

Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), le Transport En Commun (TEC) et les services réguliers spécialisés

La convention collective de travail du 22 septembre 1967 et 31 octobre 1968 de la commission paritaire nationale du transport, relative aux conditions de travail de certaines catégories d'ouvriers, ratifiée par l'arrêté royal du 16 septembre 1969, M.B., 1er novembre 1969.

Chapitre I - Définitions

Art. 1 .-*Pour l'application de la présente décision:*

- 1. les termes: "services publics d'autobus" et "services spéciaux d'autobus" ont l'acception définie respectivement par les articles 3 et II de l'Arrêté-Loi du 30 décembre 1946, portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles;*
- 2. le temps de service journalier ou amplitude est la période comprise entre deux temps de repos journaliers;*
- 3. le stationnement est le temps d'arrêt sur la ligne ou en cours de voyage;*
- 4. la coupure est le temps d'arrêt au dépôt de départ et qui est compris dans le temps de service;*
- 5. les prestations imprévues visent tout travail effectif ou complémentaire à l'horaire fixé dans le règlement de travail et dont l'ouvrier n'a pas été avisé la veille;*
- 6. le temps de service hebdomadaire est la somme des temps de service répartis sur une semaine du calendrier;*
- 7. le temps de repos journalier est la période comprise entre deux temps de service et dont l'ouvrier peut disposer librement. Sont compris dans le temps de repos:*
 - a) le temps nécessaire à l'habillement et à la toilette avant et après le travail;*
 - b) le temps nécessaire pour parcourir la distance du domicile ou de la résidence au dépôt de départ et inversement;*
- 8. le jour de repos est celui au cours duquel aucun travail n'est presté de 2 à 24 heures.*

Chapitre II - Champ d'application

Art. 2 .-*La présente décision s'applique:*

- 1. au personnel roulant occupé dans les entreprises exploitant un service public ou spécial d'autobus ressortissant à la Commission Paritaire Nationale du Transport;*
- 2. aux employeurs qui occupent les ouvriers visés au 1.*

Art. 3.-*Les ouvriers des entreprises exploitant un service spécial d'autobus sont soumis aux dispositions de la présente décision relative aux ouvriers affectés à un service public d'autobus, lorsqu'ils ne sont pas pendant un même temps de service affectés exclusivement au service spécial. L'affectation occasionnelle n'emporte cependant pas application de cette disposition.*

Chapitre III - Limitation du temps de service et de travail.

Art. 4 .-*Dans les entreprises exploitant un service spécial d'autobus, l'ouvrier ne peut effectuer aucun travail pour un tiers pendant le stationnement sans l'autorisation écrite de son employeur.*

Art. 5.-*Le temps de service ne peut excéder quatorze heures par jour, ni septante heures par semaine.*

Lorsque chaque temps de service comprend quatorze heures, le temps de service hebdomadaire ne peut être réparti sur plus de cinq jours.

Art. 6.-*Si au cours d'un même temps de service, l'ouvrier ne rentre à son dépôt de départ qu'à la fin de son service au cours duquel un stationnement d'au moins quatre heures consécutives est intervenu, deux de ces heures ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.*

Si au cours d'un même temps de service, une coupure d'au moins quatre heures consécutives intervient, soixante minutes de cette période ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.

Il ne peut être fait application des dispositions de l'alinéa précédent que moyennant approbation de la commission paritaire.

Dans les services publics d'autobus, la demande doit être introduite dans les huit jours suivant la date de l'avis donné à l'exploitant par la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, de la modification d'horaire nécessitant un déplacement d'amplitude.

Dans les services spéciaux d'autobus franchissant la frontière, la demande doit être introduite dans les quarante-huit heures de la mise en vigueur du dépassement d'amplitude.

Pour les autres services spéciaux, la demande doit être introduite par télégramme avant la mise en vigueur du dépassement d'amplitude.

Art. 7 .-*Dans les cas visés par l'article 6 alinéa 1er ou 2, le temps de service de la semaine au cours de laquelle il est fait application desdites dispositions, ou de la semaine qui suit cette dernière ne peut être réparti sur plus de cinq jours.*

Chapitre IV - Repos

Art. 8 .-*L'ouvrier a droit à un repos ininterrompu d'au moins dix heures entre deux temps de service journaliers.*

Art. 9.-*Le temps de repos journalier peut être ramené, tous les deux jours, à huit heures si le début et la fin du temps de service d'un même ouvrier n'ont pas journellement un caractère identique, à condition que sur deux semaines la durée moyenne du temps de repos ne soit pas inférieure à dix heures pour cet ouvrier.*

Le temps de repos est également ramené à huit heures si, au cours d'un même temps de service, l'ouvrier ne rentre à son dépôt de départ qu'à la fin de son service au cours duquel un stationnement d'au moins 4 heures consécutives est intervenu, dont deux heures ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.

Il en est de même, si au cours d'un même temps de service, une coupure d'au moins 4 heures consécutives intervient, dont soixante minutes ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.

Art. 10.-*Une fois par semaine, l'ouvrier a droit à un repos d'au moins trente heures consécutives.*

Ce temps de repos est de trente-six heures consécutives si une des hypothèses prévues à l'article 6 alinéa 2 de la présente décision se réalise le jour précédent le repos hebdomadaire ou lorsque le temps de repos commence après dix-neuf heures et avant deux heures.

Chapitre V - Salaires

Art. 11 .-Le temps de travail est rémunéré au salaire horaire fixé par la Commission Paritaire Nationale du Transport.

Art. 12 .-Dans les services publics, l'ouvrier a droit à une prime égale au salaire payé.

Pour une durée équivalente de temps de travail en cas de stationnement de trente minutes au maximum;

Pour une durée de trente minutes de temps de travail augmentée d'un nombre égal à la moitié du temps de plus de trente minutes.

La première coupure de la journée ne donne lieu à l'octroi d'une prime que lorsque sa durée ne dépasse pas une heure. Dans ce cas, l'ouvrier a droit à une prime correspondant au salaire payé pour la durée de la coupure.

A partir de la seconde coupure, l'ouvrier a droit à une prime correspondant au salaire payé pour la durée de la coupure avec un maximum de soixante minutes.

Art. 13 .-Dans les services spéciaux, l'ouvrier a droit à une prime égale au salaire payé :

1. *Pour une période de quinze minutes de temps de travail, augmentée d'un nombre de minutes égal à la moitié du temps de stationnement total en cas de stationnement.*

2. *Pour une durée équivalente de temps de travail avec un maximum de soixante minutes, pour la première coupure d'une durée maximum de soixante minutes et les coupures suivantes.*

La première coupure d'une durée supérieure à soixante minutes ne donne pas lieu à l'octroi d'une prime.

Art. 14 .-Par période de deux semaines, un salaire correspondant à 76 heures (en services spéciaux d'autobus un salaire correspondant à 78 heures est garanti) et calculé sur base du barème des salaires fixé par la Commission Paritaire Nationale du Transport est garanti à l'ouvrier.

Art. 15 .-Les prestations imprévues donnent lieu au paiement d'une indemnité supplémentaire horaire équivalente à 25% du salaire horaire.

Art. 16 .-Est considéré comme supplémentaire pour le calcul du sursalaire le temps de travail se situant au-delà de dix heures par jour, 52 heures par semaine ou 90 heures par période de deux semaines.

Art. 17 .-Il est entendu que les dispositions de la présente décision ne peuvent porter préjudice aux dispositions de la convention plus favorable sur le plan local.