
Trafic métro 16 février 2010

Présents :

Pour la hiérarchie : , A. BOEYKENS (Chef mouvement métro), D. CANU (Chef opérationnel mouvement métro), S. BELAFKIH (adjoint cadre ligne 2-6), T. DANNEMARK (cadre ligne 1-5), G. SERGEANT.

Gestionnaire réseau: CH. LEFEVER

Délégués : M. RACHIK (permanent), S. ZAHMIDI, CH. ECKER (permanent), A. AJHMAND (permanent), R. MERZGUIOUI, M. HANDANI, J. EL BOUJDAINI, L. JEHANNE, S. RIFAAD, B. BACHELART.

Début de la réunion à 9 h 08 à Delta

Administratif et rapport avec les gestionnaires

Difficultés à contacter un responsable administratif

Le chef opérationnel mouvement métro soutient qu'une présence administrative doit être en principe assurée jusqu'à 18 h. Mais comme cela n'est pas possible simultanément aux trois lieux de travail, il est demandé d'afficher le calendrier des présences, en mentionnant l'endroit et le n° de téléphone correspondant. Cela semble possible aux yeux de la hiérarchie, mais pas par l'entremise du portail.

Difficultés à permuter de services

Le chef opérationnel métro estime que cela doit être possible au moins tant qu'un assistant-dépôt est disponible. D'autre part, il insiste pour que les agents permutant le jour même le signalent au moins au gestionnaire au poste fixe. La gestionnaire présente estime que l'encodage de ce changement n'est qu'un travail négligeable.

Un permanent présent s'étonne que certains agents échangent leurs services sans le signaler : « Et on ne sanctionne pas !?!? »

Dans les prochains mois, une fonction nouvelle de la borne informatique sera installée pour permettre l'encodage par les agents eux-mêmes des permutations de services. Le système ne laissera passer que les demandes n'impliquant pas une irrégularité, telle que manque de repos entre services.

En attendant, on remarque la difficulté pour la grande majorité des conducteurs, qui sont hors-roulement, créée par ces obstacles administratifs aux permutations de services. Le chiffre, reconnu par le chef administratif à la séance précédente, de 74 conducteurs en groupe A étonne le chef mouvement, qui pensait qu'il y en avait 104. Il parle de vérifier la liste. Son adjoint espère pouvoir mettre au moins une partie du groupe B aussi dans le roulement, mais il ne veut rien promettre.

Pauses incomplètes

Il arrive assez souvent qu'une pause ne fasse plus 20 minutes du fait d'un déplacement vers le local. Lorsqu'ils en faisaient la remarque, certains conducteurs se sont entendus signifier d'une façon très abrupte qu'ils devaient reprendre leur train à l'heure prévue, aucune solution n'étant disponible.

Le chef opérationnel mouvement estime qu'un chef n'a pas à utiliser certaines expressions relevées. Il rappelle que des chronométrages de déplacements dans les stations Simonis et Gare de l'Ouest ont été effectués et que les nouveaux temps de déplacement ont été introduits dans les prochains services, en application dès le 22 février. Il souligne d'autre part que les éventuels bavardages au cours d'un déplacements sont à compter dans le temps de pause. (Les résultats du chronométrage ont été envoyés aux permanents, à charge pour eux de les transmettre aux délégués.)

La gestionnaire présente estime que lorsqu'un cas pareil se produit en situation réseau très dégradée, ce n'est pas la ou les deux minutes qu'un train attendra un conducteur terminant sa pause qui va vraiment aggraver la situation du réseau.

Congés attribués au dernier moment

On souhaite que l'administration prévienne au moins une partie des demandeurs de l'acceptation de leur jour de congé l'avant-veille au plus tard. Une amélioration est prévue là aussi par l'entremise d'une nouvelle fonction au portail, qui devrait permettre dans quelques mois de gérer véritablement ses congés d'un jour (pas les périodes vacances).

