

30 OCTOBRE 2025

CSE INTERCITÉ

Nightjet : le gâchis écologique sacrifié sur l'autel de la rentabilité

SUD-Rail dénonce avec force l'arrêt de cette liaison internationale, que la direction tente de justifier par les nombreuses interruptions de circulation dues aux travaux, notamment en Allemagne.

Plutôt que de défendre ce service, elle préfère pointer du doigt le fait que seule la France le subventionnait, comme si cela légitimait l'abandon d'un train pourtant indispensable à une véritable politique ferroviaire transfrontalière.

La direction ose évoquer un taux de remplissage insuffisant, alors qu'il était parfaitement prévisible : avec un mode de distribution incohérent, un achat de billet compliqué, parfois impossible dans notre propre système, tout semblait organisé pour condamner le Nightjet dès son lancement.



Cette décision va frontalement à l'encontre des ambitions écologiques affichées par le gouvernement et ignore le succès croissant des trains de nuit sur le réseau français.

Pour SUD-Rail, cette décision incompréhensible est contraire à l'intérêt général et à l'avenir d'un rail réellement durable

Concernant les réorganisations en cours : un "dialogue social" à sens unique

Pour SUD-Rail, la direction maîtrise parfaitement l'art d'informer... uniquement quand cela l'arrange. Les multiples réorganisations et transformations qui s'enchaînent chez Intercités inquiètent légitimement les agents.

Et lorsque nous demandons à la direction d'assumer enfin son rôle : informer, renseigner, préparer les managers et commencer à sensibiliser sur l'avenir sombre qui se profile pour les personnels,



la réponse est toujours la même : **« tant que ce n'est pas discuté en instance, il est difficile de répondre aux inquiétudes des agents ».**

Pour SUD-Rail, cette incertitude permanente est inacceptable. Personne ne peut travailler sereinement avec la peur de ne pas avoir de poste dans la future organisation. Radio-ballast ne doit pas rester la première source d'information sur les évolutions en cours.

La direction prétend vouloir mettre en place une veille pour accompagner les agents et présente les managers comme "piliers" de cet accompagnement... mais avec quels moyens ?

Des primes en chute libre... mais tout va bien selon la direction !

Pendant des années, l'équilibre financier des roulements (souvent multi-activités) permettait de maintenir des primes traction correctes.

Cet équilibre va disparaître avec la création d'établissements dédiés, la fin programmée des roulements multi-activités et la préparation de l'ouverture à la concurrence. L'effondrement des primes traction est mécanique et inévitable.

Les agents l'ont compris, ils ont mis la pression, et c'est uniquement pour cette raison que la direction a été contrainte d'agir.

Mais cette réaction est non seulement tardive, elle est surtout minimaliste. Les mesures annoncées, une prime interne journalière complémentaire de +4 € ou +8 €, ne sont qu'un pansement posé pour éviter l'hémorragie.

Comment la direction peut-elle sérieusement prétendre qu'un tel montant permettrait un «repositionnement cohérent» des roulements Intercités dans les parcours professionnels, alors que ces projections reposent sur des charges théoriques et des roulements incertains, très éloignés de la réalité du terrain ?

Pire encore, la direction continue de jouer les victimes, affirmant qu'on lui reproche de ne rien faire, alors qu'elle aurait, selon elle, proposé des mesures "légitimes", prudentes, et censées accompagner le risque.

Elle tente même de démontrer que cette prime journalière va «dans le sens du travail» et replacerait les roulements IC à leur juste place.

Dans la réalité, le quotidien des agents est marqué par le stress, les difficultés, l'accélération des transformations, la modification brutale des métiers, et une souffrance au travail aggravée par une orientation managériale déplorable, centrée sur l'isolement plutôt que sur le soutien humain.

En résumé, la direction continuera d'informer au compte-gouttes, laissant les tensions et les angoisses sur l'avenir se propager : ASCT, fonctions support, sécurité, RH... chacun y passera.

Et pendant ce temps, la direction semble savourer l'attente avant d'annoncer officiellement les prochaines réorganisations.

Pour SUD-Rail, c'est un écran de fumée. Tout cela repose sur des hypothèses papier, des roulements théoriques, loin du quotidien réel des ADC.

Et les premiers contours des futurs roulements le prouvent. Certains affichent déjà 40 % de FAC, signe évident que l'on cherche à noyer le poisson. Avec une telle proportion de jours sans charge, comment les agents pourraient-ils garantir une rémunération stable ? Comment atteindre une charge de travail suffisante pour maintenir leurs primes ?

Les compensations «anticipées» annoncées pour Clermont ou Valence confirment ce que la direction connaît parfaitement : les pertes seront lourdes. Alors pourquoi continuer à vendre des chiffres optimistes, quand même leurs propres projections internes admettent des baisses significatives ?

SUD-Rail le répète : cette politique de détournement et de filialisation est néfaste. Elle ne valorise pas l'activité, elle la fragilise profondément, et elle met en péril l'avenir professionnel et financier des ADC Intercités. Nous ne laisserons pas la direction maquiller les conséquences de ses choix.



Après des primes en chute libre... la direction s'obstine dans une intégration menée en aveugle

Le dossier de l'intégration des ADC de Brive, Clermont-Ferrand et Limoges au sein d'Intercités était l'un des gros sujets à l'ordre du jour, au point de pousser la direction à réagir, tardivement, sur la question financière liée à la spécificité de la charge.

Pourtant, après de multiples réunions locales, des groupes de travail à Clermont et plusieurs CSP à Brive et Limoges, les orientations présentées et les informations distillées au compte-gouttes par la direction ne permettent toujours pas au CSE d'affirmer que l'entreprise est réellement prête.



