



Mensuel du  
**SYNDICAT INDEPENDANT POUR  
CHEMINOTS - SIC**  
ORGANISATION AGREEE  
Siège social: Rue des Colonies, 18/24  
1000 Bruxelles

www.ovs-sic.be  
✉ : info@ovs-sic.be

☎ : 0478 75 05 16 - Luc MICHEL  
☎ : 0478 75 04 97 - Pascal DUMONT

SECTEUR CHEMINOTS DE  
L'UNION NATIONALE DES  
SERVICES PUBLICS - UNSP



MEMBRE DE LA CONFEDERATION EUROPEENNE  
DES SYNDICATS INDEPENDANTS - CESI



## INAPTITUDE PROFESSIONNELLE : PASSAGE EN FORCE DE HR-RAIL

**L**es représentants des Chemins de fer belges à la Commission Paritaire Nationale ont fixé des nouvelles règles quant aux inaptitudes professionnelles (avis 26 H-HR 2018). Ces décisions ont été avalisées sans accord paritaire, au mépris des prescriptions du Statut du personnel.

### Qu'est-ce que l'inaptitude professionnelle ?

L'inaptitude professionnelle définit la situation d'un collaborateur qui ne peut plus exercer son métier car il ne dispose plus des autorisations légales, réglementaires ou des aptitudes professionnelles.

### Dans quels cas puis-je être défini comme inapte professionnellement ?

Vous pouvez être déclaré inapte professionnellement dans l'une de ces trois situations :

- L'exercice de certains emplois nécessite un document officiel comme par exemple un certificat, un brevet, un permis, une carte d'identification,... Le retrait ou le non-renouvellement de ce document par l'organisme officiel compétent entrainerait pour vous l'impossibilité d'exercer cet emploi;
- Si vous changez de siège de travail, par exemple suite à une mutation, vous recevez une formation locale. Si vous échouez à cette formation, vous ne pouvez plus exercer votre emploi dans ce siège de travail;
- Vous n'êtes plus à même d'exercer correctement et complètement les attributions liées à votre grade dans votre siège de travail. Deux périodes d'évaluation n'ont pas permis de remédier à la situation. Le chef immédiat détermine votre inaptitude sur base de deux évaluations successives.

### Si vous êtes déclaré inapte professionnellement à vos fonctions normales :

- Vous êtes placé sur un autre poste et utilisé au mieux des intérêts de la société (si nécessaire dans les services centraux) ;
- Vous ne bénéficiez plus de l'avancement salarial lié à votre grade initial tel qu'il est prévu dans le fascicule 520 ;
- Vous percevez les primes de productivité liées à l'emploi que vous exercez réellement ;
- Vous ne pouvez plus obtenir de mutation sur demande.

### Mon inaptitude professionnelle est-elle irréversible ?

L'inaptitude professionnelle est souvent prononcée au terme des procédures de recours ou de réévaluation. Dès lors, sauf exception, elle est irréversible dès qu'elle est prononcée.

### Qu'en est-il de mon avenir professionnel ?

Votre employeur de fait décidera de votre nouvel emploi. Si la solution provisoire qui vous est proposée ne vous convient pas, il est toujours possible de réorienter votre carrière. Il vous est conseillé de consulter régulièrement les nombreuses épreuves qui sont annoncées et de cibler celles qui correspondent à vos attentes.

Ces nouvelles règles comportent beaucoup d'inconnues et notamment sur l'interprétation que celles-ci pourraient engendrer quant à la situation administrative et pécuniaire du personnel concerné :

- Tout agent est soumis au régime du signalement. Quelle garantie aura l'agent que son chef immédiat ne lui attribue pas la mention « mauvais » ? En effet, l'octroi d'une telle mention durant deux périodes consécutives entraîne la démission d'office!

2. Quel emploi pourra être attribué par le nouveau chef immédiat ; même règles que les inaptitudes médicales ? Avec quelles limites (durée d'absence du domicile - rang) ?
  3. Qu'en est-il de la rémunération future? Sera-t-elle adaptée à la baisse si l'agent est reclassé dans un grade inférieur ?
  4. Quelles seront les possibilités de participation à une épreuve sachant que de nombreux agents ne peuvent postuler à un autre emploi que dans la même filière?
  5. Quant est-il de l'accompagnement pour une reconversion professionnelle ?
- A l'instar de la mise en œuvre chaotique des nouveaux principes qui régissent les temps partiels, HR-RAIL a produit un avis où règne un flou total .
- Le Syndicat Indépendant pour Cheminots interpellera le directeur général HR-RAIL afin d'avoir des éclaircissements sur les implications administratives et pécuniaires du personnel inapte professionnellement.