Récupération des temps de déplacement

La hiérarchie ne peut pas présenter de texte justifiant le mode de pointage utilisé pour les déplacements des conducteurs métro, aucune personne des RH métro n'étant venue à la présente réunion pour justifier cette façon de pointer. Un bout de papier avait été distribué aux agents pour leur demander de choisir entre le paiement intégral ou un mélange de récupération et de paiement. Mais il semble bien que tout le monde soit payé et ne puisse donc pas récupérer. De toute façon, la CCT annualisation prévoit la compensation à 150 % dans le pot d'heure et un permanent rappelle que les CCT ont force de loi. Un assistant-dépôt répond au chef opérationnel mouvement métro qu'il n'y a pas de problème pour lui à placer dans le pot les heures dues pour déplacement. D'autre part, selon la hiérarchie administrative, les temps de déplacements pour service hors-zone figurent dorénavant sur le bon d'information.

Roulement mi-temps spécifique

Quelques agents ont proposé de passer en mi-temps en ne travaillant que les week-ends et jours fériés. Un délégué constate que le total des jours en question (114) correspond normalement à un mi-temps. Certains craignent que ces gens enlèvent trop de dimanches et jours fériés au 4/6. Le délégué répond que beaucoup de gens aimeraient passer du 4/6 au 5/7 et qu'en permettant parallèlement ce passage, il y aurait toujours assez de dimanches pour les conducteurs en 4/6. Il précise qu'il ne s'agit pas à ses yeux d'une proposition à trancher immédiatement, mais bien d'un projet à présenter aux divers intervenants hiérarchiques.

Dans le cadre de cette discussion, plusieurs délégués disent que lorsque l'on demande à passer en 5/7, ce n'est pas pour venir travailler le dimanche.

Insécurité, en particulier entre Beekkant et Baudouin

J. Pluym, adjoint du directeur "contrôle et sécurité" rejoint la réunion en cours et présente la situation du point de vue de son département. Il reconnaît que ses agents ont constaté une très nette détérioration de la situation sur ce tronçon. Comme des chiffres divergents lui parvenaient, par exemple sur le nombre de vitres cassées, il s'est renseigné au matériel roulant car il est très important selon lui d'objectiver le problème. Il ne peut toutefois pas donner les chiffres vérifiés du vandalisme au cours de la réunion. En revanche, il en donne au sujet des patrouilles effectuées par ses agents dans les différentes stations du tronçon. Il précise que les patrouilles du détachement de la police au métro surveillent particulièrement cette zone. Il semble que certains voyous espèrent créer une "zone de non-droit", ce à quoi les autorités s'opposent énergiquement selon lui.

Certains délégués expriment un grand scepticisme. Ils rappellent les promesses faites en 2007 (voir P.-V. de la réunion en annexe) et vite oubliées. Quelques semaines après, les agents de sécurité et de police avaient été envoyés, à juste titre, momentanément dans le quartier St-Guidon et puis ne sont jamais réapparus. Un rappel avait été fait de la promesse d'ambassades de prévention dans les écoles, mais M. Moussaoui avait reçu suite à ce rappel un message de la responsable répondant que cela n'était pas nécessaire.

J. Pluym explique la nouvelle politique envisagée: comptabiliser tous les frais provoqués par les voyous et les

réclamer à ceux que l'on peut identifier, politique qu'il résume ainsi "les prendre par là où ça fait mal : le portefeuille". Un délégué se déclare heureux de cette nouvelle stratégie car les peines légères de prison ne signifient plus rien, n'étant jamais exécutées. Mais il demande si la Stib se porte bien partie civile en cas d'identification des coupables. Le responsable répond que ce n'est pas le cas pour les trois personnes actuellement identifiées, mais qu'il pense que le parquet les poursuivra probablement car la situation grave sur cette partie du réseau a été bien exposée aux autorités politiques et judiciaires. Le délégué en est bien moins sûr et lui demande si la Stib se décidera à se porter d'office partie civile en cas de classement sans suite de ces trois cas. Il est répondu que dans cette hypothèse, une évaluation sera faite. Mais les responsables de la Stib craignent de déboursier les cautions demandées pour se porter partie civile et une détérioration de leurs relations avec le parquet que pourrait entraîner selon eux cette pratique.

Un autre délégué exprime clairement son impression qu'on ne veut pas faire de vagues et qu'on n'agira donc pas avec une véritable énergie. Le représentant de "Contrôle et sécurité" insiste sur les actions en cours, qui vont s'accroître prochainement, mais dont certaines doivent encore rester confidentielles.

