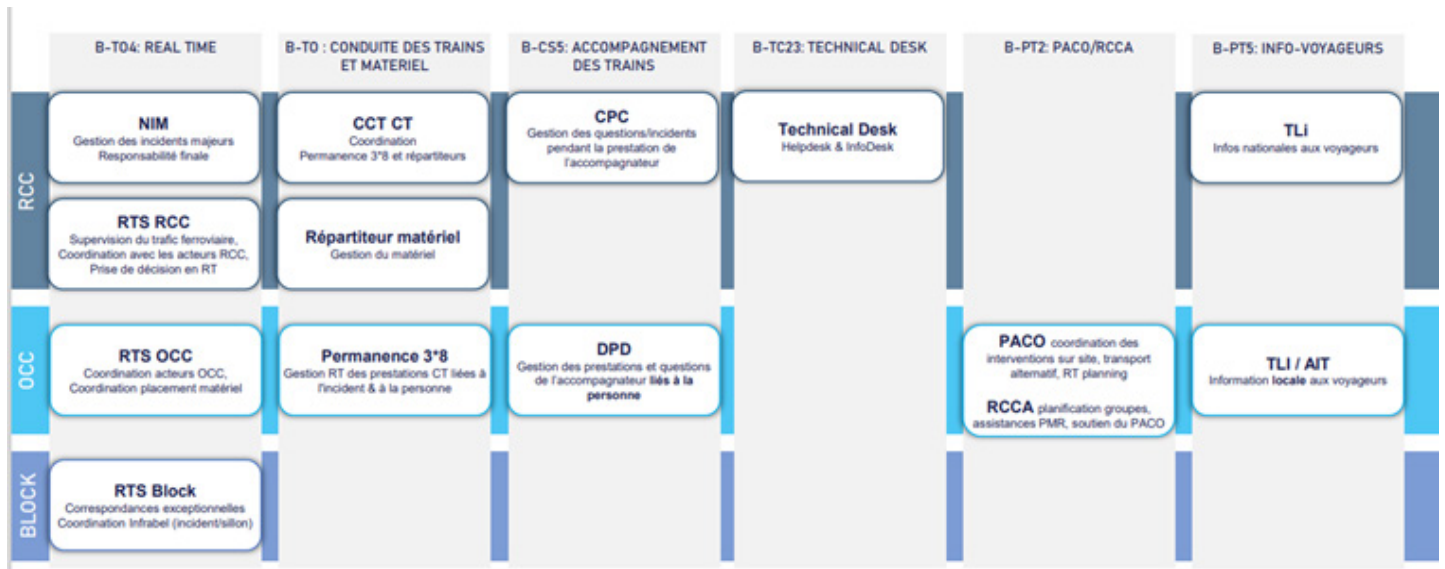


Le 26 février s'est tenu à Bruxelles un groupe de travail rassemblant des délégués CGSP-ACOD de tous les OCC et du RCC. Lors de cette réunion, nous avons discuté du projet de la direction SNCB concernant la centralisation des OCC à Bruxelles. Ce groupe de travail a permis d'identifier les conséquences et les nombreux points d'inquiétude présents sur le terrain.

