
Trafic métro 19 juin 2012

Présents :

Pour la hiérarchie : A. BOEYKENS (Chef mouvement métro), D. CANU (Chef opérationnel mouvement métro), J. DE KINDER (R. H. métro), M. ROBYN (cadre de ligne 1-5) Y. STERCKX (cadre de ligne 2-6), A. VAN VRECKEM (chef administratif métro),

Invité : J.-P. MEUWIS (dispatcher)

Délégués : M. RACHIK (permanent), Ch. ECKER (permanent), M. EL KATHOUTI, S. OUAMAR, K. RAMY, B. BACHELART.

Excusée : la délégation CSC

Début de la réunion à 9 h 15

Sécurité

Travaux de sécurité

Le service concerné a classé « prioritaires » les aménagements du réseau nécessaires à empêcher les jets de projectiles vers les rames de métro. Mais cela ne permet pas de donner une échéance précise à la fin des travaux. En effet, dans certaines stations un simple rehaussement d'un parapet existant résoudra le problème mais dans d'autres, il faudra des transformations structurelles, qu'on effectuera à l'occasion d'autres travaux. Même si la hiérarchie ne donne pas de réponse précise quant à l'échéance, elle garantit l'achèvement avant 2015.

Ressources humaines

Badgeage et pointage

Le responsable RH métro répond textuellement ceci à propos de la mise à jour du recueil de pointage : « L'actualisation du recueil de pointage est faite par RH Corporate. Le but est que le nouveau recueil de pointage sera publié sur Cyrber circa fin juillet 2012. »

Un délégué explique que l'opposition au badgeage est en bonne partie causée par l'impossibilité pour les agents de comprendre tous les codes figurant sur leur bon de paie et sur leur bon d'information. Plusieurs de ces codes n'existaient pas avant le plan Move et l'apparition du badgeage. Il dénonce également certaines décisions unilatérales d'application des modalités de pointage, par exemple la valorisation des déplacements décidée par une responsable R.H. en infraction à la Convention collective de travail « annualisation ».

Par ailleurs, l'asymétrie des pointages est dénoncée. Il faut actuellement terminer au moins six minutes en retard pour bénéficier d'un quart d'heure de supplément alors qu'une arrivée tardive de trois minutes entraîne déjà un retrait d'un quart d'heure. Des anomalies de ce type sont aussi constatées pour le retrait sur le compte-temps à la minute pour toute arrivée tardive et pour tout départ précoce alors qu'aucun pointage de ce type n'est effectué en cas d'arrivée précoce ni de fin de service tardive. La hiérarchie mouvement métro est d'accord avec la logique des délégués, qui demandent un traitement symétrique des pointages en défaveur et en faveur de l'agent.

Les délégués conducteurs métro contestent aussi les restrictions par rapport au lieu de pointage en fin de service. La hiérarchie répond que certains ont abusé de la latitude originelle en ce domaine et qu'il a fallu imposer des

bornes à tous en conséquence.

Quant à ce qui s'est passé lors du dernier conseil d'entreprise en ce qui concerne le badgeage au métro, il faudra attendre au moins la séance prochaine de cette assemblée pour en tirer des conclusions. En effet, la discussion à ce sujet s'est faite au moins partiellement en dehors de la présence d'une bonne partie des élus. Un des délégués au Conseil d'Entreprise y a proposé d'accepter d'introduire les horaires métro et l'obligation du badgeage pour les conducteurs en échange de la suppression des sanctions déjà prises pour infraction aux règles de badgeage. Mais du point de vue d'un responsable RH avec qui cet élu a discuté de cet échange, il ne s'agirait que d'une levée partielle des sanctions. Avant que toute chose discutée au Conseil d'Entreprise soit d'application, elle doit être retranscrite dans le P.-V. signé par les deux secrétaires et celui-ci doit ensuite être approuvé à l'unanimité lors de la prochaine séance.

En attendant, le chef opérationnel mouvement dit qu'aucune sanction disciplinaire ne sera prise pour infraction aux règles de badgeage mais il rappelle que le système informatique utilise celui-ci pour l'élaboration de la feuille de paie. Il est par ailleurs rappelé que le badgeage intervient aussi par la gestion via GCTR. Il est donc proposé aux agents de continuer à badger non pour éviter des sanctions disciplinaires mais pour éviter des ennuis pratiques.

