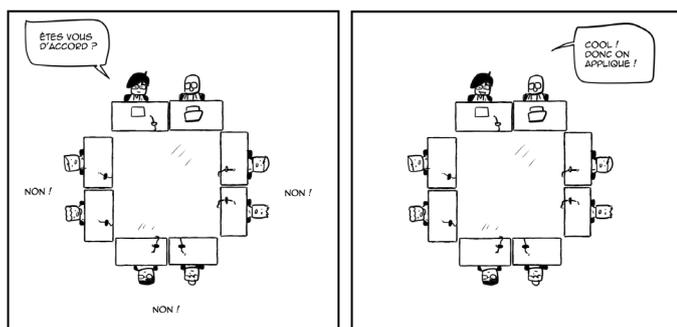


INTERCITÉS

Avec la concurrence, la dédicace et le dumping social !

Alors que les alertes et les inquiétudes des cheminots se multiplient, la direction persiste dans son attitude sourde et déconnectée. Sous couvert d'intégrer les agents de traction dans le CSE, elle met en œuvre une organisation bâclée, sans concertation réelle, et surtout sans tenir compte des retours du terrain. Les CSP et les GT censés incarner le dialogue social se contentent de valider des décisions et des orientations déjà prises. Pour SUD-Rail, il ne s'agit pas d'un dialogue, mais d'un simulacre.



DISCUSSION ENTRE LA DIRECTION ET LES SYNDICATS

De son côté, la direction tente de se justifier en affirmant que le dialogue social serait « mis en place » à travers ces dispositifs, que des thématiques ont été « concertées » et que les échanges seraient « corrects localement ». Sauf qu'aucune proposition de terrain de bon sens n'est retenue. Primes de traction, E.V.S., c'est le carnage annoncé !

Pour la Direction, **NON** à

- Accompagnement systématique des rames Corail à 2 asct / tranche de 7 voitures
- Autorisation départ/fermeture des portes par les asct sur matériel Oxygène
- Des roulements ADC viables

Pour SUD-Rail, créer des instances à la carte ne suffit pas, si les décisions sont verrouillées à l'avance, pour un véritable dialogue social.

Aujourd'hui, nous sommes loin du compte. Nous pouvons d'ores et déjà affirmer que ce transfert de personnels sera impactant sur la rémunération et les conditions de travail ! Cette entité « Oxygène » ne sera pas source d'amélioration pour nos collègues et les usagers.

Roulements jour/nuit : précipitation et mépris pour imposer un établissement Trains de Nuit



La séparation des roulements jour/nuit s'opère dans une précipitation alarmante, sans vision d'ensemble, ni prise en compte des conséquences humaines. Dès les premières présentations, les retours du terrain sont sans appel : repos désorganisés, journées à disposition mal positionnées, cadences intenable... Le projet Oxygène, censé structurer l'avenir, dégrade gravement les conditions de travail.

Et la situation empire avec les roulements SUNI (trains de nuit) : les agents subissent une souffrance accrue, une baisse brutale de rémunération et une intensification du rythme sans précédent.

Face à cette réalité, la direction se contente de présenter un « premier brouillon » des roulements ASCT et ADC, en justifiant la séparation jour/nuit par une anticipation exigée dans le cadre de l'ouverture à la concurrence dès le SA 2030/2031. Elle admet que les roulements de nuit comportent plus de kilomètres, des JS éloignés et mal répartis, mais renvoie les ajustements à plus tard, « si besoin ».

Pour SUD-Rail, cette posture est inacceptable. Il ne s'agit pas de simples réglages à faire en cours de route, mais bien d'un bouleversement profond de l'organisation du travail, imposé sans évaluation sérieuse de la Qualité de Vie au Travail. Nous exigeons un travail sérieux, localisé et construit avec les agent-e-s, avec des moyens concrets et un véritable cadrage collectif. Il est temps d'arrêter les décisions à l'aveugle : les cheminots ne sont pas des variables d'ajustement !