## ALLOCATION SPÉCIALE OCTROYÉE POUR PÉRIODE DE GRAND FROID

**L**es 27 et 28 février 2018, les températures sont descendues sous la barre des -7°.

L'allocation spéciale pour période de grand froid sera dès lors octroyée aux collaborateurs qui ont été exposés à ces températures du fait de leurs prestations de travail.

Le paiement d'une allocation spéciale pour périodes de grand froid est prévu si les températures atteignent ou sont inférieures à -7°. Cette allocation est attribuée :

- ◆ aux collaborateurs qui travaillent à l'extérieur pendant au moins une heure;
- ◆ aux agents qui travaillent dans de grands halls qui ne sont pas chauffés (exemple : les ateliers);
- ◆ au personnel des trains.

Le montant horaire de l'allocation s'élève à 5 % du taux horaire du traitement global indexé, augmenté le cas échéant du taux horaire de l'allocation pour emploi supérieur dont l'agent bénéficierait le même jour. Ce montant ne pourra pas être inférieur à 3,7284 € à 100

% par prestation.

La demande d'allocation doit être introduite au moyen du formulaire P273 auprès du chef immédiat ou BLP. Si vous remplissez les conditions précitées, vous percevrez l'allocation spéciale pour période de grand froid pour la période du 27 et 28 février 2018.



## ELECTIONS SOCIALES



**L**es premières élections sociales au sein des Chemins de fer belges se dérouleront du 3 au 7 décembre 2018.

Les cheminots pourront désigner leurs représentants au sein de **certaines organes** de dialogue social.

Sans aucune surprise, le législateur a exclu de ces élections les mandats de la (sous) Commission paritaire na-

tionale et du Comité de pilotage qui sont les organes principaux qui décident de l'avenir des cheminots tant au niveau administratif que pécuniaire. Lesdits mandats restent ainsi cadencés au profit des 3 syndicats politiques.

Le Moniteur belge du 22/03/2018 a publié les derniers textes législatifs relatifs à ces premières élections sociales. 94 organes de dialogue social entreront en ligne de compte : les 5 Commissions paritaires régionales, les trois Comités d'entreprise pour la prévention et la protection au travail (un pour la SNCB, un pour Infrabel et un pour HR Rail), les 49 Comités PPT SNCB, les 16 Comités PPT Infrabel et les 21 Sous-Comités PPT au niveau des arrondissements d'Infrabel en charge de la maintenance de l'infrastructure (I-AM).

Malgré son recours gagné en Cour Constitutionnelle, le SIC est totalement écarté des discussions au sujet de ces élections : un bel exemple de démocratie sélective! Nous attendons la publication du RGPS fascicule 548 pour connaître les modalités des élections et nous positionner en toute connaissance de cause.

## MISE EN ŒUVRE DU SERVICE MINIMUM / CATEGORIES ESSENTIELLES DU PERSONNEL

**D**epuis le 7 mars, la loi imposant aux Chemins de fer belges d'organiser la continuité du service aux voyageurs en cas de grève est applicable. Pour répondre à cette exigence, une offre de transport adaptée doit être élaborée, pour chaque jour de grève, sur la base du nombre de collaborateurs disponibles dans les catégories professionnelles essentielles à la concrétisation de cette offre.

Le 17 janvier dernier, la loi imposant l'organisation de la continuité du service de transport ferroviaire aux voyageurs dans les chemins de fer en cas de grève a été publiée au Moniteur belge. Elle peut être appliquée dès ce 7 mars. Cette loi prévoit que, pour chaque jour de grève, une offre de transport adaptée doit être organisée sur la base du nombre de collaborateurs disponibles au sein des catégories professionnelles essentielles à la concrétisation de cette offre. Afin de connaître ce nombre, les agents appartenant à ces catégories professionnelles devront communiquer leur intention de faire grève ou non au plus tard 72 heures avant l'action, comme le mentionne la circulaire 3 H-HR 2018..

