



# LA CGT INTERVIENT, LA DIRECTION RECTIFIE.

**Le 12 décembre, la VO 00250, manuel d'accompagnement nécessaire aux agents d'accompagnement, a subi de nouvelles évolutions. Une d'entre-elles prévoyait l'apport d'une nouvelle dotation. Or, dans les établissements, rien n'avait été prévu.**

**Il aura fallu un courrier de la Fédération CGT des cheminots accompagné d'une demande d'audience ainsi que de multiples interventions de nos camarades RPX en territoires pour que la direction revoie sa copie.**

La VO 00250 est un manuel indispensable et obligatoire pour tout agent assurant l'accompagnement d'un train. Sa parfaite connaissance et son application sont nécessaires à l'obtention de cette autorisation. Il y a, au fil du temps, des évolutions réglementaires et technologiques et il est d'usage que la direction informe les fédérations syndicales des modifications apportées.

Or, ce procédé a été abandonné par la direction, notamment lors de la dernière version de la VO 00250. En effet, celle-ci s'est discutée dans d'obscures conditions... En agissant de la sorte, la direction prend donc délibérément le risque d'omettre et de minimiser certains sujets à risque.

## UNE MODIFICATION DE LA VO À L'EMPORTE-PIÈCE...

C'est ce que nous venons de vivre avec la modification du manuel technique à l'usage des agents d'accompagnement des trains de voyageurs prévue le 12 décembre 2021.

En effet, à cette date, il était prévu que l'utilisation du feu blanc de la lampe de poche soit proscrite et remplacée par un feu bleu. Or, les agents, dans une immense majorité, n'ont pas été dotés de ces nouveaux agrès de sécurité.

Dès connaissance de ce fait, plusieurs représentants de proximité mandatés par la CGT dans les CSSCT ont alerté leur direction. Face à ces alarmes, les pôles « sécurité » ont préconisé de réaliser l'opération par le biais de l'interphonie et/ou verbalement...

Or, sur le réseau ferroviaire national, selon la composition du matériel et l'équipement en personnel des trains, cette préconisation est impossible à mettre en œuvre, car dangereuse suivant la structuration de la ligne, que ce soit lors d'un arrêt en gare ou lors d'un arrêt en pleine voie.

En effet, sur certains tronçons, l'agent d'accompagnement doit être placé en milieu de rame. Ce faisant, il ne pourrait avertir verbalement le conducteur que le service train est terminé que par l'interphonie. Or, certaines rames tractées circulant sur notre réseau ne sont pas équipées d'interphonie au milieu de ces rames. De plus, cela soulève le sujet de l'absence de boucles de rattrapage. En cas de panne de l'interphonie sur tout ou partie de la rame, que se passe-t-il ?



## **LA FÉDÉRATION CGT RÉAGIT, ELLE N'ATTEND PAS !**

Nous sommes surpris dans ces conditions de l'empressement d'une modification de cette nature. En ce sens, la Fédération CGT des cheminots a écrit à la direction de la sécurité afin de demander le report de cette modification de la VO et de nous recevoir dans le cadre d'une audience.

La CGT reste attentive et revendique des évolutions de nature à améliorer la sécurité et le confort des agents et des usagers.

Pour la CGT, cet épisode ne doit pas se renouveler, la sécurité nécessite une extrême rigueur.

