

Trafic métro 28 janvier 2008

Présents :

Pour la hiérarchie : A. Boeykens (C.M.M.), M. Moussaoui (C.O.M.M.), , Th. Boeckmans (assistant-dépôt), K. Mosselmans (Communications métro),

SPR : L. Van Craenenbroeck (ligne 1B), G. Sergeant (boas), D. Staumont ligne 1A, Th. Ringoet (ligne 2)

Délégués : A. Ben Ali, A. Boulal, L. Jehanne, O. Kane, R. Timmerman (administrateur-permanent), A. Touimi, B. Bachelart.

Début de la réunion à 9 h 10 à Delta, salle Felten

Problèmes techniques

Boas

Il a fallu modifier les coupleurs afin de permettre un attelage mécanique correct avec les anciennes séries. Il ne reste plus qu'un exemplaire à modifier.

La radio devrait être meilleure sur le nouvel arrivant et les suivants. Le SPR boa annonce que plusieurs solutions à des problèmes repérés sont d'application sur ce nouveau boa.

Ergonomie du boa

Siège

Notre C.M.M. a transmis à l'ergonome une plainte et une proposition concernant les maux de dos ressentis par les plus grands conducteurs. Le spécialiste considère que les angles généraux et les distances entre éléments (boutons, manipulateur et siège) conviennent aux conducteurs rentrant dans les normes de taille instaurées à l'embauche. Sans rejeter la solution transmise, l'ergonome met en garde contre ses conséquences nuisibles probables. Le sujet est repris plus loin dans les « annexes » avec le texte complet de la réponse du spécialiste.

La rotation du siège sera rendu plus aisée.

Écran IHM

Un délégué propose de le recouvrir d'un film filtrant. Mais le C.M.M. rejette l'idée et annonce que Caf va revoir une fois de plus le logiciel qui devrait ajuster l'intensité de l'éclairage de l'IHM à la luminosité ambiante.

Consultation des intéressés

Le C.O.M.M. accepterait une consultation des conducteurs mais limitée aux problèmes du siège et renâcle à l'idée de bulletins secrets.

Boas et gestion réseau

L'arrivée du dernier boa fourni permettra d'introduire sur la 2 l'Eco-drive. Grâce au suivant, on pourra supprimer les glissements à H.-Debroux, vers la mi-mars.

Anciennes séries

Le C.M.M. répond qu'aucune modification n'a été prévue aux boutons d'annulation homme-mort sur les nouvelles platines radio des 1re et 2e série. En conséquence, les conducteurs sont invités à signaler au commis technique tout bouton d'annulation qui ne fonctionnerait plus. Selon le C.M.M., le calendrier prévu, c'est-à-dire toutes les platines remplacées fin 2008, est inchangé, sauf imprévu.

Les problèmes de liaison radio des 1res et 2es séries sont essentiellement dus, selon le C.M.M. à un basculement souvent raté entre la fréquence tunnel et la fréquence extérieure (chaque canal est divisé en deux fréquences).

ATP défaillant

La cause des déclenchements à répétition sont souvent difficiles à déterminer : le matériel roulant accuse le mauvais signal du câble de consigne et la signalisation incrimine l'antenne KCV. Un matériel de détection du signal, créé spécialement et installé sur véhicule, permettra de détecter les endroits où le câble de consigne défaille.

Coordination entre services

Le C.M.M. ne comprends pas pourquoi un réparateur a estimé devoir remettre prématurément un compartiment en service, au nom du SLA (contrat entre services d'une même société). Il existe bien de telles conventions entre parties de notre société, mais il ne voit pas en quoi elles impliqueraient que le matériel roulant doivent remettre des équipements en service avant que le train ne quitte le tronçon commun.

Durée des dépannages recyclages conducteurs

Le C.M.M. mentionne un très fort allongement du temps moyen des services bloqués pour avarie. Il estime que ce qui nécessitait autrefois une quinzaine de minutes arrive maintenant à prendre souvent quatre fois plus de temps.

Des recyclages plus nombreux sont prévus en conséquence. Il semble que les regrouper en horaires 8-16 comporte plus d'inconvénients que d'avantages et qu'il est donc préférable de les insérer dans les services.

Administration

Présence des assistants-dépôts en ligne

Le spécialiste présent explique la difficulté d'assurer la présence à Simonis et à Beekkant dans la plage horaire convenue, c'est-à-dire entre 10 et 18 h. Comme le préposé à cet horaire doit également achever le placement de la zone, au plus tard pour 11 h, il lui est impossible de commencer aussi tard.

