

Saint-Denis, le 20 octobre 2025

LOTS, TRANSFERTS, DUMPING SOCIAL LA CASSE CHEZ INTERCITÉS AVANCE À GRANDS PAS

Depuis des mois, l'État déroule son plan d'ouverture à la concurrence des trains INTERCITÉS, lot par lot. Derrière les appels à volontariat et les discours rassurants, c'est bien la désintégration du service public ferroviaire qui est en marche.

LES LOTS INTERCITÉS – OÙ ON EN EST, ET AVEC QUELS TRAINS ?

LOT A – Nantes – Bordeaux / Nantes – Lyon

- Exploitation prévue : SA 2027
- Exploitant validé : SNCF Voyageurs
- Point d'étape transfert du personnel : Appel à volontariat en cours jusqu'au 10 novembre. Liste des agent-e-s transférables finalisée le 13 décembre 2025.
- Matériel prévu : Coradia Liner

LOT B – Paris – Limoges – Toulouse / Paris – Clermont-Ferrand

- API : L'API a été publié le 05 février 2025
- Exploitation prévue : SA 2030
- Matériel : OXYGÈNE (CAF) achetées et seront livrées à partir de fin 2025 jusqu'à fin 2027

LOT C – Trains de Nuit (Paris – Nice / Briançon / Aurillac / Rodez / Tarbes / Cerbère, etc.)

- API : L'API a été publié le 20 mars 2025
- Exploitation prévue : SA 2031
- API : L'API a été publié le 20 mars 2025
- Matériel : Appel d'offres publié en février 2024 pour le financement de nouvelles voitures de nuit. Ces nouvelles

Paris Austerlitz Paris Bercy

rames seront mises à disposition via ROSCO (loueur). Ont été retenues 180 voitures + 27 locomotives neuves; livraison prévue à partir de fin 2029.

LOT D – Transversale Sud (Bordeaux – Marseille)

- Exploitation prévue : SA 2030 (report probable)
- Matériel : trains OXYGÈNE (CAF), L'Etat va financer l'acquisition de 22 trains Oxygène avec une livraison prévue à partir de fin 2027 jusqu'à fin 2029

LOT E – Toulouse – Hendaye / Clermont – Béziers (Aubrac)

- L'Etat essaye de convaincre les Régions pour une reprise de ces lignes (à date, pas d'avancée significative).

LOT F – Transversale Est (Nancy – Bordeaux)

- Exploitation : un premier aller-retour serait envisagé pour 2025, suivi d'un deuxième sur 2026. Réflexion d'un plan de transport plus étoffé par l'AO en cours.
- Exploitation prévue : SA 2029 (report probable)
- Matériel prévu : non défini

Les Aubrais
Vierzon-Ville
Issoudun
Châteauroux
Argenton-sur-Creuse
La Souterraine
Limoges-Bénédictins
Uzerche
Brive-la-Gaillarde
Souillac
Gourdon
Cahors
Caussade
Montauban-Ville-Bourbon
Toulouse-Matabiau

Le service public déraille sous la logique du profit !

Le projet d'ouverture à la concurrence des trains Intercités, présenté comme une "modernisation" du service public, n'est en réalité qu'un découpage méthodique du réseau national en plusieurs lots (A, B, C, D, E, F), livrés progressivement à la compétition entre opérateurs.



directions, complexifie les roulements et entretient la même pénibilité au quotidien pour les cheminot-e-s, tout en organisant un dumping social à grande échelle.

Sous couvert de concurrence "libre et non faussée", le monde libéral veut surtout faire croquer les entreprises privées sur le gâteau

Ce morcellement à outrance n'a rien d'anodin : Intercités, avec l'argent public et sur le dos des salarié-e-s du rail.

Pour SUD-Rail, au-delà de notre opposition totale à la mise en concurrence, nous dénonçons la politique de démantèlement interne de la SNCF, qui découpe le service public morceau par morceau pour mieux le livrer au marché.

Cette logique, déjà à l'œuvre dans le Fret et les TER, se reproduit ici avec la même méthode : des lignes séparées, des opérateurs distincts, et des conditions sociales nivelées par le bas. Le transfert de personnel n'est pas une "opportunité", c'est une manœuvre de dérégulation sociale.

Les discussions autour des futurs transferts se font dans un dialogue quasi inexistant, opaque et souvent à sens unique.

Quand la direction affirme que "rien ne change" pour les agent-e-s transféré-e-s, elle ment : tout change, et ce sera visible après les négociations dans chaque société dédiée.

On se dirige vers une multitude de structures avec des accords d'entreprise différents, des conditions sociales et salariales inégales, des régimes de travail éclatés et des droits au rabais.

Pour SUD-Rail, cette politique est malhonnête et dangereuse. Malhonnête, car elle cache la casse sociale derrière un discours de continuité.

Dangereuse, car elle prépare un système ferroviaire à deux vitesses : rentable pour les privé-e-s, mais insoutenable pour les salarié-e-s et les usager-e-s.