



# LA SÉCURITÉ N'EST PAS UNE CASE À COCHER !

**Sous couvert de mise en conformité avec le droit européen et de modernisme avec une digitalisation forcenée, la sécurité est sacrifiée sur l'autel de l'ouverture à la concurrence.**

Pour faciliter le dumping, 95 % des règles de sécurité existantes sont en passe d'être supprimées avec la mise en œuvre de la STI-OPE (règlement européen). Depuis juin 2025, avec les nouvelles prescriptions en matière de communication (bulletin d'ordre), la sécurité est suspendue à une case à cocher.

## DE GRAVES CONSÉQUENCES POUR LA SÉCURITÉ.

Il n'existe aucun cas dans la réglementation où la réception d'un CBA n'est prescrite sans la marche à vue. Pourtant, avec le nouveau formulaire IN 37 CBA, la marche à vue n'est plus automatiquement prescrite : elle devient optionnelle. Une case doit être cochée pour la prescrire. C'est également le cas pour le franchissement de guidon d'arrêt ou de TLC à damier.

C'est un changement profond dans l'établissement du formulaire, une inversion totale dans le mode opératoire pour laquelle la direction n'a même pas pris la peine d'organiser de formations sérieuses et suffisantes pour une appropriation complète et continue par les cheminots de ces nouvelles prescriptions.

**Ainsi, au moindre oubli de l'agent circulation ou du conducteur, les conséquences sont et seront gravissimes.**

## DES MESURES INSUFFISANTES POUR DES FAITS CRIANTS.

Cette évolution dans la réglementation a déjà entraîné des événements de sécurité graves dans de nombreuses régions, avec des risques de talonnage d'aiguille, de « rattrapage » ou de « prise en écharpe ».



Pour remédier à ce danger, les directions concernées par les incidents de sécurité ont fait pré-cocher l'ensemble des cases des carnets d'ordre CBA. Un pansement sur une jambe de bois, une solution de moindre coût qui ne règle rien sur le fond. Sur ODICEO (outil de dématérialisation des formulaires), les directions des EIC indiquent que la case « marche à vue » est cochée automatiquement.

Cependant, la digitalisation accrue de la sécurité, qui tend à se généraliser, participe à accentuer les possibilités d'erreurs en dépossédant les agents circulation et les conducteurs d'une partie de la procédure et de leur savoir-faire. Ces mesures, insuffisantes et en plus différentes selon les régions, selon les métiers (conducteurs ou agents circulation) ou encore selon les vecteurs de transmission (papier, téléphone, radio ou digital), bref, un gros foutoir.

La direction ne doit plus continuer à nier l'évidence pour satisfaire ses ambitions de productivité.

Aussi, nous exigeons un moratoire sur ces nouvelles procédures. Nous revendiquons :

- Une réelle formation initiale sur ces nouvelles prescriptions, et pas une simple information ou une formation en e-learning ;
- Une formation continue d'au moins 5 jours par an pour les agents de conduite ;
- L'intégration de journées de formation continue dans les organisations de travail pour les agents de circulation (OTS ou journées programmées pour les cheminots affectés à la réserve) ;
- Une uniformisation des procédures et des formulaires de communication ou d'ordre de franchissement, avec par exemple la mention de « marche à vue » automatiquement intégrée sur le formulaire de franchissement CBA ;
- La mise en cohérence d'ODICEO.

**Pour la CGT, la sécurité des circulations, des cheminots et des usagers n'est pas une option à cocher.**

**Elle est impérative et absolue. Elle est non négociable !**