Le roulement de travail des assistants-dépôt est bien affiché aux antennes, près du gestionnaire. Mais il s'agit de codes de services, difficiles à comprendre pour le conducteur.

Remboursement de téléphone

Les frais entraînés par l'usage du taxi ne sont remboursés aux agents qu'avec grand retard. Le C.OM.M. reconnaît le problème et l'attribue à la somme de travail provoquée par ces remboursements, qui s'ajoute aux autres tâches du personnel administratif. Il promet un apurement plus rapide.

Coordination avec les autres services

Les OS arrivent de plus en plus tard, parfois même le lendemain de leur application. Il est arrivé que le matériel roulant demande l'introduction d'un OS sans avertir les responsables de la gestion des conducteurs. Cela aurait entraîné l'allongement d'un service au-delà de 10 h ! Il semble bien que cette modification demandée n'était pas nécessaire. La Dot (anciennement *répartitions*, puis *NIR*) n'est pas mieux informée de ces changements.

Le C.M.M. voit dans les multiples signatures nécessaires à la validation d'un OS l'origine de ces retards mais syndicalement on s'élève contre les conséquences que cela entraîne trop souvent pour le quotidien des conducteurs.

Solutions ?

Le C.O.M.M. annonce qu'il a une solution en vue pour la gestion des conducteurs. Un délégué suppose, en fonction des problèmes annoncés ci-dessus, que l'on va nommer le personnel administratif nécessaire.

Mais en fait, l'idée du chef est d'envoyer plus souvent les assistants-dépôt sur la réseau, mais pas dans les bureaux aux antennes car il considère que leur place n'est pas vraiment là, mais bien sur le réseau proprement dit. En fonction de cette idée, il prévoit de faire suivre à ces agents administratifs un écolage conducteur métro.

Locaux

Le nouveau local conducteurs métro à Delta est en cours d'aménagement. Il comportera un frigo, un four micro-ondes et un distributeur de ravitaillement.

Pour la détente, le C.O.M.M. annonce qu'il a commandé deux divans en cuir. Certains se demandent si c'est la solution la plus adaptée. Pour éviter d'introduire une tension dans ce local, l'écran d'information Stib, et surtout la diffusion sonore correspondante, restera dans la salle des guichets.

Le SPR ligne 2 précise qu'il existe un témoin d'alerte sur les fontaines. Il s'allume quand il est temps de remplacer le filtre. À ce moment, l'appareil ne permet plus de soutirer que 300 litres avant de se bloquer.

Comportement du public et sécurité

Évaluation

Les chiffres tirés des rapport-dispatching sont très bas pour ce qui concerne les interruptions dues aux blocages des portes. Le C.M.M. s'est informé et explique la faiblesse des chiffres par le critère utilisé : un service bloqué n'est noté que s'il atteint au minimum l'intervalle entre deux trains.

Les chiffres réels à ce sujet pourraient être mieux connus si les agents signalaient régulièrement aux SPR leurs ennuis. Celui de la ligne 2 rappelle qu'il a créé des fiches adaptées, que très peu d'agents remplissent. Son collègue a recruté des conducteurs volontaires, effectuant régulièrement des services sur les deux variantes de la ligne 1, pour lui communiquer leurs services bloqués suite aux comportements malveillants.

Aucune statistique réaliste n'est présentée lors de cette séance, il faudra attendre que les SPR concernés recueillent des données suffisantes.

Contre-mesures

Sésames

Ce projet est déjà inclus dans le contrat de gestion avec la région. Il prévoit l'installation de portillons d'accès dans les stations. Les premières mises en place se feront, à titre d'essais, dès cette année. Les installations définitives commenceront en 2009 et s'étaleront sur trois ans.

Les diverses parties présentes conviennent qu'il est important de placer ces équipements en priorité dans les stations à risques.

Amendes administratives

Le système est maintenant entériné et le tarif établi. Un « arrachable » de présentation original et explicite annonce au public le risque financier qu'il courrait en enfreignant les règlements, en particulier en bloquant les portes.

Ce que la hiérarchie ne peut pas encore spécifier, c'est quelle partie du personnel pourra infliger ces sanctions. Il n'est pas sûr que les gradés assermentés du trafic métro pourront dresser les P.-V. correspondants. Il se peut que les agents station obtiennent le droit de le faire. Les amendes seront perçues par la Région, via le service centralisé qui gère toutes ces sanctions pour tous les services régionaux.

