
Trafic métro 12 septembre 2006

Présents :

Pour la hiérarchie : A. DEKEYZER (Ressources humaines métro), A. BOEYKENS (Chef mouvement), L. BIOUL (Directeur métro) à partir de 11 h 20, Th. BOECKMANS (assistant dépôt), M. MOUSSAOUI (Chef opérationnel métro), Marc HERNET (assistant dépôt), SPR : Th. RINGOET, L. VAN CRAENENBROECK, D. STAUMONT.

Délégués : A. AZZAOU, CH. ECKER (permanent), M. EL HOUARI, O. KANE, T. SISSI (permanent), R. TIMMERMAN (permanent), A. TOUIMI, A. BEN ALI, B. BACHELART.

Début de la réunion à 9 h au centre de formation métro

Un cahier de revendications, fruit d'une concertation entre délégués des trois couleurs avait été introduit la veille. Pour la clarté du présent résumé, les sujets y sont regroupés par thème plutôt que chronologiquement.

Situation et effectif

Le chef mouvement a expliqué le calcul effectué par la hiérarchie pour déterminer l'effectif nécessaire. Partant des 365 jours de l'année, il en a retiré le nombre correspondant aux vacances annuelles, puis ceux des congés 0079, maladie, etc. Au bout de son compte, il estimait avoir une marge de sécurité en misant sur une moyenne de 192 jours de travail effectif pour un agent en temps plein. Après correction pour tenir compte des conducteurs en temps partiel, il a fixé l'effectif à 253.

Cette méthode de calcul ne convainc pas entièrement les délégations syndicales. Pourquoi ne pas avoir prévu un excédent pour résorber les congés de l'année précédente (0029) sans multiplier les RDF ? Comment peut-on restituer aux agents les heures du pot (en croissance nette depuis que l'on a supprimé le paiement des heures) sans prévoir un sureffectif ? Comment expliquer les problèmes constants d'effectif journalier depuis l'année dernière (malgré un taux de maladie exceptionnellement bas de 4,59 % en 2005) si ce n'est par un facteur manquant dans le calcul du chef mouvement ?

La hiérarchie invoque plusieurs éléments : une légère augmentation du taux de maladie (le taux d'AT est en légère baisse) et surtout un placement plus fréquent des agents victimes d'AT (suicides) en ambulatoire.

On trouve en moyenne quatre conducteurs de métro en reclassement temporaire. C'est la conséquence d'une politique destinée à éviter le paiement d'indemnité d'AT et donc une élévation future de la prime payée à Ethias. On constate que les agents reviennent beaucoup plus tard à la conduite lorsqu'on les place ainsi dans divers postes au lieu de les laisser à la maison. En fin de réunion, le directeur mode dit avoir perçu le problème d'effectif à partir du printemps 2006. Les délégués l'avaient signalé en décembre 2005.

Embauche et formation

La hiérarchie voit comme solution à ces problèmes d'effectif la formation rapide de 16 candidats conducteurs. Le raccourcissement de l'écolage de 47 à 28 jours porte sur toutes les parties : théorie, simulateur, conduite avec moniteur, dépôt. L'affirmation de la hiérarchie selon qui seul l'apprentissage des auto-dépannages aurait été supprimé est donc contestée. Un permanent demande quelle maîtrise de la conduite et des situations sur le réseau peut être acquise en 5 jours.

Pour le chef mouvement, il s'agit d'une idée ancienne à laquelle serait associés, entre autres, A. Bodart et G. Charita (L. Meert n'a pas été cité). Ils considèrent que les nouveaux candidats ne sont plus capables de rester concentrés au long de 47 jours d'écolage. La preuve en serait les cafouillages des nouveaux sur le réseau.

L'analyse est différente du côté syndical. Les réactions de certains dispatchers vis-à-vis des nouveaux

en cas de difficultés provoquent des maladroites supplémentaires. Lâcher les néophytes seuls sur le réseau après seulement cinq jours de conduite risque fort d'aggraver ces problèmes. Un tel essai de raccourcissement aurait été pensable lorsque la situation était saine. Mais actuellement les tensions sur notre réseau saturé ne permettent pas de prendre un tel risque. La hiérarchie estime très faibles les risques d'une avarie grave en tunnel pour un de ces nouveaux conducteurs. Il est prévu dans ce cas l'envoi immédiat de la camionnette de dépannage depuis Delta. Par ailleurs, il est prévu de compléter ultérieurement l'écolage par l'apprentissage de l'auto-dépannage et des attelages.

