

COMPTE RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SOUS-COMMISSION PARITAIRE SUR L'APPLICATION DU RGPS 541 AU NIVEAU DU PERSONNEL ROULANT

Réunion avec les directions de la SNCB B-TO, B-CS et HR-Rail concernant la mise en œuvre du RGPS 541 (prestations et repos) et ses répercussions sur les séries.

Points discutés :

1. **Modification des prestations de séries sans communication vers l'agent (BNX).**
2. **Respect des taquets avec l'octroi d'un alternement lors d'une terminaison tardive.**
3. **Interprétation des différentes notes avec leur application totale ou partielle ne respectant pas le RGPS 541 (note du bureau des principes, note Robette, note Philipps, Vademecum).**
4. **Intervalle entre une prestation de conduite et une journée de formation.**

La direction est restée sur sa position concernant l'interprétation du RGPS 541 par HR-Rail.

1. BNX :

Le seul retour positif est le retrait de la note de HR-Rail du bureau des principes sur les modifications des séries suite à un BNX (note Time policy du 29 octobre 2021). Cette note prévoyait la possibilité d'adapter des heures de prestation en série de maximum 2h suite aux BNX. Nous avons toujours contesté cette note.

La direction nous informe qu'elle se basera dorénavant sur le procès-verbal (PV) de la réunion du 6 octobre 2021 avec les syndicats pour les adaptations des prestations en série suite à un BNX. Elle prétend qu'en fonction de ce PV, les prestations peuvent être adaptées si l'agent est prévenu. Cependant, nous lisons autre chose dans ce PV : les agents concernés doivent être contactés par téléphone et, en cas d'impossibilité d'assurer cette prestation modifiée, le tableau de service fera appel au cadre flottant.

2. Respect des taquets :

Concernant les taquets (20h/6h pour les repos, 23h/5h pour les CX), HR-Rail se base sur l'article 38ter de la loi sur le travail de 1971. Cet article prévoit que lorsque la prestation d'un travailleur est allongée suite à l'application des règles sur les heures supplémentaires, l'intervalle de 11h ne doit pas être respecté. **Il suffit que le planning initial respecte bien l'intervalle.**

HR-Rail généralise cette règle à tous les intervalles et taquets prévus dans le RGPS 541. Conséquence : si la prestation d'un agent est allongée (heures supplémentaires) et que les taquets ne sont plus respectés, il ne pourra pas bénéficier d'un alternement mais son CH ou RH sera maintenu.

La direction nous informe qu'en janvier, il n'y a eu que 18 cas. Nous contestons cette interprétation qui ne tient pas compte du bien-être et de l'humanisation des prestations. Nous avons rappelé les conclusions de la commission parlementaire à propos de l'accident de Buizingen qui recommande d'humaniser les prestations des conducteurs.

3. Notes et interprétation :



Nous avons rappelé aux directions que les différentes notes n'ont aucune valeur, la réglementation est bien le RGPS 541.

Si certaines modifications ou clarifications doivent avoir lieu, elles doivent être incluses dans le RGPS 541.

4. Intervalle lors d'une formation :

L'intervalle entre une formation et une prestation de conduite doit respecter le RGPS 541 Chapitre VI — TITRE I, article 80 : « L'intervalle entre deux journées de travail consécutives doit comprendre une période libre de tout service d'une durée ininterrompue de 14 heures au moins à la résidence de l'agent et de 8 heures au moins hors de la résidence (découcher), sans préjudice des dispositions visées aux articles 50, 51 et 52 du chapitre IV ». Ainsi, entre une formation et une prestation de conduite, l'intervalle doit être toujours d'au moins 14 heures.

En ce qui concerne l'intervalle entre une prestation de conduite et une formation, notre position est très claire : le personnel roulant qui suit une journée de formation destinée au personnel roulant reste bien dans le régime de prestations du personnel des trains, et donc là aussi l'intervalle de 14h doit être respecté.

La direction voit les choses autrement :

elle estime qu'un intervalle minimum de 11 heures suffit entre la prestation de conduite et la formation obligatoire.



Or, le RGPS 541 prévoit systématiquement un intervalle de 12 heures au minimum pour le personnel sédentaire. Pourquoi cet intervalle pourrait-il être moindre pour le personnel roulant ?

Conclusion de la réunion : La direction campe sur ses positions et reste sourde à nos arguments. Nous ferons appel à notre service juridique afin d'analyser l'interprétation que HR-Rail fait de la loi et du RGPS 541. Nous entamerons également la procédure de sonnette d'alarme afin de faire entendre nos arguments.

Les secrétaires nationaux : Thierry Moers et Filip Peers