Concrètement, lorsqu'un préavis de grève sera déposé par les organisations syndicales, minimum 8 jours ouvrables avant l'action, les collaborateurs appartenant aux catégories professionnelles essentielles seront invités par leur ligne hiérarchique à communiquer leur intention de faire grève ou non.

Les membres de ces catégories professionnelles essentielles recevront prochainement une lettre officielle. Liste des catégories professionnelles opérationnelles considérées comme essentielles :

### INFRA

#### I-AM

Ingénieurs signalisation, voies, ECFM, ouvrages d'art, caténaires, sous-stations et bâtiments.

technicien, technicien principal, chef technicien, SCST, CST et premier CST traction et sous-stations, caténaires, signalisation, ECFM, travaux Voies.

Equipes voies, ajusteur mécanicien infrastructure, opérateur-conducteur infrastructure spécialisation caténaires, collaborateurs du RIOC dans les services centraux à Bruxelles.

#### I-TMS

Personnel chargé de la gestion en temps réel du trafic ferroviaire (cabines de signalisation et ROC), personnel chargé d'enquête en cas d'incidents d'exploitation.

#### I-ICT

Personnel du SOD (Service Opération Desk), technicien, technicien principal, chef technicien, SCST, CST et premier CST télécom, collaborateurs prévus pour des services de garde I-ICT.

#### I-CPA

Porte-parole d'Infrabel

### SNCB

Personnel de conduite et d'accompagnement des trains certifié, en ce compris le personnel d'instruction, répartiteurs de matériel roulant, permanences de personnel roulant, personnel de manœuvre et personnel de surveillance (sous-chefs de gare, chefs de gare adjoints et premiers chefs de gare adjoint) dans les faisceaux et gares, représentants de la SNCB (sous-chefs de gare, chefs de gare adjoints et premiers chefs de gare adjoint) dans les cabines de signalisation, personnel RDV au niveau national et du ROR au niveau régional, personnel de sécurité et d'intervention Securail sur le terrain et pour les salles de contrôle, visiteurs du matériel voyageurs (pour les visites de sécurité et les essais de frein au départ) dans les ateliers de traction et postes d'entretien, dépanneurs, personnel pour la commande des cabines de signalisation B-TC, personnel du service de cour et personnel de manœuvre pour les ateliers.

Au cas où l'équipe du train de relevage des 6 ateliers de B-TC (Schaerbeek, Merelbeke, Antwerpen-Noord, Kinkepois, Charleroi, Arlon) doit intervenir sur le réseau ferroviaire, ce personnel devra être rappelable 24/24 et 7/7 suivant les consignes du train de relevage.

Personnel de support (technique) pour les applications informatiques critiques, le personnel dans les postes de signalisation chargé avec l'info aux voyageurs.



En cas de grève de plusieurs jours, la liste des catégories professionnelles opérationnelles essentielles doit être élargie aux catégories suivantes : personnel de maîtrise des équipes de maintenance du matériel roulant des ateliers de traction et des postes d'entretien, personnel technique et nettoyage des équipes de maintenance du matériel roulant des ateliers de traction et postes d'entretien; personnel logistique dans les ateliers centraux de Malines et Salzinnes, personnel de nettoyage sur les différents sites de gare et le personnel d'entretien (technique) pour les gares.

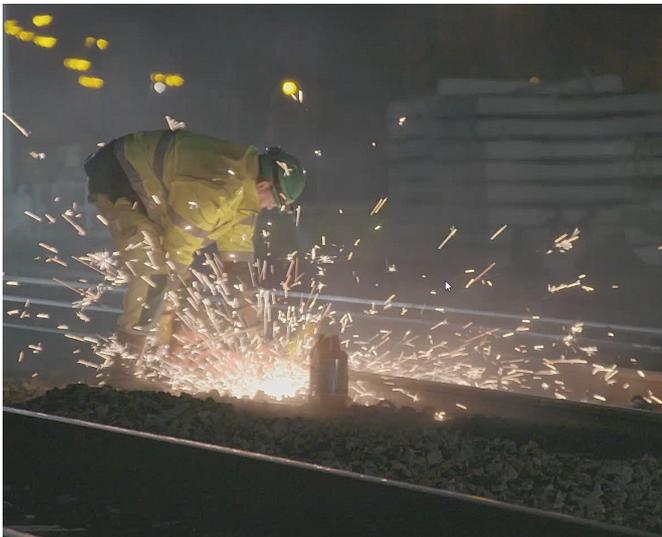
## Les travaux d'infrastructure du RER redémarrent sur les lignes « Bruxelles-Ottignies » et « Bruxelles-Nivelles »

