
Trafic métro 12 octobre 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), L. RICKER

Délégués : M. RACHIK (permanent), N. EL KHATOUTI, S. OUAMAR, A. CHIUWAKH (permanent), Y. MARION, M. CHORFI, R. Merzgoui B. BACHELART.

Absent car non prévenu : Ch. ECKER (permanent)

Début de la réunion à 9 h 15

Sécurité

Présence dans les stations

Le nouveau Directeur du service a envoyé au mouvement métro les précisions suivantes. 48 agents ont été engagés pour venir en renfort dans les stations, dont 40 ont déjà commencé leur formation. Ils ont été engagés pour remplacer les agents du privé, venus en urgence pour pallier la vague d'insécurité.

Selon les statistiques présentées, l'aide arrive sur place dans les 10 minutes pour 85 % des appels.

Les délégués insistent pour que cette présence renforcée soit maintenue à long terme car dans le passé, on a systématiquement diminué la présence après quelques mois d'accalmie, ce qui a provoqué le retour des incidents. La hiérarchie assure que ces agents ne seront plus retirés des stations à risque. Par rapport aux agents de la société privée, ils ont l'avantage de pouvoir dresser des P.-V. aux contrevenants.

Ressources humaines

Remplacement

M. Roeykens annonce son départ vers le bus en décembre et présente son remplaçant à la tête du département RH Bum. Ils travailleront ensemble les tout prochains mois avant le départ de M. Roeykens.

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

Un délégué constate que le code T014 - utilisé pour noter les déplacements - est introuvable dans le recueil de pointage de 106 pages disponible sur les bornes informatiques. Les responsables conviennent qu'il s'agit d'une spécificité métro. Le délégué ajoute que les assistants-dépôt disent que le temps correspondant est automatiquement payé et non pas versé dans le pot d'heures. Il est rappelé que suite à la suppression du système abonné - non-abonné dans le cadre de la Convention annualisation, il avait été décidé que les déplacements hors-planchettes seraient valorisés à 150 % dans le pot d'heures. Le responsable RH métro n'en disconvient pas mais

précise que la décision de payer est dû à la volonté des RH Stib de diminuer le pot d'heures. Il lui est rappelé que la plupart des conducteurs souhaitent récupérer ces heures et que la Convention leur en donne le droit. Il répond qu'il transmettra. Le chef administratif explique que l'on a ajouté une colonne au bon d'information pour permettre de retrouver le pointage de ces déplacements au jour le jour.

La discussion au sujet du refus de la hiérarchie d'assouplir ses règles concernant le badgeage est animée car plusieurs délégués ne comprennent pas que l'on ne puisse pas tenir compte de cas d'espèces, en particulier lorsque cela n'entraînerait ni perte financière ni perte de temps de travail aux dépens de la Direction. La hiérarchie justifie son intransigeance par la crainte d'éventuels abus. Un délégué répond qu'il n'est pas compréhensible d'être aussi intransigeant par rapport à un règlement contraire aux lois. En effet, la loi stipule que tout moyen mesurage du travail en vue d'établir la paie doit figurer au règlement de travail. La hiérarchie ne peut pas utiliser une note de service en guise de règlement de travail - en particulier à la Stib, qui dispose d'un Conseil d'Entreprise - car la loi sur les règlements de travail stipule ce qui suit :

« Art. 11. Au cas où il existe un conseil d'entreprise, celui-ci établit le règlement et apporte les modifications à un règlement existant.

Les membres du conseil d'entreprise ont le droit de proposer au conseil d'entreprise des projets de règlement ou de modification à un règlement existant.

Ces projets sont communiqués par l'employeur à chacun des membres du conseil d'entreprise.

Ils sont, en outre, portés en même temps à la connaissance des travailleurs au moyen d'affiches apposées à l'intérieur de l'entreprise en un endroit apparent et accessible. »

Deux délégués préviennent que l'attitude de la hiérarchie incite les agents à s'adresser au tribunal du travail. Le chef opérationnel mouvement métro répond que s'ils gagnent devant le tribunal du travail, le règlement de travail sera changé dans les six mois suivants.

Plusieurs délégués dénoncent le retrait d'un quart d'heure de salaire lorsqu'un agent se présente avec 3' de retard à la prise de service alors qu'il faut terminer son service avec un retard de 6' pour être crédité d'un quart d'heure. On demande une symétrie : 3' dans les deux cas, sinon 5' dans les deux cas, ce qui serait plus conforme aux règles du recueil de pointage et de l'équité. Le responsable RH métro transmettra aux RH Stib.

