
Trafic métro 13 septembre 2012

Présents :

Pour la hiérarchie : CHARITA G (directeur exploitation métro), A. BOEYKENS (Chef mouvement métro), D. CANU (Chef opérationnel mouvement métro), J. DE KINDER (R. H. métro), S. BELAFKIH (cadre de ligne 2-6), A. VAN VRECKEM (chef administratif métro),

Délégués : M. RACHIK (permanent), Ch. ECKER (permanent), J. EL BOUDJAINI, S. OUAMAR, K. RAMY, C. Edmonds, R. Merzguioui, A. CHUIAKH (permanent). B. BACHELART.

Début de la réunion à 9 h 15

La réunion commence par la présentation de la nouvelle coordinatrice des projets BUM. Formée comme informaticienne, elle a travaillé ensuite à des postes importants dans diverses sociétés privées. Elle y a acquis des expériences diverses qu'elle espère utiliser dans le cadre de ses fonctions à la Stib.

Pour l'instant, elle travaille dans le cadre du GCTR.

Sécurité

Renforts de sécurité

Les renforts convenus ne sont pas encore disponibles dans les stations. Malgré les promesses formelles des responsables, on butte maintenant sur des obstacles comme la législation, qui empêchent la mise en applications des mesures promises.

On constate que la présence de force de sécurité sur les quais est loin d'être significative.

Ressources humaines & administration

Badgeage et pointage

Le nouveau recueil de pointage est bien disponible sur la borne. Mais, du côté syndical, on dénonce plusieurs problèmes. Après quelques discussions, le chef opérationnel mouvement métro annonce une prochaine réunion spécifique, au cours de laquelle on répertoriera tous les problèmes.

Formation des assistants-dépôt & diverses situations administratives

On demande si les assistants-dépôt sont suffisamment formés pour différentes tâches qu'ils risquent de rencontrer. Il est répondu que pour certains sujets très spécifiques, il n'est pas possible de tenir tous les assistants-dépôt au courant des modifications fréquentes des lois et règlements. Dans ces domaines-là, il faut donc s'adresser aux seules personnes tenues régulièrement au courant. C'est particulièrement le cas en ce qui concerne le 4/5e temps et ses variantes. Seul le chef administratif exploitation métro peut répondre aux conducteurs en ce domaine.

Il est demandé que l'on tienne une documentation à jour sur ces sujets administratifs via la borne. Après discussions, le chef opérationnel métro propose plutôt de tenir une farde de documentation dans chaque lieu de travail. Le responsable ressources humaines de la BUM rappelle qu'il est toujours possible d'avoir une simulation de sa future situation avant de signer pour une réduction du temps de travail. Il est demandé que les agents puissent consulter sur la borne leur situation sociale. Il arrive fréquemment qu'il y ait un décalage important

entre la communication d'un changement par l'agent et sa prise en compte par l'administration, ce qui peut avoir de graves conséquences. Le responsable RH Bum signale qu'il arrive qu'il manque un document ou l'autre pour une modification de situation sociale d'un agent, ce qui retarde la procédure. Il ajoute qu'un projet est en cours pour toute la Stib, qui permettrait d'avoir les renseignements sociaux sur la borne informatique et sur le bon de paie.

Concernant un point particulièrement exaspérant pour ceux qui la subissent, il est expliqué que c'est la législation qui veut que l'on perde sur son pécule de vacances dès la première année de temps partiel mais que l'on ne récupère l'entièreté de celui-ci qu'avec une année de décalage par rapport au retour en temps complet.

Présence des assistants-dépôt aux antennes

Il est rappelé que depuis Romme (septembre 2003), des assistants-dépôts devraient se trouver régulièrement aux antennes (actuellement, Gare de l'Ouest et Simonis). Le chef mouvement répond qu'il n'a pas le budget suffisant pour adapter l'effectif des assistants-dépôts en conséquence. Un délégué répond qu'il ne s'agit pas d'augmenter le nombre d'assistants-dépôt, mais bien de les répartir différemment, ce qui ne doit pas être difficile maintenant que l'informatique permet de se brancher n'importe où. Mais le chef mouvement répond qu'il y a encore des formalités papier et que travailler à Simonis ou Gare de l'Ouest n'est donc pas tout-à-fait équivalent à travailler à Delta. Son adjoint précise qu'il est de toute façon prévu une présence sur antennes pour la distribution des tickets -restaurant plus quelques autres circonstances et que dorénavant un assistant-dépôt sera présent à Delta jusqu'à 18 heures au moins.

