

# UN ÉTÉ SOUS HAUTE TENSION... ET SANS RÉELLE ANTICIPATION !

La direction d'Intercités a présenté son Plan Été 2025, en vigueur du 13 juin au 14 septembre. Ce plan n'est pas un retour d'expérience (REX), mais une série de mesures techniques censées répondre aux canicules à répétition.

Pourtant, en y regardant de plus près, on se rend vite compte qu'il ne s'agit que d'un bricolage de dernière minute, construit sur un parc vieillissant, des suppressions de trains mal anticipées et une charge supplémentaire imposée aux cheminot-e-s.

## Des mesures techniques... mais partielles et tardives

La direction met en avant une série de mesures techniques censées atténuer les effets de la chaleur à bord des trains Intercités. Parmi ces actions, on retrouve notamment la peinture blanche des toitures sur 106 voitures Corail, destinée à réduire l'absorption thermique. Des films anti-UV ont également été posés, avec une couverture complète sur les rames de la Transversale Sud, mais une application encore partielle sur d'autres axes.

Une expérimentation baptisée BOOST CLIM a été lancée sur 9 voitures, dans le but de renforcer la performance des systèmes de climatisation. Cependant, un composant essentiel – l'évaporateur – n'avait pas été remplacé lors des premiers tests en 2024, ce qui en avait limité l'efficacité. Ce remplacement n'a été effectué qu'en 2025, ce qui repousse d'autant une évaluation sérieuse de cette solution.

Enfin, la direction insiste sur la mise en œuvre d'un préconditionnement thermique des trains à quai, réalisé soit via des armoires fixes, soit par l'intermédiaire de locomotives dédiées, afin de

refroidir les voitures avant leur mise en circulation.

Mais malgré ces annonces, de nombreuses limites demeurent. À titre d'exemple, la peinture blanche des toitures ne sera finalisée qu'à la fin juillet, alors qu'une grande partie de l'été sera déjà écoulée.

Le retour d'expérience de BOOST CLIM ne sera disponible qu'en octobre 2025, ce qui ne permet aucune correction à court terme. Quant au préconditionnement, il est loin d'être généralisé : seuls 71 % des trains sont concernés à Paris-Austerlitz, contre 83 % à Bercy, 95 % à Bordeaux et seulement 60 % à Marseille.

Ces chiffres témoignent d'une application inégale et partielle selon les sites, laissant de nombreux trains sans protection thermique suffisante.



## Une climatisation à bout de souffle

Le parc Corail, avec plus de 40 ans d'âge, n'est pas adapté aux conditions climatiques actuelles. Les systèmes de climatisation sont anciens, peu performants, et surtout irréparables en ligne. En cas de panne, les températures grimpent en quelques minutes à bord.

La direction elle-même le reconnaît : à la fin juin, 458 interventions ont été recensées sur 225 voitures. Si la majorité des redémarrages ont «fonctionné», c'est parce que les températures extérieures avaient baissé.

Alors que les difficultés se font de plus en plus grandes au quotidien, la Direction ne propose aucune réelle proposition et prolonge artificiellement la vie du vieux matériel par un «plan jouvence» censé lui offrir 6 ans de plus. **Pour SUD-Rail ce n'est plus tenable !**

## Suppressions de trains : l'excuse climatique devient la norme

Trois paliers de température ont été définis :

- Palier A (30-34°C)
- Palier B (35-37°C)
- Palier C (à partir de 38°C)

À partir du palier C, des trains sont supprimés à J-3, souvent en milieu de journée (entre 10h et 16h). Mais en réalité, plusieurs suppressions ont eu lieu à J-1, comme début juillet, lorsque la température a bondi brutalement.

**Résultat : les équipes sont mises en tension, les voyageurs mal informés, et la circulation dégradée.**

La direction justifie ces suppressions par le fait que les trains concernés ne sont remplis qu'à 80 %, permettant un reclassement plus facile.

**Mais derrière cette logique de gestion, ce sont les usager-e-s et les cheminot-e-s qui trinquent.**

## Bouteilles d'eau, polos... mais aucune reconnaissance du travail



- Des bouteilles d'eau sont désormais embarquées dans tous les trains (300 par train), et des fontaines sont installées dans certaines gares.
- Pour les agents, un polo «forte chaleur» et des «bermudas» sont disponibles dans le catalogue, et c'est à peu près tout.

