

## Spécial EAS & ASCT : où en sommes-nous ? Point d'étape par l'UNSA-Ferroviaire

Paris, la Fédération, le 25 octobre 2019

### La position de l'UNSA-Ferroviaire conforme aux besoins et expressions de l'opinion publique !

N'en déplaise à certains, plus des trois-quarts des Français (78 % des personnes interrogées) jugent « nécessaire » la présence d'un contrôleur dans chaque TER, même si celui-ci est équipé d'un dispositif EAS (Equipement Agent Seul), selon un récent sondage Elabe/BFMTV.

#### La raison ??? La sécurité tout au long du trajet !!

D'un autre côté, la SNCF, appuyée par le Gouvernement et les Régions, se pensant renforcée par « un rapport » à charge de la Cour des Comptes, s'estime convaincante et légitime vis à vis des usagers et du public dans ses décisions et sa politique engagée face à ses propres employé(e)s.

Outre le fait que ce rapport de la Cour des Comptes dénonce un accord d'entreprise sur l'organisation du temps de travail peu adapté à l'offre de transport (Sic), notamment pour les conducteurs et les contrôleurs, et un manque de polyvalence, il pointe du doigt le maintien d'un agent d'accompagnement (contrôleur) à bord de chaque train, alors que l'équipement du matériel ne l'exige plus.

L'UNSA-Ferroviaire dénonce cette prise de position, notamment après la collision d'un TER avec un convoi exceptionnel sur la ligne Reims/Charleville-Mézières le 16 octobre, qui a engendré 16 blessés, dont le conducteur.

Cet accident aurait pu être catastrophique si l'Agent De Conduite, blessé, n'avait pas été en capacité de déployer la protection règlementaire du train et de veiller sur les voyageurs.



UNSA-Ferroviaire  
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS  
Tél : 01 53 21 81 80  
E-mail : [federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)



N'oublions pas que de multiples situations ont démontré que la présence de l'ASCT à bord des trains a permis de sauver de nombreuses vies, lorsque l'ADC n'était plus en capacité d'agir après un accident.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, il est nécessaire d'engager une véritable réflexion sur le modèle de circulation en EAS. En effet, malgré des rames équipées et une réglementation qui prévoit et cadre ces circulations en « agent seul », certaines situations, de moins en moins rares, peuvent engendrer potentiellement des sur-accidents.

L'**UNSA-Ferroviaire** ne cesse de le rappeler : la présence du conducteur et du contrôleur sur chaque train reste primordiale pour assurer des circulations ferroviaires en toute sécurité, conformément à nos fondamentaux.

Le contrôleur est un acteur essentiel et incontournable de la sécurité ! Dans cet accident, il aurait été un appui indéniable au conducteur, en prenant en charge les voyageurs ou en effectuant les mesures de protection en cas de défaillance du conducteur.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, cet évènement démontre une défaillance évidente dans la garantie de la sécurité, tant pour les agents et les usagers que pour les circulations.

Lors de sa mise en place, l'**UNSA-Ferroviaire** avait souligné les risques inhérents aux circulations EAS et pointé du doigt les problématiques Sécurité et Fraude de ce mode d'exploitation.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, le positionnement de l'Entreprise et de la Cour des Comptes est une vision purement économique que nous ne pouvons entendre et encore moins accepter. Le voyageur a besoin de se sentir en sécurité avec du personnel à bord. L'ASCT, l'ADC, l'usager ne peuvent pas être des variables d'ajustement !!

L'**UNSA-Ferroviaire** demande que l'État, les Régions et l'Entreprise reviennent à la raison et qu'une réflexion soit engagée rapidement sur ce modèle d'exploitation.

**La sécurité doit s'appliquer avec rigueur et non dans le consensus !**