Temps partiel

Le responsable RH BUM répond textuellement ceci : « Il n'y a que 2 volontaires intéressés pour le travail à temps partiel. Il y a une décision de ne pas lancer le système de temps partiel pour le programme 2'30. Toutefois l'intérêt de la BUM pour ce système reste important. Nous avons demandé de prioriser ce projet par rapport aux autres projets RH en mettant en avant les bénéfices financiers qu'il peut apporter. »

En attendant, le chef mouvement dit qu'il est bien pratique de disposer de services avec un gros temps de réserve pour faire face aux imprévus.

Salaire garanti non payé et informatique de gestion des services

L'explication du préjudice subi par les agents qui n'ont pas reçu le salaire garanti pour une période de maladie réside dans l'utilisation du logiciel « Shift planning », imposée au mouvement métro. Comme ce programme travaille par mois au lieu de travailler par quinzaine, dès qu'un agent se déclare malade, il est noté sous un code spécial temporaire (en attendant la rentrée de son certificat) pour tout le mois, d'où le non-paiement de jours de salaire garanti dans plusieurs cas. La solution présentée par le chef opérationnel et acceptée par le chef administratif est d'encoder ce genre de code temporaire uniquement pour une semaine et pas plus. Il n'est pas possible, dit le chef mouvement, de revenir à l'ancien programme « SADE », qui ne provoquait pas ce genre de problème. En revanche, un programme appelé « daily crew », plus adapté à l'exploitation Stib est en cours d'évaluation et sera peut-être utilisé par les trois modes dans le futur.

Services, horaires, roulements...

Services adaptés

Les responsables du mouvement métro mettent en place des limites pour l'accès aux services « adaptés ». Chacun(e) aura droit, si sa demande est avalisée, à 15 jours calendrier de service adapté. La période peut-être renouvelée, après nouvelle évaluation, deux fois au maximum par année. Ce qui fait un total possible de 45 jours par an. Les agents bénéficiant actuellement de ces services adaptés sont appelés auprès de la hiérarchie pour leur signifier qu'ils ne pourront plus, dès le mois de septembre, bénéficier des anciennes conditions d'accès. Le mouvement métro restera entièrement libre d'accepter ou de refuser tout motif, quelque soit sa nature, les documents et les personnes qui le soutiennent. Avant la mise en place, le système sera soumis aux délégations syndicales et actuellement une remise à plat est en cours

Passage vers le groupe A et entre zones

Plusieurs cas étranges s'expliquent par le fait qu'il faut une plus grande ancienneté à Delta qu'ailleurs pour accéder au groupe A, en particulier pour les matins puisque les agents y sont les plus anciens. Donc, un agent quittant une autre zone où il est groupe A pour venir à Delta pourrait bien se retrouver en B ou C quand bien même un agent effectuerait la mutation inverse.

La hiérarchie annonce que les cadres de ligne pourront enfin avoir accès au fichier contenant les demandes de changement d'horaire, de roulement, de série ou de zone. Un délégué déplore la trop faible visibilité de l'avis stipulant les modalités de ces changements, qui n'a été visible qu'un temps et uniquement dans les valves à Delta.

Il est demandé une réactualisation des listes des conducteurs en groupes A, B et C. Cela devrait se faire après la remise en ordre du système des services adaptés, qui libérera des places.

On signale le cas d'un conducteur très ancien* à qui l'on a répondu au guichet qu'il devait accepter les services à Simonis s'il voulait des matins. La hiérarchie ne soutient pas cette réponse et donne quelques noms des agents qui ne devraient plus bénéficier de services privilégiés dès septembre et le nom d'un agent** qui reviendra à Delta en septembre.

Services en déplacement

La hiérarchie explique par les pointes d'absentéisme l'envoi d'agents vers une zone non prévue, car ces pointes touchent souvent une zone plus qu'une autre. Mais cela pose problème lorsque un agent qui a déjà beaucoup roulé doit encore faire un tour pour un collègue qui demande à pouvoir terminer plus tôt parce qu'il ne veut pas prester deux déplacements en plus de ses huit heures de services. Une solution, qui évite les frustrations et le paiement de déplacements, recueille l'assentiment général. Il s'agirait de placer en tout dernier lieu quelques services contenant une heure ou deux de temps de réserve à l'une ou l'autre de ses extrémités. L'assistant-dépôt aurait ainsi toujours la faculté, sans préjudice à qui que ce soit, de palier une absence de dernière minute d'un agent d'une zone donnée par l'attribution d'un de ces services à un collègue d'une autre zone. La hiérarchie dit : « Attention, un agent envoyé hors zone et dont le service ne dispose pas de déplacement ou de temps le permettant, ne doit pas être remplacé sur ligne. Dans ce cas un temps forfaitaire de déplacement lui sera octroyé. »

