



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TER

Question écrite n° 40759

Texte de la question

M. André Gerin attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la volonté de la direction de la SNCF d'étendre l'expérience des RER parisiens à l'ensemble des TER en France. Ce dispositif, qui inquiète vivement les cheminots, signifie tout simplement la suppression de l'accompagnement systématique des trains express régionaux auquel se substituera « l'EAS », équipement à agent seul. Si l'État et les régions, autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux, appliquent ce projet, ils vont obérer une nouvelle fois la qualité et les missions du service public. En effet, le maintien d'un contrôleur par TER est indispensable pour assurer la sécurité des circulations, la sûreté et l'information des usagers à bord des trains ainsi que le contrôle des titres de transports. Son remplacement par l'EAS, et son arsenal d'équipements vidéo permettant au conducteur de s'occuper de la fermeture des portes sans nécessiter la présence d'un agent d'accompagnement, risque d'accroître le nombre d'agressions et d'incivilités en tous genres à bord des trains et pose de nombreuses questions sur la sécurité même des usagers en cas d'incident technique pendant les trajets. Sur des sujets aussi importants que la sécurité des usagers et voyageurs dans les TER, l'État ne peut se soustraire à ses responsabilités et continuer ainsi de procéder au découpage par activité de la SNCF afin de livrer, après le fret, les grandes lignes, les TER, voire, à terme, la sécurité des passagers aux opérateurs privés. Faut-il rappeler, au lendemain des graves incidents qui s'étaient produits dans le train Nice Lyon du 1er janvier 2006, passagers rançonnés, jeune fille victime de violences sexuelles, la déclaration très médiatique du ministre de l'intérieur de l'époque, Monsieur Nicolas Sarkozy : « Le temps de l'impunité dans les TER, c'est terminé ! ». En supprimant les postes des contrôleurs, va-t-on réduire l'insécurité et les actes d'incivilité à bord des trains ? Faut-il voir à travers ce projet de la SNCF les premiers effets de la directive européenne dite « troisième paquet ferroviaire », qui se traduit par l'ouverture à la concurrence des transports publics, par la dégradation des conditions de travail des cheminots et par la réduction des effectifs et des emplois au détriment de la qualité des services que les usagers des chemins de fer sont en droit d'attendre ? Il souhaiterait donc connaître les intentions et les décisions qu'il compte prendre pour maintenir les postes de contrôleurs dans les trains express régionaux et garantir la sécurité des usagers de la SNCF alors que, dans le même temps, les fonctionnaires police font face à des réductions successives de leurs effectifs.

Texte de la réponse

L'accompagnement dans les trains régionaux, TER ou transilien, répond à des objectifs de service et de lutte contre la fraude. Les moyens mis en oeuvre sont adaptés aux lignes exploitées. Ces objectifs sont fixés par les autorités organisatrices des transports régionaux dans le cadre de conventions. Certaines d'entre elles imposent au prestataire de transport une obligation de moyen par l'accompagnement systématique de tous les trains. D'autres conventions laissent le libre choix de l'organisation dans le respect des objectifs de service fixés. Les TER assurent des services allant des liaisons interville, sur des parcours parfois proches de ceux des trains de grandes lignes, au maillage territorial de zones rurales, en passant par la desserte des grandes métropoles. Pour assurer les missions d'accompagnement des trains, la SNCF utilise, depuis plus de trente ans, deux modes d'organisation. Le mode d'organisation le plus répandu pour les TER est l'accompagnement de chaque

train par un agent du service commercial des trains. Les seules exceptions concernent certaines lignes périurbaines en région ou des lignes exploitées en milieu rural peu dense. Ce système est parfaitement adapté pour des trains à moyenne fréquentation. L'agent commercial de ces trains a la capacité d'assurer les missions de contact avec les clients (présence, information) et le contrôle des titres de transport, permettant ainsi de lutter contre la fraude. Le second mode d'organisation repose sur des groupes de contrôle. Il est très majoritaire en Île-de-France et peut être adapté à des lignes à fort trafic et à petit parcours. Les missions de sécurité des circulations à bord des trains peuvent, pour certains matériels et certaines lignes, nécessiter la présence de deux agents : le conducteur et l'agent du service commercial des trains. Tel est le cas en particulier de matériels qui ne disposent pas de dispositifs permettant la fermeture des portes par le conducteur ou de lignes ne disposant pas des équipements adaptés à la présence du seul conducteur à bord du train. Tous les nouveaux matériels acquis depuis une dizaine d'années par la SNCF (AGC, ZGC, TERI2N...) sont équipés pour que les missions de sécurité soient assurées par le seul conducteur. La sûreté à bord des trains est assurée de façon adaptée, en fonction des cas. Le même dispositif ne peut répondre à des situations aussi variées qu'une ligne exploitée en milieu rural peu dense et une ligne de proche banlieue en agglomération parisienne. Les moyens engagés regroupent les contrôleurs, les agents de la surveillance générale et les forces de police spécialement dédiées à ces missions. Le conducteur du train a également pour mission, lorsqu'un voyageur le sollicite par le signal d'alarme ou l'interphonie, de demander l'intervention de la surveillance générale SNCF ou de la police, par l'intermédiaire du « PC sûreté » qui centralise la mise en oeuvre de ces interventions. Enfin, les moyens mis en place doivent répondre aux besoins des clients, qui varient selon la caractéristique de la ligne. Sur des parcours longs, la présence d'un agent commercial est de nature à garantir un bon niveau d'information et de présence auprès des clients. Sur des parcours courts, plus proches de ceux des transports urbains, et sur des trains très fréquentés, le besoin essentiel des clients est celui de l'information. Celle-ci est donnée par le conducteur ou par des messages diffusés à bord des trains et complétée par une présence régulière de groupes de contrôle.

Données clés

Auteur : [M. André Gerin](#)

Circonscription : Rhône (14^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 40759

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 27 janvier 2009, page 689

Réponse publiée le : 23 juin 2009, page 6239