

Saint-Denis, le 11 février 2026

# INTÉGRATION DE LA TRACTION RATÉE, ARRIVÉE DES RAMES OXYGÈNE LA MISSION SÉCURITÉ DES ASCT SACRIFIÉE

Lors de la réunion, la direction a une nouvelle fois tenté de rassurer en affirmant que le projet était maîtrisé et construit. Pour SUD-Rail, cette présentation ne correspond en rien à la réalité vécue par les agent-e-s. Derrière les discours, ce projet reste flou, précipité et porteur de nombreux risques pour la sécurité, les conditions de travail et l'avenir des métiers. Si certaines situations locales, notamment à Limoges et à Paris, ont été réglées en DCI la veille et l'avant-veille, cela ne règle en rien les problèmes de fond.



Ce projet se caractérise par un manque criant d'éléments concrets et par une absence totale de vision claire sur l'organisation future.

Les rôles des différents acteurs sont mal définis, les projets s'entremêlent sans séparation nette et la direction avance sans ligne directrice lisible.

La précipitation du calendrier est évidente. Dès le

début du mois de février, les agent-e-s ne savent toujours pas quels seront leurs congés, leurs repos ni leurs roulements.

La direction reconnaît elle-même fonctionner par tâtonnement, tout en imposant ce projet aux cheminot-e-s sans garanties solides.

## ASCT : la sécurité sacrifiée au profit du "100 % service"

Concernant les ASCT, la direction refuse catégoriquement de revenir sur la suppression du 4S au contrôle. Elle affirme vouloir former les ASCT à certaines missions ou postures dites de sécurité, comme la gestion des voitures hors quai ou la présence en cabine en cas de VA isolée, tout en refusant de reconnaître ces missions comme relevant pleinement de la sécurité. Pour justifier cette orientation, la direction s'appuie sur une interprétation discutable, voire détournée, du texte STIOPE, avec une application repoussée à l'horizon 2028.

Pour SUD-Rail, cette décision constitue une remise en cause grave du niveau de sécurité ferroviaire. Les conséquences sont lourdes, sur la sécurité des circulations. La direction fait le choix d'ASCT dédiés

à 100 % au service commercial, cantonnés à l'information et à l'orientation voyageurs sur le quai, au détriment de leur rôle sécuritaire.

La direction affirme qu'il y aura au minimum un ASCT par rame et que si ce n'est pas le cas, le train ne partira pas. La direction explique que confier la fermeture des portes aux ADC permettrait de prioriser le respect de l'horaire. En réalité, ce discours n'est qu'un leurre destiné à accompagner le retrait des missions de sécurité, en interdisant aux ASCT l'utilisation du dispositif de correspondance. La sécurité n'est clairement pas mise en avant. Des incidents graves ont déjà été évités uniquement grâce à la vigilance et à la présence des ASCT, preuve que le dispositif proposé est insuffisant et dangereux.

## ADC : flexibilité imposée et inégalités entre dépôts

Pour les ADC, la direction évoque la possibilité de former des agent-e-s volontaires à d'autres lignes afin de couvrir la charge en cas de besoin, notamment par le biais de détachements. Elle s'engage à

ce qu'aucune journée ne cumule deux axes différents même sur des FAC. Cependant, ces annonces ne s'accompagnent d'aucune garantie nationale claire et reposent essentiellement sur des promesses... en l'air

## Roulements, organisation et stratégie : les agent-e-s comme variable d'ajustement

Sur l'organisation globale, la direction multiplie les annonces sans apporter de réponses concrètes aux inquiétudes des agent-e-s. La direction annonce le maintien des protocoles de congés locaux actuels, avec des ajustements liés aux effectifs mis en place. Elle prévoit également, dans chaque résidence, des agent-e-s formés sur d'autres lignes afin de permettre des périodes de détachement.

Dans la réalité, les plannings restent illisibles, les

agent-e-s manquent de visibilité et subissent une organisation instable.

L'injection précipitée des rames sur une période de huit mois vise uniquement à respecter les directives et le schéma directeur, avec une stabilisation repoussée à 2029. Les cheminot-e-s servent clairement de variable d'ajustement pendant que la direction expérimente.

## Rémunération, SU, RPS : toujours aucune garantie

Sur le plan de la rémunération, la direction n'apporte aucune réponse concrète. Elle se contente d'annoncer un bilan en septembre afin de vérifier s'il existe une dérive, sans prendre le moindre engagement en faveur des agents.

Concernant les SU, aucun engagement n'est pris non plus. La direction se félicite uniquement de l'évolution du taux des dernière table ronde Prime traction ADC. SUD-Rail, à défaut que l'entreprise propose des roulements de qualité et une gestion intelligente de la charge sur les différents dépôts afin d'éviter

le recours aux dispos et aux SU, a proposé que la direction organise des journées de formation supplémentaires. Si la direction ne s'y oppose pas, elle refuse encore une fois de donner la moindre garantie.

Sur les risques psychosociaux, des discussions ont bien lieu et des pré-diagnostic ont été récupérés. Les risques sont identifiés, mais pour SUD-Rail, cela ne suffit pas. Ce que nous attendons, ce sont des mesures concrètes, des moyens et des engagements pour protéger réellement la santé des cheminots.

## Pour SUD-Rail, c'est non



SUD-Rail refuse la remise en cause du rôle sécurité des ASCT, la dégradation des conditions de travail, les inégalités entre dépôts et les projets imposés sans garanties.

Nous exigeons le maintien du 4S pour les ASCT, une sécurité réelle et reconnue, des effectifs suffisants, des roulements équilibrés et dignes partout, une visibilité immédiate sur les congés et les repos, des engagements écrits sur la rémunération et une véritable politique de prévention des risques psychosociaux.

La sécurité, la santé et la dignité des cheminot-e-s ne sont pas négociables.

**SUD-Rail appelle tous les ADC et ASCT du périmètre Intercités à se mettre en grève, d'entente avec la CGT de plusieurs secteurs, du vendredi 20 février 2026 à 12h au lundi 23 février à 8h. En espérant être rejoint par les autres organisations syndicales, qui nous n'en doutons pas auront à cœur de défendre la sécurité ferroviaire et les conditions de travail des agent-e-s. SUD-Rail se laisse la possibilité d'appeler sur d'autres weekends si la direction ne revient pas à la raison.**