Un permanent rappelle que nos collègues de ce service ont le taux d'accidents de travail le plus élevé de la Stib et qu'on ne peut donc pas les accuser de passivité. Un autre décrit ses impressions en tant que voyageur sur le tronçon incriminé, qui recourent les plaintes des conducteurs : vandalismes en tous genres et agressions verbales. Suite à une intervention d'un délégué au sujet des fumeurs insensibles aux remarques, le chef mouvement demande que les conducteurs ne se mettent pas en danger dans de telles situations mais préviennent le dispatching.

Un cadre de ligne s'inquiète d'une possible tactique de destruction des caméras de surveillance par les voyous car les responsables sécurité s'appuient principalement sur ce moyen pour retrouver les coupables. Il lui est répondu qu'il est impossible d'accéder à une caméra sans entrer préalablement dans son champ.

Le vice-directeur de "contrôle et gardiennage" remet un document (en annexe), le lit et souligne l'importance d'une communication au dispatching des faits constatés par les conducteurs.

Impact sur la régularité

De l'avis du cadre ligne 2-6 présent, les retards constatés dans le trafic sur cette paire de ligne sont dus essentiellement à ces actions de voyous. Le chef mouvement table sur la disparition de ces problèmes plutôt que sur l'ajout de réserves pour résoudre ces retards trop fréquents, car il n'espère pas obtenir l'autorisation de la Direction générale pour des services supplémentaires.

Futur du réseau

La hiérarchie du mouvement confirme qu'il est bien demandé de passer dans quelques années à une cadence d'un train toutes les cinq minutes sur chacune des branches de la 1-5 en heure de pointe. La date envisagée est janvier 2012, mais sans aucune certitude. Il faudrait des trains supplémentaires, de la place pour les entreposer, des conducteurs en plus et du personnel d'entretien pour ces nouvelles rames. Les responsables n'envisagent pas de mettre en route une telle modification de cadence sans que tout soit prêt. Ils s'engagent à ne jamais poser aux représentants des conducteurs une date limite pour des négociations si un changement de condition de travail était envisagé dans le cadre de cette nouvelle cadence accélérée de 2'30" sur le tronçon commun. De toute façon, c'est le DOT¹ qui déterminera où le nouveau matériel doit venir en renfort.

Le chef opérationnel mouvement dit que des modifications du cahier des charges ont été faites pour les nouveaux boas mais n'évoque pas dans ces nouveautés la prise en compte d'améliorations du poste de conduite demandées par les conducteurs.

¹ DOT : service interne qui détermine les besoins de transports par enquêtes auprès des voyageurs, puis le graphique correspondant de la circulation des trains et enfin les services (qui seront distribués parmi les conducteurs par les assistants-dépôt).

En réponse à une remarque syndicale au sujet de la mauvaise coordination par SyReM des trains à l'approche de la convergence Mérode, une présentation est faite de l'implantation de ce programme à la RATP. Là, un module est greffé au programme pour lui permettre de gérer les conducteurs parallèlement à des modifications imprévues de la circulation des trains. Là aussi, les services sont planifiés et inscrits dans une tranche horaire de huit heures. Pour arriver à un tel fonctionnement chez nous, un module de simulation doit s'ajouter au SyReM, les dispatchers et gestionnaires réseau devront y passer chacun un écolage de plusieurs semaines et un dispatcher devra être assigné à la gestion des modifications en temps réel des services conducteurs. La fonction du gestionnaire au poste fixe pourrait donc changer.

Divers

Le problème des serrures récalcitrantes à Gare de l'Ouest est résolu aux dernières nouvelles. D'autres problèmes sont mentionnés mais il est demandé de les transmettre aux cadres de lignes. Au sujet du local Gare de l'Ouest un litige juridique est en cours, et il n'a donc toujours pas été réceptionné.

Personne parmi les participants à la réunion ne peut donner de précisions sur la nouvelle procédure de soutien aux conducteurs choqués suite à un AT, actuellement à l'étude à Delta, sans aucune communication vers les premiers intéressés.

Fin de la réunion à 13 h 20

*
**

Extraits de la réunion, d'après les notes de 3794