



Intercités en Mouvement Quelles conséquences pour les conducteurs ?

Contexte et stratégies d'Intercités

Depuis le 1er janvier 2024, la direction d'Intercités a initié une réorganisation de grande envergure pour regrouper les agents de conduite actuellement rattachés aux activités locales (TER, TGV, Transilien) au sein de nouveaux établissements dédiés à Intercités. Cette réorganisation vise à renforcer l'autonomie de la production de cette entité, tout en se préparant à l'ouverture à la concurrence des lignes conventionnées TET.



Pourquoi cette réorganisation ?

La direction d'Intercités avance plusieurs objectifs clés dans le cadre de sa restructuration, mais derrière ces déclarations d'intentions se cache une réalité moins rose. Tout d'abord, l'entreprise prétend vouloir gagner en autonomie de production. En regroupant les agents de conduite (ADC) au sein d'établissements spécifiques, Intercités espère améliorer la coordination de ses lignes et optimiser la gestion des trajets, ce qui devrait d'après la direction théoriquement se traduire par une efficacité accrue.

Loin d'être un engagement sincère envers l'amélioration du service, ces mesures révèlent une volonté de privatisation rampante, qui vont affaiblir notre capacité à offrir un transport ferroviaire de qualité. En favorisant les intérêts de quelques investisseurs, c'est l'ensemble des usagers qui en pâtira, ainsi que tous les agents qui s'engagent quotidiennement pour maintenir un service public digne de ce nom. C'est surtout aussi la fin de la multi activités qui avait déjà pris un gros coup depuis de nombreuses années, pourtant c'est ce qui faisait la force de la SNCF et qui permettait à certains agents d'éviter la monotonie.

Cependant, cette stratégie ne vise qu'à préparer l'ouverture à la concurrence. Avec la perspective imminente d'appels d'offres pour les lignes TET, Intercités ne se contente pas de s'adapter ; elle opère une véritable casse de l'entreprise. Sous couvert de répondre aux exigences du marché, cette manœuvre apparaît comme une stratégie calculée pour faciliter l'arrivée de concurrents privés.

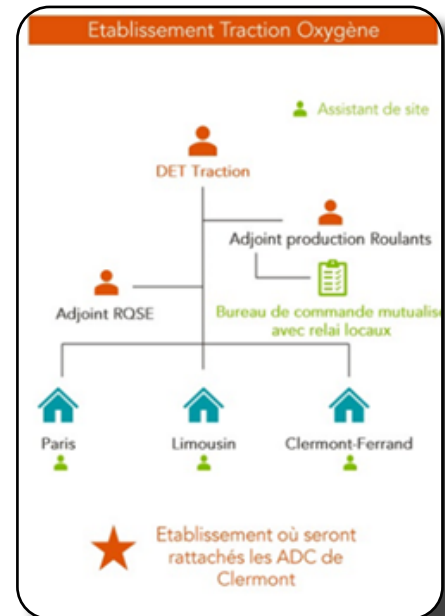


Les établissements de Lignes / Organisation et calendrier

La réorganisation concerne principalement trois nouveaux pôles : l'établissement Oxygène pour les lignes PALITO et PACLE, l'établissement de lignes Transversale Sud, et l'établissement dédié aux trains de nuit.

Établissement Oxygène PALITO (Paris-Limoges-Toulouse) / PACLE (Paris-Clermont)

- **Sites concernés** : Paris, Brive, Limoges, et Clermont-Ferrand.
- **Objectifs** : Centraliser les ADC sur ces lignes pour améliorer la coordination de la production, en utilisant le nouveau matériel Oxygène, qui nécessite une formation spécifique.
- **Calendrier** :
 - **Avril 2026** : Rattachement des conducteurs TB de Brive, Limoges, Charolais et Clermont-Ferrand. À cette date, l'établissement doit être capable d'assurer la majorité des trajets sur les lignes PALITO et PACLE.
 - **Décembre 2026** : Transfert des conducteurs TA sur le site de Paris pour le matériel Oxygène
- **Formation** : Les conducteurs seront progressivement formés à la conduite des automoteurs Oxygène, dont l'intégration complète est prévue d'ici fin 2026.