Un délégué affirme qu'on ne peut pas retenir un jeune de moins de 14 ans qui refuse de présenter un document d'identité. Un de ses collègues s'inquiète de cette éventualité, qui réduirait fortement la portée du système et demande qu'on se renseigne. La hiérarchie ne semble pas accorder grande importance à ce point mais accepte de vérifier cette information.

Présence humaine sur le terrain

Renforts ponctuels externes

Des renseignements sont fournis par la hiérarchie au sujet d'une réserve d'agents (on cite le chiffre de 80) de sécurité qu'une société de gardiennage peut mobiliser rapidement en cas d'incident. Il faudra de toute façon faire un appel d'offre, comme la loi l'exige, avant de désigner la société qui fournira ce service au réseau métro.

Il ne s'agirait pas d'un remplacement du service « Contrôle et sécurité » de la Stib, mais bien d'un complément.

Contrat interne

Un contrat interne entre la B.U. métro et ledit service « Contrôle et sécurité » (anciennement « gardiennage ») sera signé en février. Il spécifiera les prestations qui devront être effectuées pour assurer le calme sur le réseau métro.

Présence aux débarquements

Les délégués rapportent une fois de plus au trafic métro les absences fréquentes de personnel pour aider lors des refoulements à Schuman, des garages et des rentrées dépôt. Le SPR ligne 2 annonce qu'une modification administrative permet désormais que la présence soit systématique pour les rentrées à Delacroix en soirée. Il lui semble moins important d'assurer cette même présence le matin, car seuls deux trains rentrent à ce moment de la journée à Brel.

Réserves et metzos

Constat quotidien

Beaucoup de plaintes concernent le manque de services réserves. Les tâches de ces agents sont multiples et on constate que l'on doit souvent refuser de remplacer un conducteur car il n'y a plus de réserve disponible. Une des causes en est le trop grand nombre de changements de matériel demandés par le M.R. La nuit, il est souvent demandé de rentrer à Delta un train préalablement garé puis d'en ramener un au garage.

La proposition syndicale est d'augmenter le nombre de services correspondants. Le C.O.M.M. évoque plutôt un autre système par lequel les réserves seraient intégrées à l'équipe de conducteurs. Il s'agit manifestement d'une modalité d'un système sans planchettes.

Metzos supplémentaires

Une sorte de pont

Une première formule devrait permettre de transférer une partie des conducteurs en stations pendant que les agents Atec (11) effectueront leur écolage. Ils ne seront plus transférés en stations à l'issue de cette formation, ce seront les anciens qui resteront en stations jusqu'au moment où l'on aura besoin d'effectif supplémentaire à la conduite, c'est-à-dire lors du bouclage.

Les agents de conduite ainsi détachés temporairement suivront le système horaires stations, c'est-à-dire alternés par semaines complètes.

Un roulement 4/6

Le C.O.M.M. dit avoir besoin de 12 agents pour former un roulement 4/6. Mais nous devrions avoir confirmation de cet effectif par la Direction.

Les critères de sélection font l'objet d'une longue discussion. Un délégué a entendu sur le réseau qu'une liste « secrète » était déjà établie par la hiérarchie. Le C.O.M.M. répond qu'il a déjà reçu 80 candidatures. Un des agents l'a même attendu à six heures du matin, croyant au principe du premier arrivé, premier servi.

Si ce critère ne sera pas appliqué, d'autres devront l'être. Syndicalement, le souhait est qu'ils soient objectivables. Un délégué demande s'ils devront passer un examen moniteur, comme leurs prédécesseurs en 4/6. Ce ne sera pas le cas, mais le C.M.M. précise qu'il devront connaître les dépannages sur le bout des doigts.

Le C.O.M.M. insiste sur le critère de l'intérêt du candidat pour la fonction. Un délégué considère ce point comme subjectif et ajoute que le C.O.M.M. risque fort de sélectionner le meilleur comédien. Le gradé lui répond qu'il est lui-même comédien et qu'il est personnellement très apte à distinguer l'état d'esprit d'un interlocuteur.

La hiérarchie se dit prête à négocier les systèmes d'horaires avec les délégués et les intéressés le moment venu.

Pour quelles tâches ?

Syndicalement, il ne paraît pas pensable d'affecter des metzos à des missions de maintien de l'ordre public. Cela semble correspondre à l'avis de la hiérarchie. Mais une définition de fonction et les tâches correspondantes ne sont pas définies.

Divers

Présences dans les postes

Après un échange d'arguments entre le C.M.M. et plusieurs délégués au sujet de la présence dans les postes, le C.O.M.M. conclut le sujet, comme lors d'une précédente discussion sur ce point, en promettant aux syndicalistes de plaider efficacement leur cause auprès de son supérieur.