Le chantier sera réalisé « tronçon par tronçon » pour un bénéfice plus rapide pour les clients

Le chantier du RER est désormais relancé sur la ligne « Bruxelles-Ottignies ». Fin de cette année, ce sera au tour de la ligne « Bruxelles-Nivelles ». Officialisée ce matin à Hoeilaart, en présence du Premier Ministre et du Ministre fédéral de la Mobilité, cette reprise a été rendue possible grâce à un financement complémentaire apporté par le Gouvernement fédéral. Au total, environ 100 km de nouvelles voies seront construits. Pour les clients, les premiers bénéfices de ces travaux, désormais réalisés tronçon par tronçon, sont attendus à l'horizon du Plan de Transport 2024 pour ce qui concerne la fréquence de la desserte et dès 2019 pour ce qui relève de l'accessibilité de certaines gares.

### Un milliard « vertueux » pour relancer le chantier

En ce mois de mars 2018, le chantier du RER est relancé sur les lignes « Bruxelles-Ottignies » (ligne 161) et « Bruxelles-Nivelles » (ligne 124). Cette reprise des travaux a été officialisée ce matin à Hoeilaart, en présence du Premier Ministre et du Ministre fédéral de la Mobilité. Cette relance a été rendue possible grâce à un financement complémentaire apporté par le Gouvernement fédéral.



En mars 2017, le Gouvernement fédéral a en effet décidé de consacrer une enveloppe complémentaire à la réalisation d'un ensemble de projets ayant une importance stratégique majeure pour la mobilité ferroviaire. Ce milliard dit « vertueux », combiné à des préfinancements régionaux et au solde subsistant dans le Fonds RER, permet aujourd'hui de redémarrer les travaux du RER et de réaliser un certain nombre de priorités régionales. Ces moyens financiers nouveaux constituent le « Plan Stratégique Pluriannuel d'Investisse-

ment 2018-2031 » (PSPI) d'Infrabel élaboré en étroite collaboration avec la SNCB pour ce qui concerne les projets conjoints notamment en termes d'accueil de voyageurs.

### Travailler « tronçon par tronçon » pour un bénéfice plus rapide

Avant de relancer le chantier, la décision a été prise conjointement entre Infrabel et la SNCB, de désormais travailler « tronçon par tronçon ».



Les travaux commenceront prioritairement par la ligne 161 sur la portion située entre la gare de Watermael et l'entrée de La Hulpe (site dit de « Bakenbos »). La mise à fruit des 4 voies, qui apportera un bénéfice direct et significatif pour les clients, y est prévue en 2025. Sur cette ligne 161, le génie civil – soit l'élargissement de la plate-forme ferroviaire afin de pouvoir accueillir les deux voies supplémentaires – est terminé sur la distance de 23km ; à l'exception de la gare de Boitsfort. Les travaux aujourd'hui relancés consisteront à placer les sous-couches (l'assise des rails) ainsi que les deux nouvelles voies sans oublier les dispositifs de signalisation/sécurité et d'alimentation électrique (caténaire). Le défi pour les équipes mobilisées est de mener cet important chantier à bien sans peser sur la régularité des trains et sans multiplier les interruptions du trafic... alors que, par endroits, anciennes et nouvelles voies vont devoir s'entrecroiser.

Le deuxième tronçon, entre Ottignies et la bifurcation vers Louvain-la-Neuve, sera mis en chantier prochainement. En raison de sa longueur plus réduite (2km) et du fait que les travaux ne nécessitent pas de déplacement des voies existantes, il sera finalisé en décembre 2023. Entre « Bakenbos » et « Ottignies », troisième et dernier tronçon de la L161, le redémarrage des travaux est prévu d'ici 2 ans. La mise à 4 voies sera terminée fin 2026. Les travaux de modernisation de la gare d'Ottignies et de ses abords s'achèveront à l'horizon 2029.

