

BONUS/MALUS

L' ASSURANCE PERDANT/PERDANT !



C'est en catimini que le projet de convention TER entre la région Auvergne Rhône-Alpes et la SNCF a été négocié.

Quel principe il en résulte ?

Un système de « **bonus/malus** » avec pour objectif de réduire de 40% les retards de TER.
Des pénalités systématiques en cas de retards sur certaines lignes.

**Pour la fédération
FO Cheminots
cette initiative est une
aberration complète
et peut même être
dangereuse !**

Nous imaginons déjà les arguments
qui nous seront avancés pour justifier
un tel principe :

- « **il faut savoir vivre
avec son temps ...** »
- « **la décentralisation est
une réalité ...** »
- « **la SNCF doit s'adapter
au nouvel environnement
politique ...** »
- « **L'Europe exige ...** »



Mais quel cheminot ne serait pas d'accord pour réduire les retards,
ne plus avoir de trains supprimés ?

Historiquement les cheminots ont été formés pour faire circuler des
trains d'un point A à un point B en toute sécurité. Avec une recherche de fiabilité
exemplaire afin que TOUS les trains puissent être à l'heure !

Leur professionnalisme n'est pas à démontrer y compris dans des moments de crise où ils
savent se mobiliser et se mettre au service de leur entreprise et des usagers.

Mais les politiques successives des gouvernements et de l'Union Européenne ont déstructuré
l'entreprise historique et casser le lien national qui existait.

Les moyens tant humains que matériels ont été laminés :

- De dégraissages en dégraissages, les effectifs cheminots s'effondrent !
- L'outil de production a été attaqué frontalement, de restructurations en restructurations
par la casse des établissements et des pôles d'appuis !

Quel cheminot normalement constitué peut prétendre aujourd'hui pouvoir palier aux aléas
de dernières minutes tant les moyens humains sont réduits. Il en résulte des roulements
tendus, pour exemple : le remplacement en urgence d'un agent est devenu quasiment
impossible !

Les moyens dans les technicentres (mais nous pourrions en dire autant à l'infra ou ailleurs encore)
font qu'il est de plus en plus difficile de donner du matériel fiable, confortable et à l'heure. C'est la
chaîne de production qui est disloquée.

Afin de ne pas subir de malus, voire d'obtenir un hypothétique bonus, combien de trains partiront
sous la pression exercée d'une direction alors que le minimum d'entretien n'aura pas été fait ?

Oui, nous pensons que ce risque existe bel et bien !

Combien de services tendront encore plus les roulements pour avoir des agents de conduite, des
ASCT à disposition ?



La fédération FO Cheminots estime qu'il est possible d'avoir des trains confortables, en bon état de fonctionnement et à l'heure. Ce n'est pas une utopie et il n'y a surtout pas besoin d'un bonus/malus !



Pour cela, il faut revenir à une politique de l'emploi avec la garantie de cheminots mieux formés, des roulements plus acceptables, ...

Cela passe par le retour à une SNCF, « une et indivisible », une SNCF sous monopole public d'État, une SNCF qui remette l'utilisateur au centre des ses préoccupations.

- Est-ce rétrograde que d'exiger ce qui faisait la force de notre entreprise publique ?
- Est-ce être arriéré que de réclamer des effectifs pour faire fonctionner le service public ?
- Est-ce utopique de revendiquer des effectifs, des moyens humains et matériels pour assurer des trains en toute sécurité, à l'heure et confortables ?

Par manque de moyens, là aussi humains le réseau a été laissé à l'abandon. Combien de kilomètres de voies sont soumises à des restrictions de vitesse ?

Les cheminots de l'infra V ont subis les fusions des établissements, des équipes, des brigades, des unités. Faire du mieux avec du moins, voilà la quadrature du cercle qu'on veut nous faire réaliser. Trop souvent les cheminots sont obligés de parer au plus pressé, en se limitant à mettre des rustines !



La convention TER Auvergne Rhône Alpes, instaure donc le Bonus/Malus !

Que nous réservent les autres conventions TER ?

Dans le meilleur des cas, si c'est la SNCF régionalement qui est retenue comme opérateur, nous aurons droit à autant de SNCF qu'il y a de régions administratives.

Dans le pire des cas, ce sont d'autres opérateurs qui prendront le marché avec un projet de loi Maurey/Négre qui acte le transfert des personnels SNCF vers des Entreprises Privées, tout comme la possibilité du licenciement !

Le Bonus/ Malus est bien l'assurance du perdant/perdant !

Les usagers seront perdants au travers de trains de moins en moins fiables, de retards et de suppressions non résolues, de conditions de transports dégradées.

Les cheminots seront eux aussi perdants, avec un statut attaqué et des conditions de travail encore plus dégradées.

Avec cette nouvelle convention, le sort des usagers est intimement lié à celui des cheminots !

La loi d'août 2014, loin de répondre aux préoccupations et aux enjeux du ferroviaire a accentué les dysfonctionnements, et amène la disparition complète de la SNCF. **Il faut sans restriction exiger l'abrogation de la loi portant réforme ferroviaire !**

Cheminots
FO