**Pour Intercités la direction n'a prévu aucune protection réelle contre la pénibilité : on habille l'inaction avec un polo, et on parle de "symétrie des attentions". Inacceptable !**

## Pas un plan d'avenir, juste un cache-misère

Le Plan Été Intercités 2025 n'est ni un plan d'adaptation sérieux, ni une réponse digne au dérèglement climatique. C'est un plan d'urgence temporaire, qui repose sur un matériel dépassé, des moyens humains sous tension, et une absence de vision à long terme. **SUD-Rail refuse que la SNCF continue à faire peser les conséquences de son inaction sur les cheminot-e-s et les usager-e-s.**

## ETHIQUE SNCF : PLUS DE COM QUE DE CONVICTIONS

La direction SNCF Intercités a présenté son bilan éthique 2024-2025 en mettant en avant un ensemble d'actions et d'outils censés promouvoir des valeurs comme l'intégrité, le respect ou encore la responsabilité. Des campagnes de communication ont été déployées autour de sujets sensibles tels que les harcèlements sexuel, moral et les agissements sexistes, avec des supports pédagogiques (fiches pratiques, affiches, guides), des interventions théâtrales et des actions de sensibilisation ciblant les manager-euse-s et agent-e-s sur plusieurs sites.

Le bilan fait état de 9 alertes en 2024, ayant toutes conduit à une enquête, avec 0 classement sans suite, ce qui montre une prise en compte systématique des

signalements. En 2025, aucune alerte n'a été enregistrée à ce jour.



Cependant, le syndicat SUD-Rail tient à exprimer de fortes réserves quant à l'utilisation actuelle de la démarche éthique.

Si nous reconnaissons l'importance de lutter contre toutes formes de violences au travail, nous constatons que l'éthique tend à être instrumentalisée comme un outil de protection de l'image de l'entreprise, plus que comme un dispositif véritablement au service des salarié-e-s.

Par ailleurs, SUD-Rail ne comprend pas la position de la direction nationale : celle-ci affirme que les enquêtes doivent être pilotées par le Groupe Éthique national, alors que dans les faits, toutes les enquêtes au sein d'Intercités ont été menées en interne – et la moitié d'entre elles ont été confiées à des prestataires externes.

**Cette incohérence soulève des interrogations sur la transparence du processus et sur la réelle volonté de garantir une gestion indépendante et équitable des signalements.**

Nous constatons que certains efforts de sensibilisation sont menés sur plusieurs sites et réservés en majorité aux manager-euse-s mais rappelons que des territoires restent encore non couverts.

**SUD-Rail demande que les actions ne se limitent pas à de la communication descendante, mais soient**

**accompagnées d'une véritable pédagogie de terrain, en lien direct avec les agent-e-s et leur quotidien.**

Les manager-euse-s eux-mêmes témoignent de la difficulté à s'appropriier ces sujets complexes. Il est donc nécessaire d'aller plus loin en construisant un climat de confiance et en assurant un accompagnement adapté, plutôt que de se contenter de renforcer les dispositifs d'image.

Enfin, si nous reconnaissons que tous les signalements ont été pris en compte et ont donné lieu à des enquêtes, il ne faut pas minimiser l'impact que ces démarches peuvent avoir sur les équipes concernées. Les retours d'expérience de 2024 montrent que, bien que nécessaires, ces procédures peuvent profondément bouleverser les collectifs de travail. **Nous appelons donc à davantage d'écoute, de dialogue et d'humanité dans leur mise en œuvre.**

## TRAVAUX POLT : UN CHOC OPÉRATIONNEL, UNE CHARGE HUMAINE À ASSUMER



À partir du mois août 2025 et jusqu'à fin janvier 2026, de lourds travaux de régénération vont impacter la ligne POLT, notamment entre Boisseaux et Les Aubrais. Cette opération, menée par un train-usine, entraînera l'interruption totale des circulations voyageurs entre Paris et Orléans du lundi au vendredi, de 9h30 à 17h30. Seules les circulations du matin et du soir seront maintenues, avec un renfort capacitaire prévu (2 à 3 voitures en plus par rame). Les week-ends ainsi que les vacances de Noël 2025 verront un retour provisoire à une circulation normale.

Ces travaux auront un impact direct sur l'organisation du service, tant en production qu'en gestion opérationnelle : adaptation des roulements, présence sur les axes de substitution (bus + TER), renforcement du dispositif d'information voyageurs, et ajustements à prévoir en gare et à bord.

Les équipes devront absorber une forte charge liée à la réorientation des flux, notamment en zones d'articulation comme Les Aubrais, Orléans, Châteauroux ou Limoges.

À noter que plusieurs trains Intercités ont déjà été supprimés, soit de manière définitive, soit en anticipation des perturbations :

- Train 3604 (Brive - Limoges à 5h) : supprimé mardi à vendredi
- Train 3614 (Brive - Limoges à 6h) : supprimé mardi à samedi
- Train 3675 (Paris - Toulouse à 18h30) : supprimé lundi à jeudi
- Train 3685 (Paris - Limoges à 19h30) : supprimé lundi à vendredi

Ces modifications pèseront sur la régularité, l'occupation des agent-e-s et les moyens à déployer sur le terrain.

