

---

## LIGNE PARIS/BEAUVAIS, L'INFO !

La ligne TER Paris-Beauvais est depuis le 6 juillet dernier le théâtre de fortes perturbations liées à un projet de suppression des contrôleurs à bord des trains décidé conjointement par la Direction de la SNCF et le Conseil Régional.

Le contrôleur a pour mission une fonction de sécurité des circulations et des voyageurs qui le conduit à :

- ✚ Gérer les montées, descentes et fermetures des portes ;
- ✚ Contrôler par des visites de sécurité que l'ensemble des dispositifs de sécurité du train soient en état de fonctionnement ;
- ✚ Alerter, protéger et porter secours le cas échéant aux usagers en détresse.

Une seconde mission consiste en l'information et l'orientation des usagers, que ce soit via la sonorisation ou de vive voix, que la situation soit normale ou perturbée, ainsi que la gestion des correspondances, la vente et le contrôle des voyageurs.

Depuis plus de quinze années, la ligne Beauvais-Paris souffre de nombreux événements affectant la sûreté, qu'il s'agisse d'agressions d'usagers ou d'agents SNCF, de rackets ou autres détériorations. Bien que continuellement alertée sur le sujet, la Direction de la SNCF a longtemps refusé d'assumer ses responsabilités et d'engager les moyens nécessaires pour préserver les usagers et les cheminots. De ces faits, la ligne sera classifiée ligne ferroviaire la plus « dangereuse » de France.

En 2009, la situation atteint son paroxysme avec l'agression de deux contrôleurs. L'un d'entre-eux, sauvagement frappé par un individu armé d'une barre métallique, sera laissé pour mort sur le quai et ne devra sa survie qu'à l'intervention d'un second contrôleur qui sera lui-même agressé avant la fuite de l'agresseur. Les deux agents seront longuement hospitalisés, dont le premier dans le coma.

Suite à ces agressions, les pouvoirs publics ont pris la situation en main et, plusieurs tables rondes se sont tenues en Préfecture de l'Oise.

A l'occasion de celles-ci, des moyens humains importants ont été affectés à la sécurisation de la ligne et la SNCF a dû reconnaître ses responsabilités en mettant en place les moyens afin d'assurer la sécurité sur la ligne, sur injonction du Préfet.

- ✚ Augmentation de 10 agents des effectifs de la SUGE (Police des chemins de fer)
- ✚ Doublement des effectifs des brigades de contrôleurs de Beauvais avec des renforts sur 12 trains dits « *particulièrement difficiles* » sur les 37 quotidiens

L'ensemble de ces moyens mis en place avec pour objectif selon la direction de « *traiter la maladie chronique qui perdure sur cette ligne* » et « *d'enclencher progressivement un cercle vertueux permettant d'assurer un service public sans accompagnement policier* », ont eu pour effet un retour à un niveau de sûreté quasiment comparable aux autres lignes.

La convention TER Picardie a été renouvelée fin 2013 pour une période allant jusqu'en 2018, comme pour de nombreuses autres conventions régionales. Dans le cadre de ces négociations, la SNCF par la voix de son Président Guillaume Pépy, a tenté d'imposer à chaque région la fermeture de nombreuses gares et la mise en place d'exploitations agent-seul des lignes dans un objectif de restriction budgétaire au détriment des usagers. Certaines régions s'y sont refusées, d'autres l'ont accepté, comme la Picardie « à titre expérimental », avec des impacts tels que la fermeture de gares dont Villers-sur-Thère, Saint-Sulpice et Bornel-Belle Église. L'exploitation agent-seul de la ligne, placée sous le sceau de l'austérité budgétaire est aujourd'hui lourde de conséquences et néfaste pour les cheminots comme pour le service public.

Cette expérimentation entraîne de nombreuses suppressions d'emplois, dans une période déjà critique, que ce soit dans les gares ou parmi les contrôleurs, elle illustre la détermination de la direction SNCF à vouloir supprimer le métier de contrôleur tel que nous le connaissons pour le cantonner à des fonctions exclusivement répressives.