Services à l'avance pour les agents hors-roulement

Le chef administratif dit que tous les agents, y compris ceux hors-roulement, ont le droit de recevoir leur service du prochain premier jour lorsqu'ils terminent leur dernier jour. En revanche, il n'est pas prévu de donner au groupe C les services une semaine à l'avance, malgré une demande syndicale en ce sens. Il est précisé que si les conducteurs de surface reçoivent bien une quatorzaine imprimée (depuis la borne), celle que reçoivent les nombreux agents hors-roulement ne contient que l'indication des jours de congé et des jours de travail, sans précisions sur les horaires.

Chronométrage des parcours et inadaptation du SyReM + adaptation planchettes 2-6

Le cadre de ligne 2-6 dit que 1500 chronométrages ont été effectués sur la paire de ligne 2-6. Cela devrait permettre, comme sur la paire 1-5, d'améliorer les temps totaux de parcours, et donc de remédier à l'accumulation de retards au fil des tours.

Présence d'un assistant-dépôt aux antennes

Depuis 2003, on avait promis une présence du personnel administratif sur tous les lieux de travail des conducteurs métro. Cette promesse n'est toujours pas réalisée et l'administration du mouvement reconnaît que la situation doit être améliorée. Une présence plus régulière doit être assurée et doit être affichée à l'avance.

Organisation des réunions « trafic métro »

Le chef administratif dit qu'il envoie les invitations aux trois permanences syndicales. Cette fois-ci, il y eut des

problèmes imprévus qui ont entraîné en dernière minute une modification de la date, ce qui a compliqué la tâche des délégations syndicales, l'une d'entre elles ayant d'ailleurs annoncé qu'elle ne se présenterait pas à cette date modifiée.

Il paraît difficile de mobiliser une personne uniquement pour rédiger les P.-V. de ces réunions. Un délégué explique qu'il est très difficile de retrouver une décision ancienne dans les comptes-rendus car la somme de ce qui a déjà été écrit est énorme. Il propose que l'on fasse signer tous les présents toute décision précise prise en commun, et pas l'ensemble du contenu de la réunion.

Le chef opérationnel propose que l'on affiche les résumés des réunions dans les valves après vérification par toutes les parties et corrections éventuelles.

Congés refusés

Le mouvement métro admet qu'il y a ces mois-ci de grosses difficultés pour obtenir congé. La hiérarchie attribue cette situation à un très fort taux d'absentéisme. Dans les autres modes, il est accordé (suivant la situation du personnel, si il y a un manque de personnel, un nombre limité, voire aucun congé ne sera accordé), dès la demande, un certain nombre de congés pour chaque jour et on demande qu'il soit de même au métro.

Le chef mouvement dit que l'exploitation métro est déjà au maximum concernant les congés travaillant et qu'il ne lui est donc pas possible pour le moment d'accorder plus de congés.

Matériel roulant, installations fixes

Installations fixes sur la 2-6

Aération à Simonis

Le cadre de ligne répond que l'aspirateur d'air est maintenant en fonction et que s'il ne devait plus l'être, ce serait dû à une panne.

Bornes à Simonis

Une des bornes est toujours en panne depuis le début. Le cadre de ligne promet de faire un rappel immédiat au responsable IT de la BUM.

Entretien des locaux sur la 2-6

Une modification des horaires du nettoyage est nécessaire car on constate à certaines heures que l'hygiène des lieux est déplorable. Le cadre de ligne promet de demander immédiatement les aménagements nécessaires. ***

Futurs locaux

Les syndicats auront la possibilité de visiter les futurs locaux conducteurs de la ligne 2-6, en particulier via le CPPT.

