



Conférence de presse du 22 janvier 2019 portant sur les conséquences de l'EAS et le Nouveau Pacte Ferroviaire local Solidaires09 à FOIX.

Participants :

Médias ---> La Dépêche du Midi, L'Ariègeois Magazine, Gazette Ariègeoise, Radio Transparence.

Intervenants ---> Comité de défense de la ligne, SUD-Rail, CGT cheminots.

Observateurs → Député suppléant LFI, cheminots actifs.

La mise en place de l'EAS ( Equipement Agent Seul) prévue par le projet de territoire et par la convention TER signée entre la SNCF et la Région Occitanie valide le fait qu'il n'y a plus de contrôleur.euses à bord des TER sur les lignes Foix < -> Toulouse et Montauban < -> Toulouse depuis le 9 décembre 2018 et plus tard Carcassonne < -> Quillan et Nîmes < -> Le-Grau-du-Roi .

Pourtant, les missions de sécurité et de sûreté des contrôleur.euses sont nombreuses et essentielles à bord du train:

- Ils.elles sont formé.es à arrêter un train en cas de défaillance du conducteur.
- Ils.elles peuvent ordonner une coupure d'urgence électrique Haute Tension.
- Ils.elles assurent la protection d'un train en pleine ligne et la couverture d'obstacle en cas de nécessité, etc...
- Ils.elles conseillent, informent, dirigent et viennent en aide aux voyageur.euses en cas de difficultés.
- Ils.elles interviennent dans les situations de détresse psychologique, physique
- Ils.elles sont formé.es et connaissent la conduite à tenir à l'intérieur d'un train en cas d'accident, d'incident, d'arrêt en pleine voie, etc...
- Ils.elles permettent de pallier avec la vente de billets à bord à la multitude de fermetures de gares et de guichets .
- Ils.elles luttent contre la fraude et sont acteur.trices du plan Vigipirate à bord des trains.
- Ils.elles connaissent l'environnement ferroviaire et ses risques.

Ceci n'est pas exhaustif, ils.elles sont formé.es à de nombreuses autres missions.

Ces mesures impactent directement les voyageur.euses car les règles de sécurité/sûreté imparties aux contrôleur.euses sont maintenant théoriquement assurées par l'agent de conduite (annonces, couverture en cas d'incident majeur sur la voie et dans le train) mais comment pourra-t-il s'en acquitter tout en conduisant un train ?

Depuis sa mise en place, plusieurs conducteurs ont appliqué comme la loi les y autorise un droit de retrait mais ce droit est limité et la direction a laissé passer l'orage.

Une action de grève de 59mn de 8h à 8h59 a eu lieu durant 19 jours entre décembre et janvier mais ce sont les usager.ères qui en ont fait les frais car la SNCF alors que rien ne l'y obligeait a appliqué le service minimum sur toute la journée.

A l'heure actuelle, un droit d'alerte a été validé par les nouvelles instances représentatives (CSSP extraordinaire le jeudi 17/01) pour l'ensemble de ce tronçon. Nous en attendons les conclusions.

Dans cette attente et depuis le 9 décembre, les trains TER qui circulent sur le tronçon de ligne Toulouse <-> Foix n'ont plus de contrôleur.euses à bord et on nous signale déjà des dérives importantes en matière de sécurité/sûreté des voyageurs.

Le mercredi 19/12/2018 dans le train TER 539165 (871479) départ de Toulouse à destination d'Ax

les Thermes, une jeune fille de 15 ans a été victime d'une agression verbale suivie d'attouchements sur les cuisses et l'entrejambe par un individu de sexe masculin, seule l'intervention d'une voyageuse a pu mettre en fuite son agresseur.

En début d'année, une affaire de racket sur des jeunes nous a été rapportée.

Pour ces deux cas, aucune plainte n'a été déposée par peur de représailles. Ce qui permet à la SNCF de se dédouaner. Nous connaissons ces faits car nous sommes en relation avec les victimes ou leurs proches.

Devant l'inertie de la SNCF, nous nous devons de nous poser en lanceurs d'alerte en médiatisant ces faits le plus largement possible.

Un deuxième cas de racket a eu lieu le 18 janvier 2019 par contre un des agresseurs a été arrêté en gare de Toulouse.

Cette situation est préoccupante et n'augure rien de bon pour la sécurité des voyageurs car en cas d'agression ils n'ont qu'une possibilité : appeler le 3117 qui est une plate-forme téléphonique qui n'a aucun pouvoir de réaction immédiate.

Notre comité de défense, les associations d'usagers et les OS n'ont cessé de dénoncer une politique de déshumanisation mise en place au travers du Projet de Territoire qui se fait au nom de la rentabilité au détriment de la sécurité/sûreté des voyageurs.

Par ailleurs, au delà de la mise en place de la Conduite à Agent Seul, les effets néfastes de l'application du nouveau Pacte Ferroviaire se font déjà ressentir sur notre région par :

- Des fermetures ou des réductions importantes de l'amplitude horaires d'ouverture des guichets.
- Les fermetures définitives des gares de Cordes Vindrac, Albi Madeleine et Varilhes.
- La digitalisation. Toujours plus d'automates pourtant pas infaillibles.

Pour exemple : Ces cas concrets de personnes qui n'ont pu se procurer un billet (automate en panne pour le cas de Varilhes ou gare fermée avec automate à l'intérieur pour le cas de Tarascon) puisque la politique de rentabilité a décidé la fermeture partielle ou définitive de ces points de vente.

Comme le stipule la plaquette distribuée aux usagers (mais ce mot est-il encore politiquement correct ?) par SNCF TER Occitanie, il ne leur restent plus qu'à acheter leur billet sur leur smartphone ou tablette.

Seulement comme 25% de la population, si elle n'en possède pas, il ne leur reste que deux solutions : rester à quai ou monter malgré tout dans le train en prenant le risque d'encourir un contrôle de brigade répressive qui leur coûtera 50€ d'amende ou 100€ si ces personnes ne peuvent régler de suite auquel s'ajoutera bien entendu le prix du billet (signalons qu'une des personnes âgée de 71 ans ne possédait pas de smartphones ou tablette). Pensons également aux jeunes mineurs qui s'ils possèdent un smartphone n'ont pas de carte bancaire.

Des craintes sur la pérennité de la ligne Foix – La tour de Carol.

Comme annoncé par nos gouvernants, les lignes dites «petites» fermeraient d'ici 2021. Ce sera le cas pour la ligne de la Haute Ariège classée d'après les critères de l'Etat «économiquement non rentable».

Les désengagements au niveau des travaux sur cette partie de ligne sont les premiers signaux annonciateurs du pire.

Ce Projet de Service est une attaque sans précédent au Service Public, à la sûreté et la sécurité dans les trains auxquels nous sommes attachés.

Nous alertons l'opinion publique sur les dangers de cette politique voulue par la direction SNCF et prévenir des risques encourus si rien n'est fait pour stopper sa mise en œuvre.