarchie. Un ancien dispatcher dit qu'une formation de deux heures peut suffire à certains pour percevoir un choc psychologique alors que d'autres n'y arriveront pas même après une formation beaucoup plus longue. Il précise que des choses de ce genre ne doivent pas être traitées par le régulateur au dispatching mais bien par le chef de salle.

Il avait été dit que tous les intervenants possibles pour l'agent seraient avertis de son choc afin de mieux l'accueillir à son retour. Or cela ne se fait pas. La hiérarchie pense qu'il est inutile de prévenir tout le monde et qu'il faut cibler les informations qu'on transmet.

Suivi du matériel roulant

Tom Michiels, responsable du suivi technique des trains, est venu au cours de la réunion expliquer comment s'organise le suivi des réparations et entretiens.

Toutes les séries de tâches se font dans un ordre précis, normalisé Iso. Pour les entretiens, il existe pour chaque série de rames une série de fiches qui reprennent toutes les opérations à effectuer.

Lorsque un agent a fini la visite d'un véhicule, une contre-visite peut être effectuée, afin de vérifier que tout a bien été effectué correctement et, si cela n'est pas le cas, d'expliquer à l'agent comment améliorer son travail.

Les réparations des avaries signalées par les conducteurs se font également suivant un processus précis, dans lequel tout est noté et qui se termine par une « clôture d'avarie ». Tout ce qui a été fait est noté sur la fiche de la voiture en question.

Selon le chef mouvement et le responsable du suivi technique des trains, la fréquence des avaries notées par les commis techniques du dispatching est en baisse d'année en année. Il y a quelques années l'intervalle moyen entre deux avaries pour la même voiture est passée de 30 000 km il y a quelques années à moins de 25 000 km actuellement. Les statistiques du matériel roulant ne reflètent pas l'impression des conducteurs d'une plus grande fréquence d'avarie sur la paire de lignes 2-6.

Reconnaissance des accords anciens

Le chef opérationnel mouvement dit que les temps changent. Une longue discussion tourne autour de l'initiative qu'a prise l'administration exploitation métro d'annoncer à 36 conducteurs des roulements 5/8 et 5/7 qu'ils passeront dans le 4/6 pendant les vacances d'été. Le chef opérationnel explique cette infraction à l'accord de 1993 par l'attitude de plusieurs conducteurs qui s'étaient engagés à venir travailler tel ou tel jour afin de pouvoir ensuite

le coller à une période de vacances mais n'ont pas respecté leur engagement. Il dit que si l'on veut rester dans l'ancien système où l'on se fiait à ce genre de déplacement de congés pour combler les trous pendant les vacances, il sanctionnera lui-même les défaillances.

On lui répond que le problème n'est pas entièrement nouveau. Il était déjà arrivé dans un passé assez lointain qu'un conducteur oublie qu'il avait signé pour un collègue. Il avait été décidé de rappeler systématiquement leur engagement quelques jours avant la date fixée aux conducteurs concernés. Le chef opérationnel mouvement est d'accord d'appliquer ce principe.

Lorsque le chef administratif aura fini de collationner les demandes de vacances, une nouvelle simulation sera faite. Elle sera communiquée aux délégués lors de la prochaine réunion.

Il y a une volonté générale des délégués présents de revenir aux CT payants si l'administration abandonne le principe du maintien toute l'année dans le roulement et la série pour tous.

Partage et contenu des services

Tous les délégués demandent que les services les plus légers ne soient pas réservés à quelques privilégiés. Un syndicaliste suggère que l'on mette hors-roulement ces services comportant beaucoup de « mou ». Il y voit l'avantage qu'en cas de service en déplacement, le conducteur concerné – toujours un « hors-roulement » – pourrait effectuer ses déplacements pendant ses temps de « mou » et ainsi ne pas dépasser huit heures de travail.

Le chef mouvement estime qu'il n'y a pas de services lourds, mais bien des services normaux et des services légers. Il dit que les services ne dépassant plus les huit heures, ils ne sont plus lourds comme avant, lorsque certains atteignaient les 8h39. Il ajoute que les règles prévoient des pauses et des glissements. Un délégué répond que la réalité sur le réseau est différente car les tours sont souvent bien plus longs que ce qui est noté sur les cartes agents, en particulier sur la ligne 2-6 lors de la pointe de l'après-midi. Il demande ce qu'on a fait pour réévaluer ces temps de parcours. La hiérarchie répond qu'on a imaginé de placer une partie du mou contenu dans certains services à la fin de ceux-ci, de façon à permettre de terminer le service à l'heure quand bien même la prestation de conduite terminerait en retard.

Une des conséquences de la suppression des services réserve est soulignée par un délégué : il n'y a plus de service adapté pour la visite médicale annuelle. Celle-ci est obligatoire et on constate que beaucoup d'agents n'y sont plus passé depuis deux ans. La hiérarchie reconnaît le problème et l'assume. Le cadre de ligne 2 précise que la visite médicale obligatoire ne correspond pas à la sélection médicale des conducteurs bus, qui a une validité de cinq ans.

Fin de la réunion à 13 h 05

*
**

Résumé d'après les notes de 3794