Attribution des zones, horaires, roulements

Suite à des incidents répétés, plusieurs délégués demandent que l'on revienne au système de demande annuelle « zone, horaire, roulement, série » au lieu du système de liste d'attente. Il est clair que le délai de plusieurs mois entre la décision en octobre 2010 de créer une liste d'attente et la publication en juillet 2011 d'une note aux conducteurs a provoqué des dysfonctionnements du système. Le chef opérationnel mouvement n'envisage toutefois pas de retour à l'ancien système et affirme que les anomalies vont se régulariser d'elles-mêmes. Par rapport à quelques agents qui ont vu un conducteur prendre une place dans le 5/7 pour laquelle leur ancienneté aurait dû leur donner priorité, il précise que l'un d'entre eux (10 ans d'ancienneté) est passé dans le 5/7 à son tour et qu'il ne reste plus que deux cas anormaux. Il encourage par ailleurs ceux qui souhaitent faire rectifier une situation anormale à s'inscrire sur la liste d'attente.

Il explique que la demande peut se faire soit oralement soit par écrit auprès d'un assistant-dépôt. Elle sera retranscrite par celui-ci dans un document accessible aux cadres de ligne. Il n'est pas de l'avis d'un délégué qui estime que ce genre de chose devrait se faire par formulaire type afin d'éviter toute ambiguïté dans la demande.

Transmission des documents administratifs

Plusieurs agents se sont plaints de conséquences désagréables, voire catastrophiques, du retard de transmission de documents administratifs depuis l'administration mouvement métro jusqu'à l'Atrium. La hiérarchie concernée répond que des annexes ou indications manquantes sont l'unique cause de ces retards. Le chef administratif dit recevoir très fréquemment des formulaires incomplètement remplis, ce qui nécessite des rappels aux agents concernés. Selon le responsable RH métro, un document correctement complété est transmis par ses services dans l'heure de sa réception.

Automatisation et 2'30" d'intervalle

Les RH ne prévoient pas de volet social dans le cadre de l'automatisation car selon le responsable, il n'y aura pas diminution de personnel et de nouvelles fonctions seront accessibles aux conducteurs.

Ce n'est pas l'avis de tout le monde et un délégué cite un cas de figure. Actuellement, un conducteur (tram, métro, bus) peut prendre sa prépension à 58 ans à condition d'avoir 25 ans d'ancienneté comme conducteur, puisque les fonctions de conduite figurent dans les métiers lourds reconnus. Dans le cas où un agent arriverait à 24 ans et 11 mois de conduite métro le jour de l'automatisation, et serait versé dans une fonction nouvelle, il devrait continuer jusqu'à trente ans d'ancienneté pour pouvoir prendre sa prépension, soit cinq ans supplémentaires.

La hiérarchie annonce qu'une réunion spécifique concernant les aspects humains du passage aux 2'30" d'intervalle et de l'automatisation se tiendra en novembre. Un délégué constate que ce délai empêchera d'introduire le sujet social dans le projet d'automatisation actuellement discuté dans le cadre du contrat de gestion entre la Stib et la Région bruxelloise.

Plusieurs délégués sont nettement moins optimistes que la hiérarchie au sujet du GCTR, pierre angulaire de la future gestion du conducteur par le dispatching, car il est basé sur le SyReM, qui est loin de donner satisfaction. Du point de vue de la hiérarchie, le SyReM est en phase de *fine tuning* (c'est-à-dire ajustage ou fignoilage, pour ceux qui ne pratiquent pas le jargon patronal).

Le chef opérationnel mouvement métro garantit que les conducteurs pourront fermer leur Astrid dès qu'ils descendront d'un train pour être remplacés. Les communications concernant leur service se fera par les écrans, par un système amélioré. Une planchette sera toujours attribuée à chaque agent en début de service et ce sont uniquement les modifications suite à des perturbations ou glissement d'horaire des trains qui seront effectués par le GCTR.

Descriptions de fonction

Les remarques des différentes délégations syndicales pour les descriptions de métiers ouvriers à la Stib ont été transmises à la Direction, qui a modifié les descriptions de fonctions selon ces remarques. Les descriptions seront ensuite introduites dans la grille de la société société Berenschot, qui permet d'attribuer un certain nombre de points à chaque élément de la définition. Selon le total, telle ou telle classe sera attribuée, ce qui définira le barème. Les permanents laissent entendre que les trois métiers de conduite se retrouveront au même niveau barémique.

Prime d'intéressement

Il avait été promis que la demande d'une prime liée aux résultats serait examinée. Le chef opérationnel mouvement dit qu'il n'est pas opposé au paiement d'une prime aux agents en fonction des résultats de la BUM mais que ce n'est pas de son ressort. Le responsable RH métro dit qu'il transmettra la demande.