Pour ce qui concerne la ligne 124 « Bruxelles-Nivelles », les travaux seront relancés dans la deuxième moitié de cette année entre Waterloo et Braine-l'Alleud (à hauteur du croisement avec le Ring), soit sur une distance de 6km. La demande de permis pour

la gare de Waterloo a été introduite en janvier 2018. La mise à fruit des 4 voies sur cette portion ainsi que l'ouverture du point d'arrêt d'Uccle-Moensberg sont prévues à l'horizon 2025. Pour rappel, sur cette ligne 124, les travaux de génie civil ne sont terminés que sur environ 1/3 de la distance totale de 25km. La relance des travaux sur les portions flamande et bruxelloise est conditionnée à l'octroi d'un nouveau permis.

**Au total, sur ces 2 lignes et en ce compris le renouvellement complet des complexes d'aiguillages des entrées et sorties de la gare d'Ottignies, environ 100km de nouvelles voies seront construits.**



Le RER – Réseau Express Régional – repose sur la mise à 4 voies de 5 axes ferroviaires majeurs dans un rayon de 30km autour de Bruxelles. Cette capacité doublée permet de faire circuler les trains rapides sur les deux voies centrales, sans interaction avec des trains locaux qui circulent, eux, sur les deux voies latérales. L'offre aux voyageurs est ainsi étendue avec la possibilité de faire circuler un train local tous les 1/4h.

Depuis 2015, la SNCB a déployé une offre suburbaine importante, à savoir « l'offre S » ; soit plus de 700 trains chaque jour circulant sur 12 relations commerciales, et desservant plus de 140 gares dans Bruxelles et sa périphérie, avec du matériel roulant moderne et adapté.

Progressivement, la réalisation des travaux par tranches et par phases donnera donc lieu à des accroissements de capacité profitant directement aux voyageurs. Avec l'achèvement des travaux, ce sont quatre trains S cadencés par heure et dans les deux sens depuis et vers Bruxelles pendant les heures de pointe dans toutes les gares entre Louvain-la-Neuve et Bruxelles sur la ligne 161 ainsi que sur la ligne 124 qui pourront ainsi être proposés.

Parallèlement, la SNCB investira dans la rénovation de ses gares afin d'accueillir les voyageurs dans des installations plus conviviales et plus confortables. Les gares des lignes « Bruxelles-Louvain » (ligne 36), « Bruxelles-Ottignies-Louvain-la-Neuve » (ligne 161), « Bruxelles-Nivelles » (ligne 124) et « Bruxelles-Denderleeuw » (ligne 50A) ont été ou seront totalement renouvelées. Il y aura 5 nouvelles gares dont deux (Arcades et Germoir) sont déjà en service ; les gares d'Uccle-Moensberg, Ceria et Braine-Alliance seront également aménagées.

Ces rénovations de gares consistent notamment en la

construction de nouveaux quais, de nouveaux abris, d'ascenseurs et en la mise en service ou l'extension de parkings tant pour les voitures que pour les vélos. Ce sera le cas pour les gares de Watermael, de Boitsfort, de Groenendael, de La Hulpe, de Genval, de Rixensart de Profondsart d'Ottignies, et de Louvain-la-Neuve sur la ligne 161 et pour les gares de Waterloo, Braine-L'Alleud, Braine Alliance, Lillois et Nivelles sur la ligne 124. Les rénovations de la gare de Hoeilaart sont quant à elles déjà finalisées. Le montant de ces rénovations représente un budget global de 155 millions réparti sur la durée des travaux.

**A ce jour, les infrastructures de 2 des 5 axes du RER fonctionnent déjà ; à savoir les portions « Bruxelles-Hal » (ligne 96N) et « Bruxelles-Louvain » (ligne 36N) qui constituent aussi les portes d'accès aux lignes à grande vitesse vers la France et vers Liège. Le tunnel « Schuman-Josaphat » a quant à lui été ouvert au trafic en avril 2016.**

Sur l'axe « Bruxelles-Denderleeuw » (ligne 50A), les 4 voies seront mises en service fin de cette année entre Anderlecht et Sint-Katharina-Lombeek (15km) puis, en 2020, entre Bruxelles-Midi et Anderlecht (3km).