47 jours	Matière	28 jours
75 h	Théorie	44 h
49 h	Simulateur	33 h
70 h	Dépôt	39 h
27 h	Réseau	13 h
11 jrs	Conduite	5 jrs

On s'inquiète des conséquences si la presse venait à lier un quelconque incident à ce raccourcissement de formation. On craint les répercussions sur la sécurité des voyageurs. On demande que la Direction métro s'abstienne de toute sanction en cas d'erreur d'un de ces conducteurs.

Le chef mouvement répond que les procédures en cas d'incendie son bien enseignées. Le directeur mode répond qu'il est pénalement responsable.

Mesures d'urgence demandées

Afin d'éviter le report excessif de congés d'ancienneté à l'année prochaine, il est demandé d'accorder si nécessaire et à titre exceptionnel le paiement de CT. Un premier débat à ce sujet a repris après l'arrivée du directeur mode.

La proposition d'un délégué était de diviser le nombre de congés à accorder à l'ensemble des agents

(vacances, RDF, ancienneté) par le nombre de jours avant le terme de l'année et d'attribuer chaque jour, si nécessaire en payant l'un ou l'autre CT, le nombre de congés correspondant au quotient de cette division. (Exemple : 1900 congés à attribuer en 100 = 19 congés accordés chaque jour. Si la situation n'en permet que 16, il faudra accorder le paiement de 3 CT.) L'administration objecte la variation constante de la situation au long des jours. Il est proposé en conséquence de faire le calcul par quatorzaine. Le chef administratif répond qu'on devrait avoir pour ce calcul le nombre de congés restant aux agents pour 2006 et qu'il lui est sorti de la tête.

Un permanent insiste pour que l'on fasse le nécessaire afin de repartir d'un bon pied en 2007, c'est-à-dire avec un nombre modéré de congés reportés. Un délégué propose de se fixer comme but la moyenne, par exemple, de 3 anciennetés reportés par agent. Le Chef opérationnel répond qu'il veillera à ne pas faire perdre d'ancienneté aux agents, c'est-à-dire qu'on accordera ce qu'il faut pour que personne n'ait plus de 6 anciennetés à reporter.

On évoque la pratique de permutations de codes entre les RDF et les anciennetés, permettant de transformer les jours de repos légaux en jours conventionnels pour les transférer à l'année suivante. Un permanent s'oppose formellement à ces méthodes qu'il n'a jamais constatées ailleurs qu'à Delta. Il rappelle les principes généraux de gestion des CT et RDF, ces derniers ne devant plus être utilisés au-delà du mois de septembre pour éviter les problèmes de restitution.

Plus tard, le Directeur mode a dit son accord de principe pour le paiement des CT dans les circonstances actuelles. Il a ensuite précisé qu'il s'agissait d'attribuer le paiement éventuel de CT selon des modalités à définir par l'administration. Après discussions, il a donné le 23 septembre comme date la plus proche possible pour communiquer aux syndicats les modalités de l'administration.

Les avaries et les rames

M6 : La livraison des boas est fortement retardée. L'un d'eux, au moins, se trouve à Valenciennes, mais

n'est pas encore accessible pour la visite prévue originellement en mai..

Modifications dans le poste de conduite

La transformation des pupitres des deux premières séries va continuer mais prendra plusieurs années alors que l'on évoquait précédemment la fin 2006 comme terme de ces modifications. Ces nouveaux pupitres comportent des boutons fermeture portes à impulsion et un contact permettant de neutraliser le ressort de l'homme-mort.

La transformation des boutons fermeture portes des voitures 3e série continuera et devrait être terminée fin 2007.

Problèmes des avaries et de la disponibilité en général

Notre chef mouvement affirme l'impossibilité d'éradiquer les avaries. Il ajoute que les grands entretiens des anciennes rames n'ont pas été faits et qu'on doit donc intervenir ponctuellement pour remédier au vieillissement des voitures. En conséquence, il considère impossible de fournir à l'exploitation plus de 78 unités sur les 90 en possession de la Stib.

En liaison avec le bouclage

Les nouvelles du futur local de Simonis sont décevantes : les travaux accumulent les retards. Deux permanents insistent pour entamer au plus vite les discussions sur la réorganisation de l'exploitation qu'entraînera ce bouleversement du réseau.

Sur le réseau

On constate une inadéquation nette des temps de parcours à l'afflux de voyageurs. Les conducteurs ne peuvent effectuer les trajets dans les temps chronométrés alors que la fréquentation était bien moindre que de nos jours. D'autre part, les intervalles serrés entre trains provoquent un ralentissement généralisé dès que l'un d'eux est en difficulté. Les temps aux terminus étant également réduits, le retard s'accumule de tour en tour.