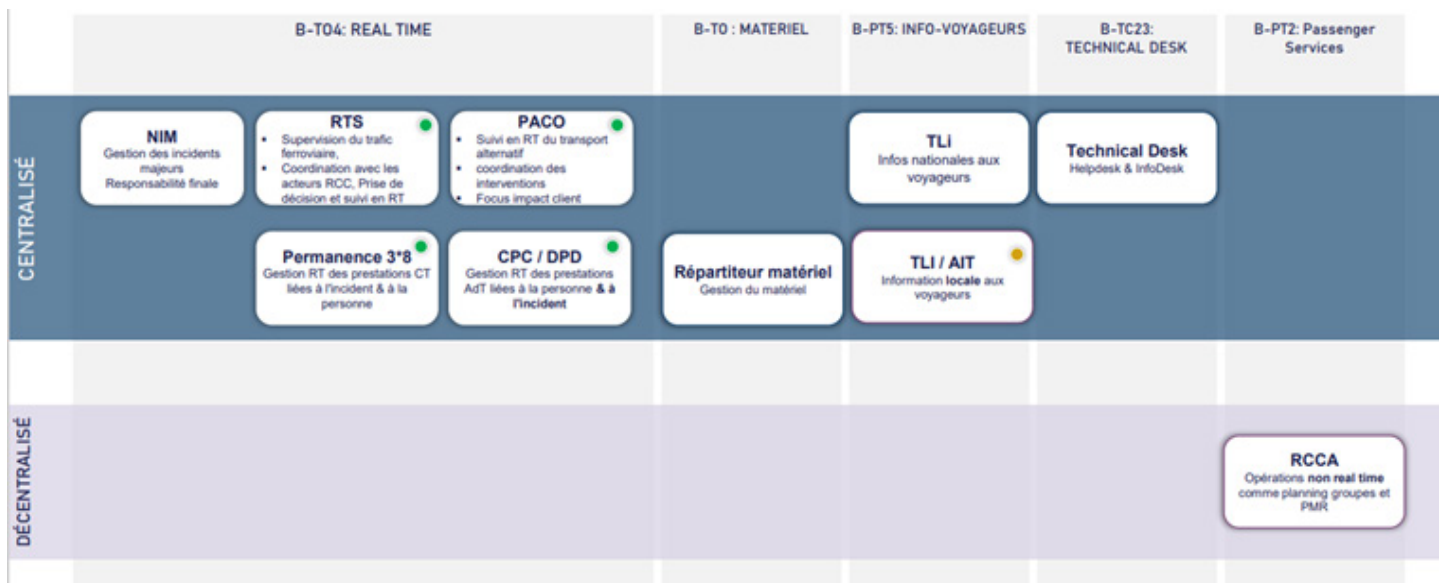
GRUPE DE TRAVAIL CGSP-ACOD DU PERSONNEL OCC-RCC

1. En quoi consiste le projet de centralisation ?

Structure actuelle :

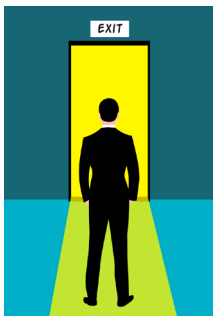


Projet de la direction :



La direction souhaite regrouper la gestion du real time à Bruxelles (au RCC), sous une seule direction : BTO4.

Quels postes seront supprimés ?



Officiellement, les discussions n'ont pas encore commencé. Une première réunion avec la direction est prévue le 3 avril 2026. La centralisation serait effective entre juin et juillet 2027. Ce qui est clair, toutefois, c'est la volonté de la direction de supprimer certains postes, estimant qu'il faudra moins de coordination puisque tout le monde sera regroupé dans un même local. La direction prévoit notamment de supprimer la présence d'un RTS dans les blocs de signalisation. Pour les participants au groupe de travail, ce projet est avant tout un plan d'économie et n'apporte aucune plus-value opérationnelle.

2. Dispositions réglementaires (RGPS 535)

Le groupe de travail a également parcouru la réglementation RGPS 535, applicable au transfert d'activités et à la suppression de postes. Ces règles sont expliquées clairement dans notre tract d'information disponible via ce lien : <https://cheminots.be/tract-occ-rgps-535/>