Formations Oxygène : improvisation, surcharge et absence d'anticipation

Dans le cadre du projet Oxygène, la mise en place des formations illustre une nouvelle fois le manque de préparation et de sérieux de la direction.

Plutôt que d'anticiper avec des moyens pérennes et une organisation cohérente, la direction envisage de recourir au PNIC, alors que des agents formés et compétents sont disponibles localement. Cette solution de facilité ne fait que déléguer la charge ailleurs, sans coordination, en surchargeant d'autres établissements, et en ajoutant du stress à une organisation déjà fragilisée.

Interpellée sur ce point, la direction reconnaît que le PNIC

ne pourra pas tout absorber, et évoque la possibilité que d'autres établissements prennent temporairement le relais pendant les périodes de formation. Elle précise que les formations Oxygène sont prévues pour 2026, sans fournir pour autant de plan structuré ni d'engagements clairs sur les moyens mis en œuvre.

Pour SUD-Rail, cette gestion improvisée est inacceptable. Les cheminots ne peuvent pas être les victimes collatérales d'un manque d'anticipation. Nous exigeons que la direction construise dès maintenant un plan de formation sérieux, concerté et localisé, avec des ressources dédiées et une vision à long terme.

Ce n'est pas aux agents de payer les conséquences d'une stratégie défailtante. Assez de bricolage : place à une vraie organisation !

CHOIX IMPOSÉS, GARANTIES ABSENTES, CASSE DES MÉTIERS : BIENVENUE CHEZ INTERCITÉS !

TA : flou, inquiétude et mépris

À mesure que les présentations du projet stratégique se multiplient, l'inquiétude monte chez les agents des sites d'Ivry et du Charolais. Les cheminots TA font face à un flou total sur leur avenir, leurs affectations, et les perspectives concrètes de leur métier.

SUD-Rail dénonce une communication fragmentée, sans cadre clair ni garanties solides. Les cheminot-e-s ne peuvent pas être « baladé-e-s » au gré des décisions d'Intercités, sans cap défini ni respect pour leur engagement.

La direction, de son côté, justifie la situation par des choix locaux : les cheminots TA devraient rester « in fine » au

Charolais, tandis que ceux du Charolais auraient exprimé leur refus d'intégrer Intercités dès 2026, préférant attendre la création de l'ET Oxygène (refus catégorique d'IC et de TGV). Elle se retranche derrière des décisions de sites, sans apporter de réponses collectives aux enjeux de fond, et sans projet structurant pour l'ensemble des agents concernés.

Pour SUD-Rail, cette gestion éclatée reflète un manque total de reconnaissance envers les cheminots. Ce projet, dans l'avenir, préfigure des suppressions de postes, une dégradation des conditions de travail, et une précarisation des parcours professionnels. Il est temps que la direction cesse de mépriser le terrain : il n'y a pas de chemin de fer et de trains du quotidien sans cheminots !

OCEAN : LA DIRECTION CONSTRUIT SA FILIALE SUR LES RUINES DE NOS DROITS

Le 28 avril 2025, la DGITM a officiellement annoncé l'attribution du lot BONALY à la SNCF dans le cadre du projet de filialisation OCEAN, qui concerne les lignes Intercités Bordeaux - Nantes - Lyon. Ce projet, inscrit dans une logique libérale d'ouverture à la concurrence, transforme en profondeur non seulement le modèle d'exploitation de

ces lignes mais aussi nos métiers, nos conditions de travail et notre avenir professionnel. La nouvelle structure, filiale à 100 % de SNCF Voyageurs, devrait entrer en service le 12 décembre 2026, avec un contrat de service public d'une durée de 12 ans, contrat toujours non signé à ce jour par le ministère des Transports.