Des mesures sont demandées pour les deux lignes :

- La réintroduction des glissements à Herman-Debroux éviterait l'accumulation des retards, qui s'accumulent sur la 1A et se répercute sur la 1B. La hiérarchie administrative répond que le dispatching ne signale pas de retards provoqués par la suppression des glissements.
- Les temps de régulation sur la 2 sont dévorés par l'inadéquation des temps de parcours à l'afflux actuel et par le temps de manoeuvre à Delacroix. Le SPR a chronométré une moyenne de 2 mn 50 entre les ouvertures du signal donnant accès à l'arrière-station Delacroix. Il ne cache pas son étonnement face à la grande disparité entre les temps des différents conducteurs. Il ne semble pas croire qu'il s'agit uniquement d'une question d'aptitude physique. Le chef opérationnel incrimine la négligence de conducteurs au moment de prendre leur train à Simonis. On lui répond que les agents ont le sentiment d'être de toute façon retardés quelques stations plus loin à cause des problèmes à Delacroix. Un délégué propose de rouler autant que possible en U4 et de retirer un train de la 2 afin de porter l'intervalle en heure de pointe à 3 minutes tout en conservant la même capacité globale de transport. Le SPR répond que cela supprimerait le confort donné par les temps de régulation. Le chef mouvement oppose plusieurs objections relevant du matériel roulant à cette proposition syndicale. On lui répond que de toute façon la cadence actuelle en heure de pointe est un leurre pour le client car gagner 20 sec de temps d'attente et être ralenti de plusieurs minutes ensuite n'est pas à son avantage.
- La méthode que la direction prévoit est le placement d'un metzo à Delacroix, poste qui sera prioritaire pour lui. Il devra accélérer la manoeuvre, de la même manière déjà utilisée à Clémenceau. Un délégué signale qu'après avoir été ainsi aidé, il s'est trouvé plus loin retardé par un P+ 90. La présence obligatoire de personnel dans certaines stations est aussi promise pendant les heures de pointe.

Le chef opérationnel s'étonne des tensions provoquées par les nouveaux services de la 2. Il dit n'avoir pas perçu ce mécontentement général. On lui répond

que les agents ne croient plus pouvoir dialoguer ouvertement avec lui.

Un permanent lui rappelle que l'on avait promis aux agents l'humanisation de conditions de travail lors de l'élaboration de Romme. Le chef opérationnel répond qu'il ne peut pas demander de dérogations aux règles des services et distribue un relevé détaillé des 11 services litigieux sur la 2. Il estime que les temps de conduite sont bas. Un délégué rappelle que les statistiques ne reflètent pas toute la pénibilité. Deux agents se sont suicidés dans les 10 dernières années (et d'autres se sont heureusement ratés), ce qui représente cinq fois plus que la moyenne belge ; plusieurs ont été licenciés suite à l'absentéisme médical provoqué par leurs dépressions. Le chef opérationnel répond que des taux semblables sont dus aux variations des horaires et que le système qu'il a promu en est le remède. Un délégué rappelle la clause de Romme qui prévoyait d'appliquer 11 h entre les services sauf pour les agents en 4/6 traditionnel. Le chef mouvement répond que la règle indique un minimum de 9 h entre les services.

Enfin, la hiérarchie évoque de nouveaux chronométrages, au moins sur certains tronçons.

Entre Beekant et Simonis 2

Le SPR ligne 2 précise que le temps de 7 mn qu'il a chronométré entre les deux stations ne concerne que le déplacement proprement dit, c'est-à-dire sans temps d'attente du train. Il est donc demandé d'ajou-

ter les minutes correspondant au temps d'attente à ce forfait. Le chef opérationnel évoque alors les agents qui s'inscrivent en zone Delta alors qu'ils habitent près de Beekant.

Divers et conclusion

Plusieurs points du cahier de revendications n'ont pas pu être examinés, d'autres seulement survolés.

Pour tout ce qui concerne les distributeurs en station, on nous apprend qu'une nouvelle responsable vient d'être nommée : madame Dieu.

Le chef mouvement signale que J.-C. Mahieu lui a répondu à notre demande concernant la qualité de l'atmosphère des tunnels. Le responsable SIPPT ne comprendrait pas ce que nous voulons dire en demandant à connaître les résultats d'éventuelles analyses.

Le chef opérationnel propose de former à la conduite la moitié des assistants de sécurité prévus pour le métro. L'idée n'est pas appuyée par d'autres.

Le Directeur métro quitte la réunion en estimant que le dialogue a été constructif.

Tous les points n'ayant pu être évoqués et les résultats concrets sur les autres étant très minimes, il est décidé de convoquer une nouvelle réunion pour le 20 septembre.

Fin de la réunion à 13 h 15

*
**

Compte-rendu d'après les notes de 3794