Malaise des agents de la ligne 2-6

Plusieurs délégués demandent pourquoi certains services spéciaux pour essais sont systématiquement attribués à des agents de la ligne 1 et jamais à ceux de la ligne 2.

Il a malencontreusement été répandu dans la presse des allégations sur une volonté ethnocentrique des agents de cette ligne. Un délégué de la ligne 2 rejette cette thèse. Un délégué de la ligne 1 explique les différences par l'historique du métro. Delta ayant été le premier dépôt métro, les conducteurs les plus anciens - quelque soit leur origine - y ont pris leurs habitudes et ont souvent acquis un logement dans les environs. En conséquence les nouveaux conducteurs sont généralement affectés à la ligne 2-6. Le même délégué explique aussi la tension parmi les conducteurs de la ligne 2-6 par les conditions de travail. Les trajets sont plus longs sur l'autre paire de lignes, mais les clients y sont généralement moins agités et les temps de parcours mieux adaptés aux réalités, en particulier l'après-midi. C'est cela, bien plus que l'origine ethnique, qui explique que certains agents demandent à passer de la paire 2-6 à la paire 1-5, malgré la longueur supérieure des parcours.

Entretiens éducatifs

On signale que lors des entretiens éducatifs, des reproches sont formulés aux agents, alors qu'ils ne devraient pas être portés à leur débit. Il s'agit en particulier des jours d'absence pour congé d'urgence. La hiérarchie répond que l'on constate que certains agents prennent des congés d'urgence pour des motifs fantaisistes, par exemple la maladie d'un lézard.

Du côté syndical, on répond que l'on comprend l'opposition de la Direction à un congé d'urgence pris sans motif valable mais qu'il ne peut pas être reproché aux agents de prendre plusieurs jours de congé d'urgence au cours d'une année s'ils sont tous justifiés et que leur nombre ne dépasse pas la limite annuelle prévue par la loi.

Prime d'intéressement

Un délégué demande ce qu'il en est des primes d'intéressement aux résultats de la BU métro. Le chef mouvement lui rappelle que sa hiérarchie syndicale avait refusé l'offre faite par la Direction métro de distribuer aux conducteurs métro une partie de la prime touchée pour la certification CEN des lignes de métro. Le responsable RH Bum indique qu'il posera la question à sa direction et transmettra la réponse au prochain trafic métro.

Description de fonction

La description de fonction conducteur de métro fait partie d'un projet global de toutes les descriptions de fonctions de la Stib, qui est donc centralisé au niveau de la société. Suite aux modifications législatives quant aux statuts employés et ouvrier, il faut remanier l'ensemble du projet et une nouvelle société extérieure doit être désignée pour collaborer à ce projet.

Services, horaires, roulements...

Services adaptés

Il est demandé que les syndicats puissent consulter la liste des agents bénéficiant d'un service adapté. La hiérarchie répond que cela pourra se faire mais demande la discrétion des délégués par rapport à la liste dont ils auraient connaissance. L'administration se refuse par avance à communiquer les raisons pour lesquelles tel ou tel agent bénéficie d'un de ces services.

On apprend que deux bénéficiaires du système renâclent encore à renoncer à un privilège qui ne se justifie plus. Le chef opérationnel mouvement métro propose un texte qui fixerait les pratiques pour les années à venir. Après quelques retouches effectuées de commun accord à ce projet, un permanent intervient pour annoncer une intervention au CPPT contre les limites que trace ce projet de texte à l'attribution d'horaires réservés. Il dit que la législation impose au patron de faire tout le nécessaire pour que les salariés puissent bénéficier d'un travail correspondant à leurs problèmes.

Le chef opérationnel métro annonce que l'on enverra ce texte aux syndicats pour remarques.

Attribution des RDF et CT

Suite à une demande syndicale, la liste des CT effectués par les conducteurs métro est présentée. On constate la difficulté de tirer des conclusions de ce document imprimé, qui doit être plus facile à analyser via une feuille de calcul informatique, qui permet d'effectuer divers tris. En tous cas, on demande du côté syndical que l'administration applique bien les accords concernant l'attribution des RDF et CT le dimanche : d'abord les agents en congé 38 h, puis les autres agents du 4/6 et en dernier lieu ceux du 5/7. La hiérarchie répond que le contrôle de la conformité aux règles doit être effectué quotidiennement et que cela revient au chef administratif.

Une liste pourra être transmise à chaque trafic métro, mais sans les noms ni les matricules.