## DOSSIER PENSION : METIERS PENIBLES

**D**es négociations sont actuellement en cours entre le cabinet du ministre des pensions Daniel Bacquelaine et les partenaires sociaux afin de finaliser le dossier des métiers pénibles. Si les critères de pénibilité ont déjà été établis (quatre critères, liés respectivement aux contraintes physiques de la fonction, à l'organisation du travail, aux risques de sécurité élevés et à la pénibilité de nature mentale ou émotionnelle), ainsi que les coefficients multiplicateurs y

afférant (de 1.05 à 1,15), rien n'a filtré par rapport à la liste des professions qui seront reconnues. En 2030, l'âge de la pension légale sera prolongé à 67 ans pour l'ensemble des travailleurs, c'est connu de longue date. Mais pour les militaires et le personnel des trains, cela pourrait ne se produire qu'en 2039 seulement. Selon certaines informations, pour ces deux catégories, les mesures transitoires impliqueraient que l'âge de la pension serait augmenté pro-

gressivement chaque année d'une période de six mois. Néanmoins, ces mesures sont contestées au sein même de la coalition gouvernementale, principalement la NV-A, qui se montre favorable à une exception pour les militaires, acceptant une période de transition de 20 ans mais s'y opposant pour le personnel de train. L'Inspection des finances a également porté un avis négatif sur cette mesure. Dossier à suivre!

## NEUTRALISATION DES ACCOMPAGNEURS DES TRAINS

**N**ous sommes intervenus auprès du directeur général HR-RAIL afin de dénoncer le système d'embauche des accompagnateurs des trains en ce qui concerne la désignation de leur premier siège de travail.

Monsieur le Directeur général,

Depuis janvier 2018, les accompagnateurs de train recrutés et qui n'ont pas le brevet de bilinguisme SELOR ne peuvent plus obtenir de mutation même s'ils ont réussi tous les modules professionnels.

Au contraire de toutes les autres catégories du personnel, les accompagnateurs de train ne reçoivent pas d'affectation lors de l'embauche, ils sont installés « temporairement » à la direction B-TR3. Ils sont désignés sur un siège de travail peu avant leur dernière épreuve professionnelle (expert).

Des agents sont ainsi installés dans des sièges de travail très éloignés de leur domicile sans qu'ils ne les aient sollicités et, selon notre analyse, en contradiction avec les prescriptions du RGPS fascicule 543.

Dans un tel contexte, la réussite de la dernière épreuve professionnelle peut être influencée négativement (manque de temps pour l'étude consécutif à la recherche de logement ou toutes autres solutions pour assurer les futurs services irréguliers, voire de la démotivation).

Afin de pallier ces situations, nous vous sollicitons pour autoriser les accompagnateurs de train concernés à solliciter une mutation dès leur réussite du module expert et d'envisager pour le futur le recrutement avec la désignation d'un siège de travail dès leur entrée à la SNCB.

Veuillez agréer ...

Ci-dessous la réponse de HR-RAIL :

Monsieur le Président,

Il est vrai que pour être régularisé, les accompa-

gnateurs de train doivent être reconnus bilingues par le Selor. Tant qu'ils ne sont pas en possession des certificats linguistiques adéquats, ils restent en stage ou à l'essai. Or, le nouveau règlement des mutations, publié par l'avis 12 H-HR/2018, prévoit en effet qu'un agent en stage ou à l'essai ne peut pas obtenir de mutation sur demande. Il s'agit d'un principe général.

Toutefois la situation des accompagnateurs de trains est particulière. Ils sont recrutés dans un centre de formation et sont ensuite désignés pour un dépôt qui ne correspond pas nécessairement à ce qu'ils attendaient.

Pour remédier à ce problème, il a été décidé d'adopter les mesures suivantes :

- ◆ Si après la période formation, les accompagnateurs de train peuvent introduire une demande de mutation en spécifiant le siège de travail de leur choix. Dans la mesure du possible la direction B-TR tient compte de ce choix.
- ◆ Si après la formation, l'agent est désigné pour ce siège de travail préférentiel, il y sera neutralisé pour une période de 4 ans (cette désignation est assimilée à une mutation sur demande).
- ◆ S'il est désigné pour un autre siège de travail, il n'y sera pas neutralisé et il pourra donc obtenir une mutation sur demande pour un siège de travail de son choix. Comme précisé ci-vant, il devra cependant attendre d'être régularisé.

Comme vous pouvez le constater, le règlement des mutations est déjà appliqué avec une certaine souplesse pour le personnel d'accompagnement des trains.

Veuillez agréer ...

Paul HAUTEKIET - Directeur général HR-RAIL

NDLR : le Directeur général n'apporte aucune réponse à notre intervention et maintient ainsi un système injuste qui provoque de la frustration et de la démotivation pour les accompagnateurs nouvellement recrutés.