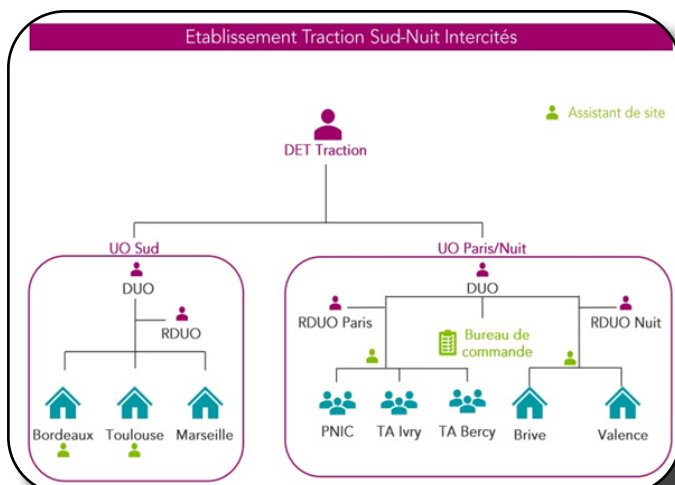


Établissement de Lignes Transversale Sud

- **Sites concernés** : Paris, Bordeaux, Toulouse, Brive, Limoges, Valence.
- **Objectifs** : Regrouper les ADC opérant sur les trains de nuit pour répondre aux besoins spécifiques de cette activité, tout en maintenant une mixité de roulements jour/nuit pour les résidences de Bordeaux et Toulouse.
- **Calendrier** :
 - **Début 2024** : Démarrage des discussions avec les syndicats sur les modalités de rattachement.
 - **Avril 2025** : Rattachement PNIC et TA Ivry
 - **Avril 2026** : Rattachement TA Bercy et TB Brive
 - **Mars 2027** : Rattachement TB Valence

Établissement de Lignes Trains de Nuit

- **Sites concernés** : Bordeaux, Toulouse, Marseille.
- **Objectifs** : Assurer la continuité de la production sur les lignes reliant Bordeaux à Marseille, ainsi que sur la ligne Toulouse-Hendaye.
- **Calendrier** :
 - **2024** : Début des échanges pour organiser le transfert des conducteurs de TER et TGV vers cet établissement.
 - **Octobre 2025** : Rattachement TB de Bordeaux et de Toulouse
 - **Décembre 2026** : Rattachement TB de Marseille



Enjeux pour les ADC, ce que ça change

La restructuration engendre une évolution des missions techniques et un élargissement des compétences des conducteurs. Avec l'introduction du matériel Oxygène sur les lignes PALITO et PACLE, les conducteurs (TA et TB) devront être formés à la conduite de ces rames automotrices modernes. Cette formation impliquera une prise en charge plus technique, notamment la gestion complète de la sécurité des voyageurs en solo (EAS), élargissant ainsi leur champ de responsabilités.

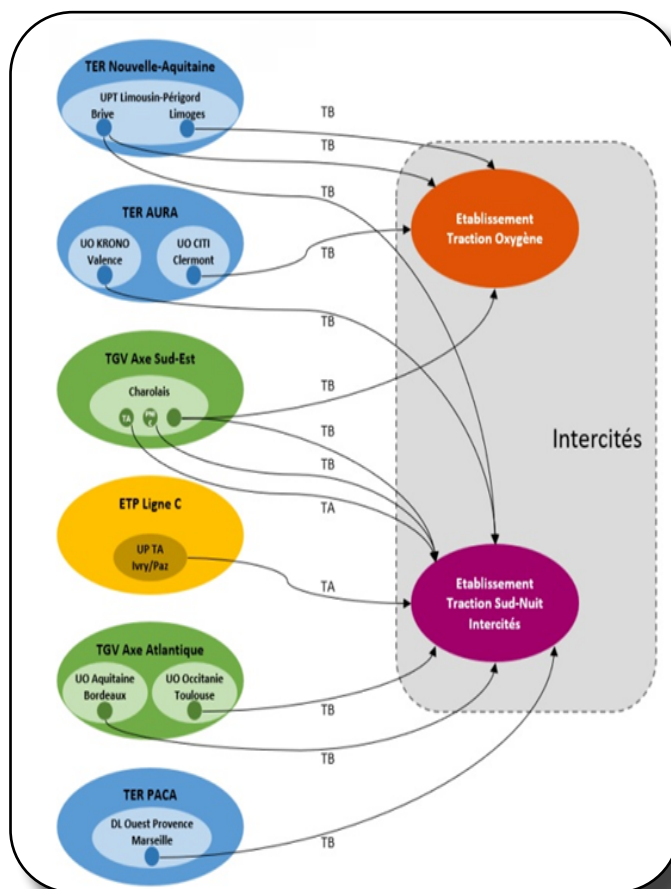
Pour les conducteurs affectés aux trains de nuit, bien que leur rôle reste en grande partie similaire à celui des matériels tractés, les changements à venir suscitent de vives inquiétudes. Les roulements et l'organisation de la production seront modifiés sous prétexte d'améliorer la qualité du service, mais ces ajustements risquent d'entraîner des horaires de travail encore plus décalés et exigeants. Ces nouvelles exigences, notamment en matière de gestion de la sécurité lors des trajets nocturnes, pourraient entraîner des conséquences graves sur la santé physique et mentale des agents. La fatigue accumulée, le déséquilibre des rythmes circadiens et le stress lié à la charge de travail supplémentaire exacerbent le risque de troubles de la santé et d'accidents. Il est impératif que la direction prenne conscience de l'importance de ces modifications. Elle devra prendre le temps nécessaire pour évaluer ces nouveaux risques inhérents à ces réorganisations.

Les élus SUD-Rail seront vigilants quant à la bonne prise en compte de ces nouveaux facteurs de risques. C'est le minimum attendu pour garantir des conditions de travail dignes et sûres pour les conducteurs de nuit.