La direction a annoncé que les agent-e-s concerné-e-s par ce transfert seront officiellement notifié-e-s le 10 décembre 2025, avec un choix à faire : accepter ou refuser le transfert. Mais sans garanties claires ni négociation sincère, ce soi-disant "choix" s'apparente davantage à un chantage social déguisé. Un CO-TECH spécifique est prévu le 10 juin pour détailler les contours du futur opérateur SNCF OCEAN, mais rien n'est acquis : nos conditions de travail, nos métiers et notre avenir restent plus que jamais menacés.

Côté matériel, la future exploitation prévoit l'utilisation de 15 rames Coradia-Liner bi-modes, fonctionnant au B100, une hausse de fréquentation estimée à 61 % et de 116 trains. Ce projet prévoit un chiffre d'affaires de 800 millions d'euros, mais cela ne doit pas se faire au détriment de la qualité du service public. Par ailleurs, un autre point critique concerne le taux d'affectation individuel, présenté par la direction comme une simple formalité et dont la communication aux agent-e-s est prévue en octobre.

SUD-Rail rappelle que ce taux conditionnera directement les mobilités, les rattachements et la répartition des charges de travail, et refuse que ces décisions se prennent dans le secret ou sans informations claires et préalables aux agent-e-s.

Les conséquences sociales et organisationnelles sont considérables : en maintenance, en gare, à la vente ou à bord, tous les métiers sont concernés. Ces transformations bouleversent le quotidien des cheminots, leurs repères et leurs organisations.

SUD-Rail exige que chaque agent-e soit respecté-e, informé-e et accompagné-e dans ce processus. Ce projet, loin d'être un simple ajustement technique, est un véritable bouleversement social et humain.

L'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire, incarnée par la création de la filiale «OCEAN» pour les lignes Intercités Nantes-Bordeaux-Lyon, représente une attaque frontale contre les conditions de travail des cheminots. Derrière les promesses de modernisation et d'amélioration du service, se cache une stratégie de démantèlement des acquis sociaux et de précarisation des métiers.

Ocean : le laboratoire de la casse sociale des métiers ASCT

La direction de la future filiale OCEAN prévoit une réorganisation profonde du métier d'ASCT, avec une répartition de 80 % du temps en accompagnement à bord et 20 % en tâches sédentaires, englobant l'information voyageurs, la supervision (COP, CSIC) et le service après-vente (RCAD). Sous couvert de «polyvalence» et de «modernisation», cette réorientation masque deux logiques que SUD-Rail dénonce clairement :

- D'une part, la volonté de compenser un sous-effectif chronique en absorbant des missions jusque-là exercées par d'autres corps de métier.
- D'autre part, une logique économique brutale, où chaque poste doit «rentabiliser» plusieurs fonctions, au mépris de la charge mentale, de la sécurité, et de la reconnaissance du travail réel.

Cette stratégie de fusion des fonctions n'a qu'un seul objectif : réduire les coûts humains pour maximiser la rentabilité d'une entreprise née dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. En d'autres termes, on demande à un-e seul-e agent-e d'en faire toujours plus, sans revalorisation à la hauteur des responsabilités cumulées, ni formation sérieuse, ni garanties durables sur les conditions de travail.

SUD-Rail refuse cette casse sociale déguisée, qui fragilise l'expertise terrain et met en péril la qualité du service public ferroviaire.

Maintenance ferroviaire chez Ocean : Polyvalence imposée, sécurité sacrifiée

Dans le cadre de la mise en place de la future filiale OCEAN, la direction engage une offensive brutale sur les métiers de la maintenance. Sous couvert de «montée en compétence» et «d'efficacité», elle projette de fusionner des spécialités distinctes et de former les agents à plusieurs domaines techniques, réduisant ainsi le nombre de postes et de qualifications.



Nous tirons la sonnette d'alarme : la maintenance ferroviaire n'est pas un secteur où l'on peut bricoler des profils généralistes à la va-vite.

Chaque spécialité – qu'il s'agisse de la mécanique, de l'électricité, des systèmes embarqués ou de la logistique technique – repose sur des gestes métier précis, des procédures rigoureuses et une expertise pointue. Diluer ces savoir-faire dans une logique de «poly-agents» revient à mettre en péril la qualité des interventions, la fiabilité du matériel... et in fine, la sécurité des circulations.