L'application du GCTR et les rapports dispatcher-conducteur

Les incidents techniques du 5 juin ont permis de vérifier le fonctionnement de la gestion des conducteurs aidée par le programme GCTR. Le dispatcher présent dit qu'il est arrivé 120 appels au dispatching au cours du plus important des incidents de ce jour-là et qu'il n'a pas été possible d'effectuer toutes les tâches dévolues au dispatching. Il explique la difficulté de tenir à jour l'écran GCTR en cas de grosses perturbations par la nécessité absolue d'introduire un trajet quelconque d'un train dans le Pex avant de lui attribuer un conducteur, ce qui

impose beaucoup de travail lorsque de nouveaux trajets doivent être créés pour effectuer des demi-tours. Il n'est pas possible au dispatcher de laisser un appel sans réponse rapide car il peut toujours s'agir d'un cas d'urgence et on ne sait jamais avant de répondre si un appel est futile ou capital.

Le chef opérationnel mouvement métro explique que cet après-midi du 5 juin a permis de tester le nouveau système de gestion des conducteurs assisté par GCTR et qu'il est envisagé de modifier certaines choses dans la répartition des tâches entre le gestionnaire réseau et le dispatcher. Il précise aussi qu'il est bien prévu qu'un gestionnaire soit présent au poste fixe lors de l'heure de pointe et que pendant le reste de la journée, il restera prêt à revenir au poste fixe.

Par ailleurs, il est beaucoup question de la mauvaise perception par les conducteurs des messages se terminant de la part du dispatcher par un « terminé » parfois coupant dans la bouche de certains. Le chef opérationnel relativise le ton de ce mot de la part de certains. Il explique aussi qu'il est nécessaire de limiter la longueur des conversations, le nombre de trains étant de plus en plus élevés. Par ailleurs, il dénonce des interventions inutiles de la part de certains conducteurs dans les conversations radio. Il cite aussi le cas d'un agent qui a occupé la radio plus d'une minute suite à l'agression subie par une collègue, pour dénoncer l'inertie du dispatching. Or, il avait fallu moins de temps à Parc pour effectuer plusieurs appels prévus dans ces circonstances. Le chef opérationnel rappelle qu'un appel urgent peut arriver à tout moment d'un autre train et demande ce qu'un conducteur ressentirait si un de ses appels occupant inutilement le canal radio causait un préjudice à une autre personne du fait de sa monopolisation de la communication.

Plus généralement, à propos du ton des conversations, le dispatcher dit que des cours ont été donnés à Parc par un spécialiste. Mais il ajoute que si les dispatchers appliquaient fidèlement ses recommandations, les conducteurs les accuseraient d'être des faux jetons.

Il explique aussi l'utilisation des réserves. Le dispatching ne fait aucune différence entre un agent réserve ou un agent en disponibilité. Mais il est tenu compte du temps de réserve et on attribue une tâche donnée à celui dont le temps de réserve correspond le mieux, donc si on a besoin de faire effectuer un petit tour, on le fera faire par celui qui a 90 minutes de temps de réserve et pas par celui qui en a 5 h, afin de garder ce dernier disponible si un service venait à s'ouvrir par exemple. Naturellement cela peut être frustrant pour celui qui doit faire un petit tour supplémentaire alors que son collègue qui a moins fait que lui au cours de son service ne doit plus rien faire. Un délégué dit que pour éviter que des frustrations et des jalousies n'en résultent, il faut éviter que ce soit toujours les mêmes qui bénéficient des services avec de longs temps de réserve.

L'obstination à garder sur le réseau des trains qui causent des perturbations est dénoncée. Le chef opérationnel mouvement métro répond qu'il arrive qu'un commis technique, un metzo ou un conducteur veuille être celui qui a réparé tel ou tel train. Il est admis que le 5 juin, beaucoup de temps a été perdu parce que l'on a pas mis en priorité l'évacuation du réseau par les trains défaillants.

Metzos à remplacer

Au moins deux places se sont libérées suite à la démission de deux metzos. Deux logiques sont débattues : faut-il nommer ceux qui sont actuellement « réserve » ou faut-il faire appel à de nouveaux candidats ? Il n'est pas sûr que les metzos réserve soient intéressés par les horaires des deux démissionnaires, on s'oriente donc vers le recrutement de nouveaux. Le chef opérationnel explique que le choix se fera par rapport à cinq critères chiffrés, ce qui devrait le rendre plus objectif que la première sélection. Il présentera à la rentrée une note d'appel à candidature et tient à ce qu'elle soit examinée aussi par les délégués afin que l'on collabore pour éviter tout malentendu.

Fin de la réunion à 12 h 25

Résumé d'après les notes de 3794