



Pourquoi les gouvernements successifs et la direction SNCF refusent de légaliser la « grève du contrôle » ?

La Fédération SUD-Rail et la Fédération des usagers des Transports (FUT-SP/SOS Usagers) réclament depuis plusieurs années la légalisation de la « grève par la gratuité » (grève du contrôle).

Cette forme de grève consisterait à faire rouler normalement les trains, tout en permettant aux usagers de voyager gratuitement, sans que le contrôle des billets soit réalisé.

A ce jour, il faut savoir que la direction SNCF sanctionne lourdement les agents commerciaux (contrôle, guichet,...) qui agissent ainsi.

Jusqu'à quand l'Etat français va-t-il ignorer la décision de la Cour Européenne des Droits de l'Homme qui a établi en 2007 la possibilité de cette modalité d'action ?

A quand sa transposition dans le droit français ?

Les différents gouvernements et la direction SNCF restent sourds face à cette proposition de la FUT-SP/SOS Usagers et de SUD-Rail.

Où va la SNCF ?

La légalisation de la « grève par la gratuité » permettrait de mobiliser usagers et cheminots pour :

1) OBTENIR UN SERVICE PUBLIC DE QUALITE

Les usagers quotidiens du rail, comme les cheminots, en ont assez des pannes, incidents techniques, retards, suppressions de trains, sans oublier les rames bondées aux heures de pointe (*pour les usagers : peur d'arriver en retard au travail ou le soir pour chercher les enfants, épuisés avant d'avoir commencé sa journée de travail ; pour les cheminots : impossibilité d'assurer un service de qualité*).

2) OBTENIR UN DEBAT PUBLIC TELEVISE sur les VRAIES conséquences de la réforme ferroviaire.

- La séparation entre la SNCF (les trains) et RFF (les infrastructures) a créé des rivalités permanentes, des dépenses inutiles, posé des problèmes de coordination. La réforme va-t-elle remédier à ces défauts ou les aggraver ?
- La réforme va-t-elle ou NON améliorer la sécurité (voir l'accident de Brétigny), diminuer les pannes et retards ?
- La réforme va-t-elle permettre ou NON de réduire la dette du ferroviaire ?
- Quelles sont les conséquences de la réforme pour les cheminots ? La question n'est pas sans importance pour les usagers.

Exemple : un cheminot protégé par son Statut peut interdire à un train de partir s'il le juge dangereux pour les voyageurs en terme de sécurité ferroviaire. S'il dépend d'une entreprise privée, il peut être contraint de faire partir le train avec des risques d'accident ferroviaire.

Une réforme ferroviaire qui ne règle rien !

Dettes abyssales, sécurité fragilisée, incompréhension entre les services, suppressions d'emplois, fermeture des gares, libéralisation sur le modèle catastrophique du Fret qui s'est effondré au profit des camions, privatisation des profits, nationalisation des pertes, une autre réforme que celle qu'on nous impose est possible, dans le respect du droit européen. La contre-réforme voulue par le gouvernement ne prépare pas à la concurrence, elle prépare la libéralisation sans limites, **cheminots et usagers vont payer le prix fort !**

Une structure et une dette coûteuses !

Cette réforme du gouvernement confirme le mauvais choix fait en 1997 qui a conduit à l'autonomisation des activités (*par exemple, un conducteur de TER ou de fret n'a pas le droit de conduire un "Corail" ou un train Grandes Lignes, ce qui oblige à annuler un train en cas d'absence du conducteur prévu alors qu'un conducteur d'un autre service pourrait pourtant le conduire*) au détriment d'une étroite collaboration, conduisant aux erreurs, telles que les quais trop étroits ou les rames trop larges, aux suppressions des personnels et aux fermetures de gares. En 1997, le gouvernement décidait de couper en 2 le système ferroviaire par la création de RFF (Réseau Ferré de France) chargé notamment des voies ferrées et de leur entretien.

17 ans plus tard, rien ne change et cette nouvelle réforme risque d'amplifier encore les dysfonctionnements !

Le service public ferroviaire se détériore (trains en retard, supprimés, etc...). Le dramatique accident de Brétigny rappelle les dangers provoqués par la dégradation des infrastructures ferroviaires, notamment du réseau pas assez entretenu par RFF, et par la désorganisation du système ferroviaire sous le poids d'une dette transmise de génération en génération !

Usagers et Cheminots passeront à la caisse !

L'éclatement de la SNCF et les Conseils Régionaux dont les choix sont guidés par une logique financière plutôt que par l'intérêt public, conduisent à des suppressions de dessertes, à des fermetures de gares, à la suppression des contrôleurs/ses dans les trains, à la disparition du personnel commercial dans les gares,...

Cette réforme du gouvernement n'aborde pas la question de la dette du ferroviaire alors que dans le même temps le gouvernement gèle les dotations aux collectivités en charge des transports. **Ce choix aura pour conséquence une baisse de la masse salariale et des effectifs de cheminots, ainsi que l'augmentation du prix des billets et des abonnements pour les usagers !**

**Ne commettons pas les mêmes erreurs que d'autres pays !
Une autre réforme, conforme au droit Européen est possible...**

Notre exigence d'une SNCF intégrée est fondée sur l'expertise et l'expérience. Rien n'impose aujourd'hui de séparer la SNCF en 3 entreprises. Les modèles européens de privatisations n'ont pas permis l'amélioration du système ferroviaire.

En Angleterre le prix des billets est le plus élevé et les retards plus importants. En Suède, la population excédée par les dysfonctionnements, a soutenu à 70 % les cheminots en grève au mois de juin 2014 pour renationaliser le rail !

Poursuivre cette même politique pour le transport de voyageurs, conduira inévitablement à une diminution des services et à une augmentation du coût des transports !

Le 30/06/14