Cependant, cette évolution suscite des inquiétudes, notamment à la fédération SUD-Rail, concernant l'imposition de la mission "coupe/accroche". Nous craignons que cette initiative, envisagée comme réponse à la probable suppression d'agents de manœuvre, ne conduise à une surcharge de travail pour les conducteurs. La fédération SUD-Rail est contre l'imposition de la mission "coupe/accroche".

Cela soulève des questions sur les conditions de travail et l'équilibre des tâches à réaliser. L'augmentation des responsabilités en raison du nouveau matériel et des exigences de la conduite nocturne n'est pas encore quantifiée que les apprentis sorciers de la sécurité ferroviaire tentent de nous imposer une nouvelle lubie.

SUD-Rail revendique un haut niveau de sécurité ferroviaire et pour ce faire nous n'accepterons pas la suppression de nos collègues agents de manœuvre. La sécurité n'a pas de prix, la santé des agents non plus.



Pour les conducteurs TA, le métier connaîtra une transformation radicale. Les nouvelles responsabilités incluront l'extension des compétences liées aux lignes, l'ouverture des portes d'atelier, le calage des rames, la manipulation des aiguilles, ainsi que la protection des agents. De plus, ils devront organiser les manœuvres, effectuer le plein de sable et vidanger les toilettes. En somme, le projet impose aux TA d'endosser les rôles de conducteurs, d'agents de manœuvre et d'agents du matériel, comme cela avait été indiqué dans la fiche de poste présentée l'année dernière. Cette accumulation de tâches soulève de sérieuses questions quant à la charge de travail et à la reconnaissance des compétences des agents. Encore une fois, la délégation SUD-Rail revendique un vrai pesage des tâches et une vraie cotation des risques pour ces agents.

Le syndicat SUD-Rail refuse l'ajout de ces compétences et s'oppose à cette accumulation de tâches.

Inquiétudes et conséquences

Toutes ces réorganisations soulèvent de nombreuses inquiétudes quant à leur impact potentiel sur l'emploi des conducteurs. Bien que la direction ne mentionne pas explicitement de suppressions de postes, la rationalisation des activités pourrait entraîner des réductions d'effectifs, notamment sur les sites dont les lignes deviennent moins rentables. L'absence de garanties claires concernant le maintien des LPA comme actuellement laisse présager la possibilité de fermeture de certains sites. Nous nous inquiétons aussi pour les parcours professionnels des agents qui dépendront uniquement d'Intercités qui ne jouera sûrement pas le jeu cherchant la moindre économie de formation. Les modifications apportées aux missions, couplées aux incertitudes liées à l'avenir professionnel, sont de nature à affecter le moral et la santé mentale des conducteurs.

Dans ce contexte, le syndicat SUD-Rail exige des mesures de prévention appropriées. Les

conducteurs s'inquiètent pour leurs conditions de travail et pour la qualité du service face à l'augmentation de leurs responsabilités. La charge mentale est devenue bien trop importante pour être supportable.

SUD-Rail revendique donc une évaluation complète des risques qui découlent de ces réorganisations et demande le figeage des réorganisations en cours en attendant les résultats et les mesures idoines. Notre santé n'est pas à vendre.

SUD-Rail se mettra à disposition des agents pour définir au mieux la stratégie à adopter face à ce projet de la direction. Nous nous interdisons aucune action tant ce projet est dangereux pour la santé, les conditions de travail et la rémunération des ADC.

OCEAN : Appellation du Lot BONALY (Bordeaux-Nantes-Lyon)

L'histoire du premier lot soumis à un appel d'offres touche à son dénouement, prévu pour décembre 2024. Ce processus, lancé il y a plusieurs années, a été marqué par plusieurs rebondissements. Lors du premier appel d'offres initié par l'État, seule la SNCF avait maintenu sa candidature jusqu'au bout, les autres concurrents ayant renoncé en cours de route. Face à cette situation de candidature unique, l'autorité organisatrice a estimé qu'il n'y avait pas de conditions suffisantes pour garantir une véritable concurrence. En conséquence, elle a décidé de suspendre la procédure initiale et de relancer un nouvel appel d'offres. Désormais, à l'approche de la fin de ce processus, le choix final du candidat retenu est très attendu, marquant un tournant pour le marché ferroviaire concerné.

- **Sites concernés :** Bordeaux, Nantes et Lyon
- **Objectif:** Transfert du personnel dans la nouvelle entreprise ou filiale remportant l'appel d'offres
- **Calendrier:**
 - **Décembre 2024 :** Désignation du vainqueur de l'appel d'offres
 - **Aout 2025 :** Appel à volontariat via des courriers individuels
 - **Septembre 2025:** Chaque agent sera informé de son taux d'affectation individuel
 - **13 décembre 2025 :** Liste finale des agents transférés
 - **Février 2026 :** Retour définitif des agents concernant l'acceptation ou le refus de leur transfert
 - **SA 2027 (décembre 2026) :** Transfert et mise en exploitation officielle



Scannez ou appuyez sur
les QR code pour accéder à
nos réseaux