Cette politique, déjà testée ailleurs avec des conséquences graves, est inacceptable.

Pour SUD-Rail, il ne peut y avoir de compromis sur la sécurité ni de régression sur les conditions de travail des cheminot-e-s.

Nous exigeons le maintien des métiers, des formations spécifiques adaptées, des moyens humains à la hauteur des ambitions affichées, et l'abandon immédiat de cette logique de polyvalence destructrice.



Agent-e-s de la vente : sacrifié-e-s par la direction, abandonné-e-s par OCEAN !

La direction, dans sa course effrénée à la réduction des coûts et à la réorganisation à marche forcée, signe un véritable coup de massue contre les agent-e-s de la vente Intercités.

En décidant que la filiale OCEAN ne prendra plus en charge la vente des billets, déléguant cette mission aux réseaux TER régionaux, elle condamne de fait des dizaines d'agent-e-s à la disparition pure et simple de leur métier.

SUD-Rail dénonce avec force ce choix cynique, qui ne vise qu'à faire des économies sur le dos des personnels, au détriment du service rendu aux usager-e-s.

Pendant que les régions mettent en place des billettiques uniques et réduisent les horaires d'ouverture des guichets, la direction impose une organisation où aucun-e agent-e de vente n'est nécessaire, mais où le nombre d'ASCT et d'ADC est gonflé pour monter à environ 50 agent-e-s pour chaque métier.

Ce qu'elle appelle pudiquement "transparence" n'est en réalité qu'un chantage clair : « si tu veux rester, tu dois accepter la suppression de ta fonction, te reconvertir, changer de lieu de travail, voire renoncer à toute stabilité. »

SUD-Rail rappelle que cette politique est une bombe sociale qui dévaste des parcours professionnels construits patiemment depuis des années. La direction refuse de prendre ses responsabilités, laissant les agent-e-s face à un dilemme inacceptable : accepter la filiale OCEAN, avec ses conditions dégradées, ou l'inconnu... Ce n'est pas aux agents de payer la facture de la filialisation et de la course à la rentabilité sur toutes les activités !

OCEAN : précarité et polyvalence au service du dumping social

La création de filiales comme OCEAN s'inscrit dans une stratégie plus large de dumping social. En sortant du cadre réglementaire de la SNCF, ces entités peuvent appliquer des conditions de travail moins favorables, au détriment des cheminot-e-s.

SUD-Rail rappelle que cette logique a déjà été observée dans d'autres pays, avec des conséquences néfastes sur la qualité du service et les conditions de travail. L'ouverture à la concurrence ne doit pas se faire au prix de la précarisation des salarié-e-s du rail. Pour SUD-Rail, la logique de polyvalence généralisée orchestrée par la filiale ne répond pas à un besoin opérationnel, mais à une exigence purement économique : réduire les coûts, rationaliser les effectifs, faire plus avec moins. Cette stratégie masque mal une réalité connue de tous : un sous-effectif chronique et un manque d'investissements dans les compétences spécifiques.

Faux choix, vraie casse : la direction sacrifie la sécurité et les conditions de travail

La direction d'OCEAN persiste dans sa stratégie de démantèlement des droits des cheminot-e-s en affirmant que « les agent-e-s ont le choix d'acheter ou pas le métier qu'on leur propose ». Derrière cette déclaration se cache une réalité brutale : un chantage à l'emploi inacceptable. Les agent-e-s sont confronté-e-s à un dilemme : accepter des conditions de travail dégradées ou quitter leur poste.

SUD-Rail dénonce cette fausse alternative, qui révèle une volonté délibérée de la direction d'imposer une dégradation des conditions de travail, au prix d'une hausse des risques psychosociaux et d'une mise en péril

Il est temps de s'organiser pour que les cheminot-e-s ne soient pas les grand-e-s perdant-e-s de la politique Intercités