Maladie contagieuse

Il paraît qu'un de nos collègues est atteint de tuberculose. Tous les agents s'étant trouvés en contact avec lui seront convoqués au SMT pour s'assurer qu'ils n'ont pas été contaminés.

(Note : pas de panique ! Cette maladie est bien moins contagieuse que d'autres et ne résiste pas aux traitements bien suivis.)

*

**

Synthèse établie d'après les propos relevés par 3794 Voir les annexes pages suivantes

Réponses de Thierry Appelmans, ergonome, à certaines remarques sur le siège boa

Question 1 : On voit clairement sur les photos qu'une femme de 1m54 (limite à l'engagement au SMT) a ses pieds qui reposent à plat sur le repose pieds, siège en position basse et avancée, on voit également qu'il reste un espace suffisant entre ses genoux et le bas du tableau de bord, toute surélévation du socle du siège est donc exclue).

Le mannequin de 1m88 montre qu'il reste un espace de 5cm entre les pieds et le repose pied, pour un homme d'1m90, (limite d'engagement au SMT), il n'y a aucun problème, tous les angles de confort sont respectés ; on pourrait même monter jusqu'à 1m95, si on veut engager des personnes de plus grande taille rien ne s'oppose à ce que l'on augmente la course vers le haut, mais 20cm me paraissent absurde : à cette hauteur les cuisses seraient compressées par l'avant de l'assise et les pieds ne toucheraient plus le sol.

Question 2 : Je ne suis à priori pas opposé à un accoudoir, mais il ne doit en aucun cas se trouver dans la zone de mouvement du coude, c'est à dire qu'il doit être placé assez bas et de ce fait ne pourrait être utilisé qu'à l'arrêt il faut également éviter les frottements avec le coude et il ne faut en aucun cas créer une gêne pour ceux qui ne désirent pas s'en servir (peut-être qu'un prototype permettrait de mieux évaluer le bien fondé de la demande ?).

Thierry APPELMANS

Ergonome

Note : les photos jointes au message de l'ergonome n'ont pas été ajoutées à ce résumé, pour ne pas surcharger la messagerie de chacun. Elles sont à la disposition de toute personne qui en fera la demande.

Metzos, un système à rebondissements

Naissance avortée

1998, un groupe de travail réunit de longues journées l'administration Delta et des délégués, représentant les trois couleurs. Le résultat de ces réunions sera présenté plusieurs jours aux conducteurs, sous le nom de « Projet de qualité de vie métro ».

Un des gros avantages promis aux agents était la création d'un groupe de conducteurs, destinés à venir en aide aux collègues. Les diverses tâches prévues promettaient d'être utiles aux collègues. L'idée était de permettre aux conducteurs les plus anciens de ne plus subir constamment la monotonie de la conduite métro. Notons qu'il existe en surface un système de « service mixte » plus ou moins dans le même but.

Il est important de noter que l'ensemble du projet tournait autour de la création d'un programme de gestion des conducteurs, destiné à remplacer les planchettes. La limite de temps de conduite total serait descendu à 6 h au lieu de 7 h 40.

Malgré plusieurs promesses écrites (à la disposition de tout conducteur intéressé), la hiérarchie ne mettra jamais en application le projet.

Renaissance

Plus de cinq ans après, l'idée fut de nouveau discutée. Elle ne paraissait plus directement liée à un projet de suppression des planchettes. Il était convenu que la fonction et les tâches correspondantes serait définie.

Une déléguée syndicale proposa de créer une tournante afin que plus de conducteurs puissent bénéficier du système. Cette idée, que je soutenais, avait été immédiatement écartée par celui qui allait devenir C.O.M.M.

Plusieurs fois au cours des dernières années, des délégués sont intervenus pour demander des éclaircissements sur les modalités de sélection et les tâches dont on avait dit qu'elles seraient définies. Le tri des volontaires a changé plusieurs fois de critères, généralement sans même avertir préalablement les syndicats.

Le futur, sous forme de retour au passé

Souvenons-nous, le projet original (on ne disait pas encore « metzo ») était lié à la suppression des planchettes. Maintenant, on présente la création d'une douzaine de places comme un cadeau aux conducteurs. Mais les chefs de Delta ne veulent rien dire des modalités de ce système « sans planchettes » et rêveraient même d'empêcher les délégués de commenter ou de (diffuser ?) ce que d'autres, plus francs, leur ont communiqué.

Résumé et réflexions de Bernard Bachelart