3. Retour des délégués par rapport à ce projet :



- La centralisation vise principalement à réduire les coûts suite aux 675 millions d'économies imposées par l'Arizona, et non à une amélioration opérationnelle. Elle entraînerait probablement une diminution du nombre de postes ainsi que des prestations de nuit et de week-end.
- Le **RTS block** serait supprimé. La SNCB n'aurait donc plus de présence dans les blocs de signalisation, là où le trafic est pourtant régulé. Compter uniquement sur ALEA est illusoire : en cas de forte perturbation, les informations ne suivent pas ou sont trop succinctes.
- De nombreux participants ont souligné l'importance de la **connaissance des spécificités locales**. Plusieurs exemples concrets montrent que les OCC locaux proposent des solutions qui vont dans l'intérêt des voyageurs, parfois contre l'avis de responsables nationaux. Les connaissances locales ne peuvent pas être acquises via des jeux de rôle ou une journée d'étude. Les liens humains entre l'OCC et le personnel de terrain disparaîtraient également.
- Les délégués expriment des **réserves quant à la polyvalence** qui serait probablement imposée aux agents. Qu'en serait-il également des exigences de bilinguisme ?
- Beaucoup craignent un **impact négatif sur la ponctualité**. Comme l'a dit un participant : « Aujourd'hui, la réforme RTTM commence à fonctionner correctement. Avec cette nouvelle réforme, on recommence à zéro. »
- Pour les DPD, des horaires spécifiques existent déjà et, dans certains OCC, le tableau de service est connu pour toute l'année. Qu'en sera-t-il demain ?
- Quid de la **gestion du tableau de service** ? D'après les retours du GT, BTO4 donne les horaires deux mois à l'avance et les planificateurs ne téléphonent plus si les modifications ont lieu plus de 24h à l'avance.
- Les **AIT** craignent clairement leur disparition, notamment avec l'introduction d'un nouveau programme d'annonces.
- De nombreuses interventions ont porté sur l'impact négatif sur les **conditions de travail et le bien être** :
 - o **temps de trajet** beaucoup plus longs, parfois impossibles (pas de train pour arriver à Bruxelles à l'heure, surtout le week-end), problèmes de parking, accès compliqué (zone de basses émissions) ;
 - o **niveaux de bruit**, qualité de l'air et régulation de la température au RCC déjà problématiques aujourd'hui (« il y a toujours du bruit »). Les mauvais résultats du Be Well sont rappelés : cette réforme ne ferait qu'aggraver la situation.

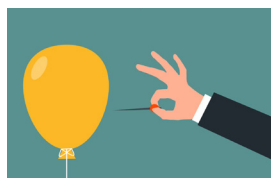


- Des questions sont posées concernant les **PACO** : seront ils supprimés ? Que deviendront les agents concernés ? Devra-t-on postuler pour un nouveau poste à profil ?
- Y aura t il une **régularisation sur poste** ?
- Au-delà des agents statutaires, le personnel contractuel est lui aussi inquiet quant à son avenir dans cette nouvelle organisation.
- Qu'en est il des camarades siégeant aujourd'hui dans les **CPPT locaux** ? En principe, ils perdraient leur mandat.

4. Argumentaire

Nous avons également abordé un texte syndical qui synthétise les arguments opérationnels contre la centralisation des OCC à Bruxelles.

La centralisation crée un point de défaillance unique : un incident local pourrait paralyser l'ensemble du réseau. Les centres régionaux garantissent au contraire une redondance essentielle et une expertise de terrain indispensable. La proximité entre PACO, RTS, DPD et autres acteurs assure une coordination rapide et efficace.



Le texte souligne aussi les conditions de travail problématiques au RCC : bruit constant, baisse de la concentration, risques d'erreurs, non-respect du bien-être au travail. Les agents y subissent une fatigue cognitive accrue, incompatible avec les exigences d'une gestion d'urgence.

Enfin, les outils numériques actuels permettent une collaboration efficace à distance. Dès lors, la centralisation n'apporte aucune plus-value. Les centres régionaux garantissent une meilleure résilience, notamment en cas de crise sanitaire, incendie, ou autre et assurent sécurité, efficacité et continuité du service public.

Thierry Moers, Filip Peers & Tony Fonteyne

