



SYNDICAT DES TRAVAILLEURS DU RAIL DE NOUVELLE AQUITAINE  
SOLIDAIRES, UNITAIRES, DÉMOCRATIQUES

**Sud**  
**Rail**  
Union syndicale

CSE TER NA du 30 septembre

## CSE TER NOUVELLE-AQUITAINE : ENTRE CASSE SOCIALE ET LIBÉRALISATION DU RAIL

### Départ de Farandou : un bilan amer pour les cheminots

Le syndicat SUD-Rail gardera un souvenir douloureux du long passage de Jean-Pierre Farandou à la tête de la SNCF.

Son mandat aura été marqué par la casse sociale, l'écèlement de l'entreprise, la mort du Fret SNCF l'accompagnement vers un système ferroviaire libéralisé et la détérioration continue de la sécurité.

Farandou le "chanceux" aura vu, tout au long de son mandat, les accidents ferroviaires se multiplier, la gravité souvent évitée de justesse, révélant une situation toujours plus préoccupante sur le terrain.

Celui que certains appelaient le "titi cheminot" restera surtout comme l'artisan de la casse du service public ferroviaire :

- 3 ans à l'UTP (Union des Transports Publics),
- 7 ans à la tête de Keolis,
- puis 5 ans à la SNCF.

Un parcours au service de la libéralisation et du démantèlement du rail public.

SUD-Rail partage la froideur de nombreux cheminots et cadres face à ce départ : Nous ne vous dirons pas merci, mais nous ne vous oublierons pas... malheureusement.

Pendant que la direction salue un "dialogue social apaisé" et des "améliorations concrètes", les agents sur le terrain savent, eux, ce qu'il en coûte.



### Nouveau lapsus de notre directeur : quand la "négociation locale devient un mot creux" »



Dernière sortie remarquée de notre directeur :

« La convention collective demeure, mais il peut y avoir des négociations locales. »

Pour SUD-Rail, il est important de rappeler qu'il existe un Code du travail, des obligations légales et des devoirs clairs de la direction envers les salariés.

Et au vu du "dialogue social" qui règne actuellement dans notre CSE, on parlera davantage de diktat que de négociation.

Face au malaise suscité par ses propos, le directeur a tenté de se rattraper, évoquant une prétendue "posture de négociation" dans les futures filiales.

Pour SUD-Rail, cette déclaration n'a rien d'anodin : elle prépare le terrain pour les discussions à venir, une fois la nouvelle structuration mise en place, avec le "quasi SD".

Derrière les beaux discours sur la concertation, c'est en réalité une gouvernance resserrée qui se met en place, confiée aux petits chefs locaux des DTL, loin du terrain et encore plus éloignée des préoccupations réelles des cheminots.

## Une direction toujours hors sujet face à la souffrance et aux inquiétudes des cheminots :

Une fois de plus, la direction passe à côté de l'essentiel. Alors que les cheminots expriment leur souffrance au travail et leurs inquiétudes pour l'avenir, la direction explique le malaise actuel par la situation internationale et nationale... Une manière bien commode d'éviter de regarder la réalité du terrain.

La perte du lot "Étoile de Caen" vient pourtant renforcer les craintes légitimes des agents, dans un contexte déjà tendu avec l'ouverture à la concurrence en cours sur Poitou-Charentes et les prochaines annonces concernant le Limousin-Périgord et le Sud-Aquitaine.

Pour SUD-Rail, ce qui inquiète réellement les cheminots, c'est la casse sociale continue et le manque de moyens pour assurer une qualité de service digne de ce nom.

Chaque réorganisation, chaque nouvelle orientation managériale se traduit par des suppressions de postes, de la mutualisation forcée et une polyvalence accrue.

Au lieu d'apporter des réponses concrètes, la direction multiplie les actions ponctuelles et maladroites, amplifiant ainsi le climat anxiogène ressenti par les agents dans un contexte de libéralisation du rail.

Au prochain CSE, la direction annonce que cela sera l'occasion d'être plus précise et de mettre en place une dynamique de travail, mais pour SUD-Rail, nous reviendrons à la charge, car derrière le discours officiel de "préparation à la concurrence", il s'agit surtout de préparer la casse du service public, pas de "faire le bien commun".

La direction tente de rassurer en expliquant que la vidéo diffusée n'a pas vocation à "faire peur", mais à "ouvrir le débat sur la préparation à la concurrence". Dans cette continuité, elle envisage même de créer une instance de travail dédiée à ces transformations.

Pour SUD-Rail, ce n'est pas d'un groupe de réflexion dont les cheminots ont besoin, mais de moyens humains, matériels et sociaux pour continuer à faire vivre le service public ferroviaire.



## Référent handicap : ce n'est pas un vote d'opposition, c'est un vote de valeur



Pendant que 3 organisations syndicales, dont SUD-Rail, signent le nouvel accord travailleur handicap, l'OS majoritaire s'oppose.

Pendant que la CGT critique la politique emploi de l'entreprise des agents en situation de handicap, pendant qu'elle critique de ne plus avoir un droit de regard et d'information sur les recrutements, l'OS majoritaire a préféré, début juillet, ne pas apposer sa signature, criant au scandale. Mais dès qu'il faut nommer sur le CSE TER NA un référent, la CGT se jette dessus...