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. La situation a été particulièrement mauvaise en juin. La raison doit en être attribuée à l'ONVA qui n'accepte plus les avances sur pécule de vacances. La Stib ne veut pas prendre à sa charge ces avances car en cas de perte de droit par l'agent, les sommes avancées seraient perdues. Les agents qui sont dissuadés de prendre congé en début d'année à cause de l'impossibilité d'obtenir ces avances sur pécules veulent avoir des jours de congé quand ils touchent enfin leur argent, ce qui rend la situation en juin catastrophique.

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 via le paiement de CT. Il ajoute que la Région bruxelloise est l'unique actionnaire de la Stib et lui impose une gestion rigoureuse des subventions qu'elle lui attribue.

Permutations de services

La hiérarchie est consciente du dysfonctionnement des bornes informatiques et a désigné une personne pour relever tous les problèmes en la matière et les signaler au service compétent. Il est précisé que les agents peuvent

téléphoner à Delta pour faire effectuer des permutations de services au jusqu'à 18 h. S'il n'y a plus d'assistant-dépôt, la demande sera notée sur la feuille d'anomalie. Attention, la hiérarchie annonce que les permutations pour le jour même ne sont plus possibles en principe.

Changement de zone, roulement, horaire

Suite aux protestations syndicales concernant l'obscurité du système actuelle, le chef opérationnel mouvement métro annonce qu'un système sera trouvé qui facilitera l'inscription sur la liste d'attente pour changer et que cette liste sera accessible chez les cadres de ligne.

Du côté syndical, on demande à ce que l'on réactualise cette liste, en particulier que l'on monte un agent du groupe B en groupe A dès qu'une place se libère par le départ d'un agent de ce groupe A.

Attribution des services en général

La hiérarchie demande qu'on lui transmette les cas qui posent problèmes. Le chef opérationnel mouvement métro dit que tout est mis en oeuvre pour assurer le respect des règles et que si des erreurs sont constatées, il y sera remédié.

Matériel roulant, installations fixes

Véhicules et remise

Il est demandé que les portes du dépôt puissent rester ouvertes en cas de fortes chaleur. La question sera transmise au matériel roulant.

Par ailleurs, on s'inquiète de la qualité du matériel mis sur le réseau, de la rigueur de la préparation du matériel pour la sortie dépôt et des conséquences que cela peut avoir sur l'exploitation en particulier dans le cadre d'une gestion par le GCTR.

Il est demandé ce qui est fait pour éviter les problèmes de patinage rencontrés par les boas, très inquiétants à l'approche de l'automne (pluie, chutes de feuilles).

Distributeurs de ravitaillement

Il avait été annoncé que des sandwiches seraient distribués sur commande aux différents points de remplacements. Puis, on a appris que seules des machines de distribution seraient installées. Ces machines ne sont plus toutes approvisionnées. La hiérarchie métro dit ne pas pouvoir intervenir dans ce problème. Cela doit se régler au sein du « comité restaurant », mais on ne sait pas qui représente les travailleurs dans ce comité.

Installations fixes sur la 2-6

Aération à Simonis

Sur le terrain, on ne constate pas d'amélioration. Il y a manifestement un problème avec l'extracteur récemment installé.

Entretien des locaux sur la 2-6

Un passage supplémentaire est bien facturé par la société de nettoyage, mais est visiblement plus virtuel qu'efficace.

L'application du GCTR sur la ligne 2-6

Prévue initialement au cours du mois de septembre, l'introduction du GCTR sur la ligne 2-6 est retardée par un problème informatique. Pour le software, Léopold et Elisabeth sont au même endroit et un conducteur pourrait passer instantanément de l'un à l'autre.

La hiérarchie métro n'envisage pas de commencer les essais avant la résolution de ce problème. Les tests se dérouleront pendant les heures d'exploitation. Des réserves seront prévues les premiers temps pour pallier d'éventuels problèmes du GCTR.

Dans le cadre de l'introduction du GCTR, la répartition des temps de parcours entre les stations sera revue. Cette révision avait permis de résoudre certains problèmes sur la paire de lignes 1-5. La hiérarchie pense qu'il en ira de même sur la paire de lignes 2-6 et que cela permettra d'éviter l'accumulation de retards au fil des tours, en particulier l'après-midi.

Divers

Metzos

Le chef opérationnel mouvement métro annonce qu'une réunion spécifique à ce sujet se tiendra dans les prochaines semaines.

Attribution des taxis

Le chef opérationnel métro prévoit d'organiser une réunion spécifique à ce sujet.

Il est bien prévu de regrouper les demandes de toutes les BU Stib.

*
**

Fin de la réunion à 13 h 25