La vigilance collective sera de mise pour accompagner les voyageurs dans cette phase complexe et limiter les tensions en gare et à bord. Une communication claire et régulière des plans de transport sera indispensable dès janvier 2025, date prévue pour la publication des horaires spécifiques.

# ADC CHEZ INTERCITÉS, ARRIVÉE DES RAMES OXYGÈNES UNE ORGANISATION AU MÉPRIS DES AGENT-E-S

L'intégration des conducteur-trice-s au sein d'Intercités continue de susciter une vive inquiétude parmi les personnels. Ces derniers sont déjà confrontés à des conditions de travail dégradées, marquées par un manque chronique de moyens humains et matériels. Cette réorganisation, telle qu'elle est menée aujourd'hui, ne fait qu'aggraver une situation déjà fragile.

**Pour SUD-Rail, la question n'est pas d'être pour ou contre cette intégration. Le véritable enjeu réside dans la manière dont elle est imposée, sans réelle écoute ni prise en compte des réalités du terrain.** La direction met en avant l'existence d'espaces de concertation, notamment à Brive, Limoges ou au sein du CSP où Clermont-Ferrand avec les GT, mais ces dispositifs restent largement insuffisants. Les échanges sont superficiels et les décisions semblent déjà prises avant même d'avoir été discutées.

**Les roulements proposés pour l'avenir en sont une preuve éclatante. Ils entraîneront une augmentation de la charge de travail, déséquilibrent profondément la vie personnelle des agent-e-s et sont construits sans vision d'ensemble.** Cette future organisation du travail, dictée par des logiques purement comptables, témoigne d'un profond mépris pour les réalités quotidiennes vécues par les conducteur-trice-s.

La direction affirme que les syndicats sont écoutés et que les parcours professionnels sont pris en considération. Pourtant, sur le terrain, rien ne change.

Le dialogue social ne peut se réduire à des réunions de façade. Se contenter de dire «on essaye» n'est pas une réponse acceptable.

Les agent-e-s attendent des décisions claires et des actes concrets.

**Face à cette situation, SUD-Rail réaffirme plusieurs priorités. Il est indispensable d'engager une concertation sincère, dans laquelle les remontées des conducteur-trice-s et de leurs représentant-e-s soient réellement entendues et prises**

**Pour SUD-Rail, il ne s'agit ni plus ni moins que d'un refus d'assumer des choix qui auront, à terme, un impact direct sur la qualité du service public ferroviaire. La stratégie du flou et du contournement ne saurait masquer la réalité : l'encadrement des circulations par des agent-e-s formé-e-s et visibles reste un pilier du bon fonctionnement du réseau.**

en compte. Les roulements doivent être repensés de manière cohérente, avec le souci de préserver un équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle.

**Enfin, nous demandons la mise en place d'un calendrier clair, des engagements concrets, et des réponses précises aux revendications portées depuis plusieurs mois. Les personnels méritent des choix organisationnels construits avec eux, pas contre eux.** L'arrivée des rames Oxygène suscite une vive inquiétude parmi les personnels, et en particulier chez les ASCT. Une fois de plus, la direction semble privilégier des choix dictés par la rentabilité, au détriment des conditions de sécurité, du service rendu aux usagers, et du rôle essentiel des agent-e-s à bord.

Ces nouvelles rames permettent techniquement l'ouverture et la fermeture des portes par l'ADC, mais cette évolution ne tient aucunement compte des réalités du terrain telles la diversité des configurations de gares, les aléas climatiques, et surtout la présence indispensable des ASCT dans la gestion des circulations et la sûreté des voyageurs.

**Pour SUD-Rail, il est clair qu'au travers de ces choix, la direction amorce un déclassé progressif des missions des ASCT. Elle cherche à les faire glisser progressivement vers le modèle 3S, vidé de toute dimension humaine et relationnelle.** Aucun travail sérieux n'est engagé sur le maintien du dispositif de correspondance, pourtant central pour assurer la bonne exécution du service train terminé. **Cette absence de réflexion traduit un mépris pour l'expertise des ASCT et pour leur rôle dans la chaîne de sécurité et de régularité.**

Supprimer ces repères humains, c'est exposer la production ferroviaire à davantage d'incidents, de retards, et de désorganisation. En séance de CSE, la direction s'est contentée de déclarer qu'elle «cherche la meilleure stratégie possible», sans apporter la moindre précision ni répondre aux alertes posées.