

SÉRIES DES CONDUCTEURS DE TRAIN : **POURQUOI ÇA BLOQUE ?**

Les discussions concernant les séries des conducteurs 2025 posent d'importants problèmes dans la plupart des dépôts du pays. Personnel insuffisant, inquiétude concernant l'octroi des congés, application du nouveau RGPS 541, manque d'écoute de la direction, ...

Comment en est-on arrivé là ?

Depuis le début des discussions, la seule obsession de la direction est la chasse aux «Mineures», ces heures prévues mais non prestées par les conducteurs. La solution proposée par la direction ? Aligner un maximum d'heures en série. Si personne ne discute de la nécessité pour les agents de prester les heures prévues, force est de constater que la solution proposée pose plusieurs problèmes. Prenons deux exemples concrets :

1) Voici la série de Jonathan :

► **Premièrement**, dans le cadre du nouveau RGPS 541, le nombre d'heures maximum à prester est fixé (50h/semaine et 520h/trimestre). Il ne sera plus possible, comme auparavant, de dépasser ces maxima. Autrement dit, les périodes de réserve ne sont plus aussi flexibles.

► **Deuxièmement**, si les périodes de réserve ne sont plus aussi flexibles et qu'on aligne un maximum d'heures en série, le résultat est évident : les agents vont davantage être en liberté lors de leur réserve. Quelles conséquences pour les congés du dépôt ?

13	020 15:05 00:05	037 15:35 23:55	036 14:05 21:20	004 11:25 18:35	RH	050 11:50 18:55	112 10:45 19:10
14	200 12:25 21:20	025 13:05 21:55	CH	025 13:05 21:55	450 13:05 21:55	CH	RH
15	008 19:30 01:50	205 16:55 00:20	033 16:35 00:05	309 14:10 22:45	CH	127 08:45 17:05	050 11:50 18:55
16	RH	008 19:30 01:50	035 17:35 00:45	037 15:35 23:55	304 14:05 22:50	CV	RH
17	021 10:55 19:45	006 11:00 19:25	RH	034 15:15 23:50	017 17:25 00:30	121 16:30 01:05	121 15:45 00:10
18	018 14:25 21:40	CH	RR	450 13:05 21:55	043 12:55 21:50	CH	RH
19	037 15:35 23:55	033 16:35 00:05	201 14:40 23:35	CY	RH	125 14:45 22:55	052 13:40 21:40
20	CH	012 09:35 18:25	031 09:05 16:20	014 08:35 16:25	006 11:00 19:25	CH	RH
21	012 09:35 18:25	201 14:40 23:35	018 14:25 21:40	043 12:55 21:25	CH	RH/CH	RH
22	025 13:05 21:55	200 12:25 21:20	004 11:25 18:35	RH	008 19:30 01:50	109 19:45 02:15	126 17:45 01:55
23	064 17:30 23:30	304 14:05 22:50	CH	006 11:00 19:25	319 11:25 19:50	RR	RH

Le premier trimestre, Jonathan va travailler 417h35. Il faut ajouter les 3 CV et les 3RR prévus, soit 48h = Au total, sur le premier trimestre 2025, Jonathan va prester 465h35 sur les 512 h maximum autorisées
 ► Il reste 46h25 à planifier en hors-série.

Dans ces 2 semaines de réserve, Jonathan doit avoir :

X RH + Y CH = 7 jours / Il lui reste donc 7 jours de travail, soit 6h37 maximum par jour.

2) La série d'Alexandre :

Le premier trimestre, Alexandre va travailler 411h25. Il faut ajouter les 3 CV et les 3 RR prévus, soit 48h = au total, sur le premier trimestre 2025, Alexandre va prester 459h35 sur les 512h maximum autorisées
 ► Il reste 52h35 à planifier en hors-série.

28	017 17:25 00:10	035 17:35 00:45	017 17:25 00:10	201 14:40 23:35	018 14:25 21:40	CH		RH
29	004 11:25 18:35	RH	008 19:30 01:50	035 17:35 00:45	037 15:35 23:55	120 14:10 22:50	120 13:50 22:15	
30	CH	RR	021 10:55 19:45	008 19:30 01:50	033 16:35 00:25	CY		RH
31	300 14:50 23:50	018 14:25 21:40	037 15:35 23:55	036 14:05 21:20	CH	RH/CH		RH
32	205 16:55 00:20	017 17:25 00:10	300 14:50 23:50	304 14:05 22:50	CH	165 10:50 18:25	165 10:50 18:25	

Dans ces 2 semaines HS, Alexandre doit avoir :

X RH + Y CH = 5 jours. Il lui reste donc 9 jours de travail, soit 5h50 (!!) maximum par jour.