Elle déshumanise les gares et les trains, abandonnant l'utilisateur quel qu'il soit, livré à lui-même en cas de malaise, d'accident, sans information voire sans possibilité d'achat d'un titre de transport, le plaçant ainsi dans une situation d'irrégularité.

Elle entraîne l'abandon de la desserte de Villers-sur-Thère pour cause de quai trop court exigeant la présence d'un contrôleur.

Elle sonne le glas des mesures de reconquête des enceintes ferroviaires engagées depuis 2009, qui ont fait toutes leurs preuves en matière de fraude et de sûreté.

Elle accroît le risque ferroviaire en faisant peser sur le conducteur seul à bord les problématiques de sécurité et de sûreté des voyageurs, l'éloignant de ses fonctions de sécurité des circulations.

Dès la conclusion de cette nouvelle convention, les associations d'utilisateurs et les organisations syndicales ont entrepris de recueillir plus de 6 000 signatures sur des pétitions contre ces atteintes au Service Public et ont initié diverses démarches et rencontres avec le Conseil Régional et la direction SNCF visant à les alerter sur les dangers que cela allait occasionner. Ces actions furent vaines, les deux signataires de la convention TER se rejetant mutuellement la responsabilité.

Un cabinet d'experts indépendants, mandatés par le CHSCT Traction, a conclu à un projet « **facteur de risque majeur** » pour les agents de conduite.

L'inspection du travail a quant à elle jugé que « **les mesures prises pour l'instant n'étaient pas suffisantes et même génératrices de risques** » et a exigé de la Direction de l'entreprise qu'elle prenne « *des mesures d'urgence pour faire cesser les risques psychosociaux et d'agressions qui découlent de la suppression des contrôleurs à bord des trains de la ligne Beauvais/Paris Nord* ».

**Depuis le 6 juillet**, date de mise en œuvre des expérimentations, les agents de conduite de la ligne, confrontés aux risques liés à ce projet irresponsable et préjudiciable, exercent leur droit de retrait dans un souci de sécurité face à une Direction de l'entreprise qui utilise des méthodes d'intimidation par des mises en demeure de reprendre le travail après un simulacre d'enquête immédiate les poussant à conclure à l'absence de danger avec des significations d'absences irrégulières aux agents qui ont décidé de vouloir légitimement préserver leur santé, leur sécurité et celle des usagers. **Dans le cadre de ce bras de fer qui dure depuis près de 3 semaines et auquel participent 90% des agents de conduite circulant sur l'axe**, la Direction fait assurer des trains par des cadres tractions et des conducteurs volontaires désinformés venus d'autres régions. De nombreux écarts de sécurité ont été constatés (ouvertures de portes avant l'arrêt du train occasionnant la montée et descente des usagers durant le mouvement de la rame ; mauvaise gestion des procédures de dépannage occasionnant des allongement de délais ; annonces aux voyageurs quasi-inexistantes ; dérogations chroniques à la réglementation du travail avec des amplitudes pouvant aller jusqu'à 16 heures pour un maximum légal de 11 heures ; conduite de trains par un cadre traction non-muni de l'habilitation à la conduite du type d'engin moteur... **La gestion de la situation par la Direction de l'entreprise génère donc des risques supplémentaires dérogeant à la réglementation du travail et aux règles de sécurité, aux seules fins de ne pas voir ce projet tomber à l'eau et certains dirigeants être désavoués.**

Malheureusement, aujourd'hui, le Conseil Régional reste muet malgré les relances des usagers, de leurs associations et des organisations syndicales cheminotes, et l'entêtement dogmatique de la Direction de la SNCF qui tente d'imposer de force son projet est affligeant pour le Service Public.

Les usagers et les cheminots **considèrent cette solution comme inacceptable et demandent à la Direction SNCF de remettre en place les contrôleurs à bord des trains de la ligne et de rouvrir l'ensemble des gares afin de répondre au besoin d'un véritable Service Public de transport ferroviaire fiable, sûr et de qualité.**