« Les valeurs n'ont pas beaucoup d'importance, l'essentiel c'est d'avoir les mandats... »

Voilà comment on pourrait traduire cette méthode unilatérale et brutale, comme la SNCF le fait très bien.

## Projet HASTUS / OSCAR : vers une déshumanisation progressive du travail des sédentaires

Le projet OSCAR-HASTUS s'inscrit dans la volonté de la direction de simplifier et d'harmoniser l'ensemble du plan de transport au sein d'un programme centralisé, en intégrant à la fois les ressources agents et engins.

Concrètement, OSCAR constitue le programme global de pilotage, tandis que HASTUS en est le logiciel de gestion et de planification, remplaçant progressivement IDAP GU pour le personnel sédentaire.

Une phase de double saisie sur trois mois est prévue pour permettre aux agents de maîtriser les "gestes métier" essentiels et d'acquérir une certaine autonomie. La direction reconnaît que cette période restera lourde et chronophage, mais la limite à trois mois. Une matrice de compétences a été mise en place pour permettre une autoévaluation des utilisateurs, même si, dans les faits, cette démarche reste très descendante.

Le logiciel comprend plusieurs modules :

- PALAS, destiné aux managers non habilités à HASTUS ;
- Self-Service, une plateforme agents pour consulter leurs plannings, absences et affectations ;
- Des modules de planification et d'ordonnancement, déjà expérimentés sur plusieurs sites pilotes.

Les formations sont déclinées en plusieurs étapes :

- Planification (module CREW Conception, ROSTER, CREW Calendrier) : apprendre à créer et adapter les journées de service, gérer les habillages et les roulements, importer et exporter les données horaires.
- Ordonnancement (TRORDONAGT) : affecter le travail, gérer les absences, les commandes, les aléas et utiliser la plateforme Self-Service.

Derrière le discours de modernisation, SUD-Rail alerte sur les conséquences sociales et humaines :

- Le remplacement d'IDAP par HASTUS s'inscrit dans une logique de déqualification progressive, qui pourrait à terme remettre en cause le rôle et l'existence des GM.
- L'outil, très automatisé, réduit les interactions humaines, remplaçant le contact direct par des mails ou des validations automatiques.
- Ce projet ouvre la porte à la commande automatisée, où les agents ne seraient plus que des exécutants d'un système algorithmique.

La direction assure qu'il n'y aura "aucune suppression de poste" et qu'il ne s'agit que d'une "étape" du projet. Pourtant, ses propres propos laissent entendre qu'HASTUS n'est qu'un maillon dans une restructuration plus large, liée à la mise en place du futur "quasi SD".



Pour SUD-Rail, ce projet illustre une nouvelle fois une transformation technocratique et déshumanisante, où la recherche d'efficacité masque mal la perte de sens, la dégradation des conditions de travail et la rupture du lien humain qui faisaient la force du collectif cheminot.

## Schéma directeur matériel : la région aux commandes, le service public en danger

Le point fait au dernier CSE sur le schéma directeur matériel montre clairement un glissement de la gestion du matériel SNCF vers la Région Nouvelle-Aquitaine.

En s'appuyant sur la SPIT, structure externe choisie comme bras opérationnel, la Région prend la main sur la gestion des engins moteurs et des centres de maintenance, s'offrant ainsi une grande liberté de décision et une vision de plus en plus libérale de la maintenance ferroviaire.

Sur le lot C (Étoile de Bordeaux), aucun grand projet à court terme : les opérations Origine-Destination Saint-Mariens et Libourne sont suspendues.

Dans le Sud-Aquitaine, la Région a confié la maîtrise d'ouvrage à une entreprise tierce pour la création d'un nouveau technicentre ; une étude préliminaire est en cours, sous pilotage régional.

Concernant le lot B (Périgueux et Limoges), une évolution des sites de Montplaisir et Puy-Imbert est projetée ; les études préliminaires, en cours, devraient être rendues fin 2025.

Sur Périgueux, un outil plus léger est à l'étude, avec deux emplacements possibles pour une activité de maintenance légère (niveau 2) incluant le nettoyage, sablière, gazole et eau.

La maintenance lourde (niveaux 3 et plus) resterait, elle, sur Limoges, avec une activité en 2/8 et 5/7.

La maîtrise d'ouvrage est effectuée par la SNCF.



Si, sur le papier, la direction parle "d'adaptation et d'efficacité", SUD-Rail alerte sur les risques réels :

- Une région qui agit comme un opérateur privé, capable de déléguer ou de sous-traiter à sa guise ;
- Une perte de maîtrise publique des technicentres, pourtant essentiels à la sécurité et à la qualité du service ;
- Une vision court-termiste, dictée par la logique de concurrence et non par l'intérêt du service public ferroviaire.

Pour SUD-Rail, ce modèle piloté par la Région via la SPIT est une mise en danger du collectif SNCF : derrière les promesses d'efficacité se cache une fragilisation des sites, des emplois et du service public.