1	RR	014 08:35 16:25	014 08:35 16:25	012 09:35 18:25	200 12:25 21:20	CH		RH
2	450 13:05 21:55	CH	RH/CH	016 15:25 00:25	300 14:50 23:50	110 14:35 23:30	450 13:55 22:50	
3	CV	RR	007 11:35 20:20	061 12:30 20:50	025 13:05 21:55	CH		RH
4	309 14:10 22:45	043 12:55 21:25	450 13:05 21:55	CH	RH	450 13:55 22:50	109 16:45 00:15	
5	035 17:35 00:45	020 15:05 00:05	309 14:10 22:45	CH	034 15:15 00:05	CY		RH
6	016 15:25 00:25	034 15:15 23:50	016 15:25 00:25	300 14:50 23:50	309 14:10 22:45	CH		RH

Avec ces deux seuls exemples (parmi d'autres), on comprend facilement les problèmes que posent les séries sous leurs formes actuelles : trop d'heures sont planifiées dans les séries.

Cela se traduit de plusieurs manières :

- Amplitude moyenne de service de plus de 8h,
- Moyenne de séries de plus de 8h,
- Semaines de 6 jours consécutifs, ...

Quelles conséquences ?



Lorsqu'un agent a atteint son maximum d'heures (50h/semaine ou 520h/trimestre), le tableau de service peut aligner un CSF (=Crédit d'Heure Fictif, sorte d'alternement), ce qui risque de se passer régulièrement vu les exemples ci-dessus. Mais si l'ensemble des agents hors-série sont en CSF, qui va assurer les services des collègues ayant demandé congé ?

A ceci, s'ajoute une véritable explosion de la charge de travail des tableaux de services locaux qui vont devoir jouer au pompier avec des agents qui fleurteront tous avec leur maximum d'heures. Comment accorder les congés, les formations permanentes, les visites médicales, ... ? Enfin, on peut sérieusement se poser des questions sur la sécurité de l'exploitation. En effet, au terme de la **commission Buizingen**, une série de conclusions avaient été formulées. Telles que :

- ▶ «En matière de changement de série, il faut adapter le logiciel et y inclure différents paramètres tenant compte de l'aspect psychosocial et permettant d'établir des séries plus réalistes»
- ▶ «Il faut être plus attentif, lors de la conception des horaires de travail des conducteurs de train, à différents facteurs qui influencent la charge psychosociale de ces derniers.»
- ▶ «Il faut discuter des changements de séries (horaires) en temps utile avec les conducteurs de train pour leur permettre de mieux organiser leur vie familiale.»

14 ans après, les discussions sont toujours les mêmes...

En 2018, la direction avait annoncé lors du dossier de la revalorisation, l'installation du programme APS (prévu pour 2019) ce programme devait permettre de respecter la moyenne des 8h dans les séries avec les semaines hors-séries comprises.

Nous sommes en novembre 2024, 6 ans après et le programme n'est toujours pas d'actualité.

Quelles solutions ?



Pour la CGSP Cheminots, l'ensemble de ce dossier démontre l'acharnement de la direction à remplir ses objectifs managériaux, au détriment du bien-être des agents. On se retrouve encore une fois face à une direction qui ne reconnaît pas ses erreurs et n'écoute pas les propositions de solutions des organisations reconnues.

Ce dossier montre également que la SNCB fonctionne avec trop peu de personnel. Si le nombre d'heures est aussi élevé dans les séries, c'est parce qu'il n'y a pas assez de conducteurs pour faire fonctionner l'intégralité du plan de transport.

Pour la CGSP/ACOD, le respect de la loi de 1971 sur les heures supplémentaires, de la réglementation Hr-Rail et le respect du bien-être des agents passeront par le recrutement d'agents supplémentaires.

En attendant ces recrutements, nous ne pouvons accepter des séries qui vont créer des heures supplémentaires. Nous réclamons de la direction BTO qu'elle revoit sa position et qu'elle retravaille les grilles de série avant leur application.

Les secrétaires nationaux,
Moers Thierry et Tony Fonteyne

Les secrétaires régionaux,
Jonathan Coppée et Franky De Kuysscher

