



# AUX CHEMINOTS CONTRACTUELS & STATUTAIRES

CTN Trains

Montreuil, le 11 février 2025

## OUTIL DE COMMANDE

# UN OUTIL DE COMMANDE AU SERVICE DES RECULS SOCIAUX

**Le système de commande des ASCT, connu sous les noms de SCORE, PROGRES ou HASTUCE, a été mis en place avec l'objectif d'optimiser les journées de travail et d'améliorer l'efficacité opérationnelle.**

**Malgré les dires patronaux, le paramétrage de cet outil se révèle être un adversaire redoutable de la réglementation du travail et un pourfendeur des accords locaux.**

Originaire de la société canadienne « GIRO », ce système, basé sur des algorithmes complexes, permet de planifier les horaires des ASCT de manière à répondre aux besoins du service, tout en tenant compte des contraintes de disponibilité du personnel. Ça, c'est pour la version soft !

Ce système, à l'origine dédié au transport urbain et semi-urbain, devait, selon un ex-directeur d'activité TER, « nous sauver de la concurrence ». Pour la direction, le choix de cet outil permettait d'optimiser la quantité des process pour l'élaboration des roulements matériels et agents, centraliser la commande du personnel et la commande des sillons, tout en réduisant drastiquement le nombre d'emplois cheminots dans les services concernés.

### LE MIRAGE DE LA CO-CONSTRUCTION...

Pour séduire une partie du corps social, la direction a alors proposé le concept managérial de la co-construction, mettant en place des groupes de travail afin que chaque acteur ait le sentiment d'être pleinement associé à cette évolution. Bien entendu, celle-ci a omis de préciser que les objectifs de productivité du système étaient, eux, non-négociables !

### UNE MISE EN PLACE AU FORCEPS ET DANS LA DOULEUR

La direction, certainement hantée par le plantage d'un précédent logiciel « Alliance » il y a quelques années, a décidé d'opter pour une approche différente. Après une phase rapide de paramétrage spécifique à chaque activité afin de tenir compte des particularités, place à une mise en œuvre généralisée. Le résultat ne s'est pas fait attendre.

### POUR LES ASCT, LES JOURNÉES DE SERVICE SONT DÉGRADÉES !

Pour la CGT, il est indéniable que la mise en œuvre de ce système a dégradé les conditions de travail. Les journées de travail sont fragmentées (parcours d'approche en renfort) et imprévisibles (NR<sup>1</sup> permanentes), ce qui a un impact négatif sur la gestion de la vie personnelle.

Les accords locaux sont laminés. Eux qui étaient auparavant négociés pour adapter les horaires aux particularités de chaque région ou ligne sont maintenant considérés comme obsolètes et coûteux. En outre, la centralisation et l'optimisation ne tiennent pas compte des heures travaillées et des primes inhérentes (TGV, nuit, S1, S2...).

Aussi, dans ce cadre, le rôle et les moyens des mandatés dans les commissions roulements sont cruciaux pour rectifier les trajectoires définies par Score. C'est la raison pour laquelle les directions d'axe et d'établissement s'évertuent à les affaiblir, voire à envisager ouvertement leur suppression.

En somme, si le système Score vise à optimiser l'organisation du travail à la SNCF, il est crucial d'évaluer ses impacts sur les conditions de vie et de travail des ASCT. La prise en compte des retours et la préservation des accords locaux sont essentielles pour garantir un équilibre entre efficacité opérationnelle et bien-être au travail. Dans le cas contraire, cet outil sera un échec. La direction ne doit pas attendre l'effondrement des indicateurs de production et la multiplication des conflits sociaux pour réagir.

<sup>1</sup> Note rectificative des roulements de service

