

Communiqué de Presse

Paris le 04 Septembre 2014

La CNR se prononce contre la déshumanisation des gares et des trains !

Une fois encore la SNCF fait parler d'elle, non pas par de nouveaux retards, des fermetures de lignes ou de gares, mais cette fois ci, soi-disant, pour s'attaquer à la fraude.

Plusieurs mesures sont mises en place dont :

- ⤴ La suppression des contrôleurs à bord des trains et leur remplacement par des brigades volantes,
- ⤴ La mise en place de plateformes téléphoniques pour les usagers en cas de problèmes (agressions, malaises ...) à bord des TER,
- ⤴ La validité des billets TER limitée désormais à 7 jours,

En y regardant de plus près, on s'aperçoit très vite que **la volonté de la SNCF est en fait de supprimer le personnel à bord des TER** dont la mission consiste entre autre à assurer la sûreté des usagers et la sécurité du matériel roulant.

Pour la SNCF, cela ne posera pas de problèmes particuliers, selon son argumentation : à Paris cela se passe très bien depuis de nombreuses années. À part que Paris n'est pas le reste de la France et que le RER n'est pas le TER, en effet s'il y a un arrêt toute les 5' à Paris, en Province on peut souvent faire 30', voire plus sans s'arrêter ou passer devant une gare. De plus les dirigeants de la SNCF font abstraction du niveau de la fraude, des dégradations, des vols et agressions d'usagers dans les trains en Ile de France.

Sans personnel à bord, que pourra le conducteur en cas de malaise ou d'agression à bord d'un TER, sachant que de nombreux de trains circulent en double rame, et que les usagers ne pourront même pas accéder à la cabine du conducteur.

Selon plusieurs sondages, **¾ des interrogés affirment que cela posera problème de faire circuler des trains sans contrôleur**, et pourtant la SNCF semble persister. Il est vrai que les dirigeants de la SNCF ont une curieuse conception du Service Public, en affirmant que c'est aux voyageurs de s'adapter et non à la SNCF !

Une autre question se pose de nouveau, les Conseils Régionaux sont-ils véritablement oui ou non les Autorités Organisatrices de Transports ? Ont-ils étaient mis au

courant et associé à ces décisions ? Sont-ils d'accord avec ces mesures, dont les associations d'usagers, dans leur grande majorité, ne veulent pas ?

Les missions d'un contrôleur ne se limitent pas à vérifier les billets. Ils ont aussi des fonctions de sécurité ferroviaire, d'information et d'assistance aux voyageurs » ; la SNCF a une fâcheuse tendance à donner la priorité à la rentabilité plutôt qu'à la sécurité, nous avons vu ce que cela donnait avec la catastrophe ferroviaire de Brétigny. Nous ne voulons pas de cette politique qui déshumanise nos gares, nos trains au nom de la rentabilité financière.

Le nouveau secrétaire d'État aux Transports : Alain Vidalies, ferait bien de rappeler à l'ordre M. Pepy, car s'il y a des économies à faire ce n'est certainement pas sur les emplois à la production qu'il faut les faire. Par exemple, rappelons que la SNCF a dépensé entre 2007 et 2012 en moyenne annuelle : 210 millions d'euros en communication !

La CNR soutient les actions engagées par les cheminots contre la suppression des contrôleurs à bord des TER, la réduction du nombre de trains « Corail » et la fermeture de gares.

C'est pour ces raisons qu'elle sera présente le 08 Septembre à Amiens et qu'elle invite l'ensemble de ses collectifs adhérents à se manifester auprès des Conseils Régionaux pour dénoncer la politique menée par la SNCF et elle invite ses adhérents à participer aux différentes initiatives sur ces sujets dans leurs régions.