Pour SUD-Rail, le constat est clair et de trop nombreux points restent en suspens, sans réponse concrète, qu'il s'agisse du management sécurité, de l'organisation humaine du quotidien des ADC, de la stabilisation de la charge de

travail par dépôt, ou encore des lieux de prise de service.

Aujourd'hui, la direction se lance dans le grand bain... sans savoir nager.

La culture traction impose pourtant des exigences fortes :

- une vigilance sécurité structurée
- un management de proximité solide
- un partage d'expérience et une cohésion indispensable pour garantir une pratique collective du métier.

Face aux hésitations permanentes de l'entreprise, à ses réponses floues ou inexistantes et à l'impossibilité d'obtenir une vision claire et sécurisée de l'avenir, les élus du CSE ont demandé le recours à une expertise indépendante afin de cadrer la transition et assurer la protection des conducteurs.

Pour SUD-Rail, il est impensable d'intégrer les ADC dans de telles conditions d'impréparation. Ce n'est pas aux agents de payer le prix de l'amateurisme organisationnel.

Désimbrication de l'escale de Marseille : l'opacité n'est plus possible

Face à la désimbrication de l'escale de Marseille, les élus du CSE ont décidé de recourir à une expertise indépendante, tant les incertitudes et les risques sont nombreux.

Pour SUD-Rail, il est indispensable que la direction dresse enfin un véritable état des lieux, au regard des transformations profondes des métiers, des futures organisations annoncées et de la casse sociale déjà visible autour du transfert des agents Intercités vers TGV.

Cette réorganisation entraîne des suppressions de postes, une réduction d'amplitude de l'Espace de Services et une réorganisation des roulements qui fragilisent l'ensemble des équipes.

Derrière les discours, la direction poursuit le même objectif : diminuer les effectifs, réduire la présence en gare et imposer une polycom-

pétence généralisée. Cela, au détriment des compétences métiers et du bien-être au travail.

Les impacts sont concrets : horaires modifiés, missions ajoutées, répartition des tâches bouleversée, allongement des temps en station debout, et un Espace de Services affaibli alors même qu'il constitue un point essentiel de prise en charge des voyageurs, notamment en situation perturbée.

SUD-Rail alerte sur les conséquences humaines de ces réorganisations successives : perte de repères, dégradation des conditions de travail, augmentation du stress et sentiment d'être constamment réorganisés sans aucune logique opérationnelle. **La direction impose de nouvelles missions sans garantir les moyens, sans assurer de véritables compensations et sans reconnaître les effets sur la santé des agents.**

SUD-Rail réaffirme ses exigences : maintien d'une amplitude d'ouverture cohérente pour l'Espace de Services, arrêt de la polyvalence forcée, stabilité des roulements, revalorisation des primes, garanties sur les qualifications et les rémunérations, et report de toute consultation tant que l'évaluation des risques n'est pas terminée

La direction ne peut pas continuer à avancer au pas de charge en minimisant les conséquences pour les agents.

Cette désimbrication n'est pas une simple réorganisation, c'est une transformation profonde qui doit être assumée, expliquée et négociée, pas imposée.

Formation express, risques réels : SUD-Rail alerte !

Le 16 octobre, les agents de Clermont-Ferrand ont reçu un mail de la direction de la résidence, leur annonçant que des «formations» d'environ une heure allaient débuter dès le 21 octobre. Objectif affiché : leur transmettre les connaissances de base sur un matériel susceptible d'être utilisé en cas de transbordement lors d'une demande de secours, afin d'accompagner ce train jusqu'à Clermont-Ferrand.

Aucune information préalable n'a été donnée ni aux élus, ni aux instances. Et pour couronner le tout, des journées de roulement ont été modifiées, intégrant ces séances improvisées... suivies immédiatement d'un train à assurer.

Pour SUD-Rail, apprendre une telle orientation par un simple mail aux agents, sans aucune consultation des instances ni des représentants du personnel n'est pas normal.

Cette décision soulève, pourtant, de nombreuses interrogations : quelles sont les postures attendues pour les ASCT sur ce matériel ? Quels risques sûreté et sécurité ? Quel niveau

de connaissance et d'habilitation pour chacun ? Sans un travail sérieux sur ces questions, la direction ne peut pas décider unilatéralement de pseudo «sensibilisations», bricolées dans l'urgence.

Au-delà du désaccord total sur la méthode, SUD-Rail dénonce une nouvelle pénibilité ajoutée : une formation au rabais intégrée de force dans des journées déjà lourdes, productives, au sein d'un roulement pénible. Les agents ne sont pas là pour voir leur continuité de roulement chamboulée au dernier moment. Les journées de dispos du roulement existent, elle doivent servir à la formation, pas à masquer une improvisation.

Face à nos questions, la présidente du CSE est restée campée sur sa position : «ce n'est qu'une information d'une heure, pas une formation, certains agents connaissaient déjà ce matériel et un livret sera fourni».

Pour SUD-Rail, ces quelques agents déjà formés sont une minorité, et certainement pas une norme

Les agents doivent recevoir une véritable formation matérielle, complète, leur permettant de maîtriser :

- les particularités techniques
- les actions possibles et autorisées
- les gestes essentiels pour assurer confort et sécurité voyageurs
- les postures adaptées dans un matériel à deux niveaux.

C'est la seule condition pour garantir un travail en sécurité et une exploitation sereine et notre exigence ne changera pas.

AFFAIRE EN COURS...



**FÉDÉRATION SUD-Rail 38 RUE DES RENOILLERES 93200 SAINT-DENIS
01 42 43 35 75 / federation@sudrail.fr**