Un permanent rappelle les réalités des Conventions collectives de travail et du récent arrêté royal qui limite des augmentations salariales à 0,3 %. Un délégué rappelle que les modes sont séparées du point de vue comptable. Un de ses collègues pense qu'il faudrait s'adresser à notre Directeur métro, qui avait reçu la demande sans s'y opposer.

Services, horaires, roulements...

Le chef mouvement explique que la Dot confectionne les services selon les règles transmises par le mouvement métro. La hiérarchie admet qu'il y a eu ces derniers temps des dysfonctionnements, qui ont été signalés à la Dot, entraînant un réajustement au sein de ce service.

Le mouvement métro tient à recevoir les futurs services plusieurs semaines à l'avance car il a fallu les dernières fois plusieurs séries de vérification-renvoi pour que les planchettes correspondent sans trop d'erreurs aux règles.

Prochaines planchettes

Les planchettes en service depuis le 19 septembre n'ont pas été présentées préalablement aux délégués. Plusieurs réclamations sont transmises par les délégués. Certains temps de déplacements sont tronqués, par exemple le déplacement depuis et vers le garage Stockel comptabilisé à 30' alors que tous les tableaux le notent à 34' ou 35'. Un délégué demande que l'on rajoute 1' pour la vérification des freins avant l'appel pour sortie de dépôt. Le chef opérationnel mouvement répond que cela ne doit pas se faire car la vérification faite au préalable par le matériel roulant dégage le conducteur de toute responsabilité en cas de défaut du train, quel que soit le problème.

Le jeu de services suivant arrivera probablement en même temps que le passage aux 2'30" d'intervalle en heure de pointe.

Le chef opérationnel mouvement propose de se réunir avec un délégué par couleur pour examiner ces futures planchettes dès qu'elles arriveront. Une ou deux journées seront utilisées pour tout vérifier et transmettre immédiatement les remarques éventuelles à la Dot.

Répartition des services, RDF et CT

Le chef administratif présente un système de tableaux informatiques qui permettra de vérifier la bonne répartition des services. Des feuilles spécifiques permettront de comptabiliser les RDF et CT effectués par chacun. Après discussions, il est décidé ce qui suit :

- En principe, la priorité sera donnée selon l'ancienneté de la demande.
- Mais en ce qui concerne les RDF le dimanche, la priorité sera accordée aux agents du 4/6 et d'abord à ceux qui sont en « 38 heures » ce jour-là.
- Si un agent a déjà accompli un RDF un dimanche, il ne pourra en accomplir un autre le même mois que si aucun autre n'est inscrit.
- Si un agent a déjà accompli deux CT au cours du même mois, il ne pourra en accomplir un autre le même mois que si aucun autre n'est inscrit.

Suite à de nombreuses plaintes concernant l'inégalité de traitement entre agents, la hiérarchie présente son nouveau système comme une protection, car tout ce qui est fait par les assistants-dépôt pourra être retrouvé par le chef administratif.

Dans le futur, toutes les demandes des agents concernant leurs services devraient se faire via la borne et non plus dans l'agenda, ni par coup de fil à Delta.

Matériel roulant, installations fixes

Boa

Le chef opérationnel mouvement métro dit ne pas connaître de réclamations des conducteurs par rapport aux défauts du poste de conduite. Il explique qu'une partie des rames n'est plus sous garantie et donc que son entretien ne dépend plus de la CAF mais bien de la Stib.

Locaux à Simonis

On a constaté plusieurs problèmes :

- La ventilation défectueuse dans les sanitaires.
- Une nouvelle invasion de moustiques. Le cadre de ligne dit qu'il a pu obtenir une seule lampe jusqu'à présent et qu'elle a été placée dans le local du gestionnaire.
- Des filtres défectueux (manque d'entretien) de la fontaine à Simonis ont provoqués une épidémie de problèmes digestifs associés généralement aux voyages méridionaux.

Le chef opérationnel métro enverra après la fin de la réunion un courriel au service concerné pour obtenir rapidement la résolution des problèmes subsistants.

Sortie de secours à Belgica

Des usagers ont pris l'habitude d'utiliser la sortie de secours comme raccourci. Mais elle débouche près du troisième rail. Un délégué propose d'y placer une grille amovible pour éviter les accidents. Malheureusement, on ne voit pas de solution pour empêcher l'utilisation inappropriée de cette sortie tout en n'empêchant pas son usage immédiat en cas de nécessité.

Fin de la réunion à 13 h 30

*
**

Résumé d'après les notes de 3794