



Oct. 2011

Les contrôleurs SNCF n'en peuvent plus de la politique de destruction du service public

Les circonstances précises de l'horrible agression d'un contrôleur, le 6 octobre 2011, sur le Lyon-Strasbourg seront connues en leur temps.

Mais l'ampleur du mouvement spontané, qui s'est étendu en quelques heures à tout le pays, de ses collègues est révélatrice d'une véritable situation de crise à la SNCF. L'émotion a été d'autant plus forte pour chaque agent de contrôle que le drame a fait écho à des expériences personnelles. En quelques années, les conditions de travail de cette catégorie de personnel, à l'avant-poste des relations avec les usagers, se sont considérablement, dramatiquement, dégradées. **Et cet état de fait, que la direction de la SNCF n'ose pas nier, a des causes réelles et sérieuses, au premier titre desquelles sa politique de marchandisation et de privatisation.**

La dégradation de la situation sociale en général dans le pays n'est pas seule responsable.

Les tarifs s'envolent et deviennent incompréhensibles. Est-il supportable de payer deux fois plus que le tarif « normal » parce que l'on a certain âge et que l'on a pris son billet à une certaine heure plutôt qu'à une autre ? Pour de plus en plus de personnes, prendre le train devient un luxe.

Les retards deviennent la règle, dérégulant les correspondances, la vie des usagers.

Les pannes, les dysfonctionnements se multiplient. Souvenons-nous du train qui l'an dernier a mis 27 heures pour relier Strasbourg à Port-Bou.

Tout cela accroît le mécontentement général des usagers. Les contrôleurs sont en première ligne pour supporter cette tension nouvelle.

Cela leur est d'autant plus dur que leurs effectifs baissent et que leurs horaires de travail et leurs statuts sont attaqués comme ceux de l'ensemble des cheminots.

Car la dégradation de la qualité du service public a elle aussi ses causes réelles et sérieuses : 25.000 suppressions d'emploi depuis 10 ans, le démantèlement des services de maintenance, la politique d'éclatement de l'entreprise.

Plus que jamais, il s'agit pour le gouvernement et la direction de l'entreprise de créer des foyers de profits, dans l'exploitation, pour de futurs actionnaires privés ou pour la concurrence. Plus que jamais, il s'agit de reporter sur l'usager, l'agent, le contribuable national et régional, les frais, les investissements lourds.

La séparation du Réseau (RFF) de la SNCF à la fin des années 90, la régionalisation des TER, l'application (absurde en termes d'organisation du service) des directives européennes de mise en concurrence, la casse du statut des cheminots : voilà la politique qui est responsable de la situation.

Quand cela se traduit par des milliers d'agressions d'agent par an, les fauteurs de privatisation n'osent plus rien dire. **Les agents hurlent leur colère et ils ont raison.**

Des mesures immédiates sont nécessaires pour assurer la sécurité des contrôleurs sur toutes les lignes. Mais, on le voit bien, le problème ne pourra pas être réglé de façon « sécuritaire ».

Le service public exige davantage de personnel dans les trains comme dans les gares, littéralement déshumanisée (alors que les commerces privés s'y multiplient).

Il faut inverser la politique de privatisation, de concurrence, de casse des statuts, telle qu'elle s'opère au niveau régional, européen et avant tout national. Le mouvement spontané des contrôleurs fait écho au succès de la manifestation des cheminots du 16 juin dernier. Face au consensus européen UMP/PS des privatiseurs, seules les luttes et leur convergence, avant et après les élections, permettront d'inverser cette politique.