

**DCI INTERCITÉS****DU 04 SEPTEMBRE 2019**

## ÉTABLISSEMENT UNIQUE PRÉLUDE À UNE VENTE À LA DÉCOUPE ???

**La CGT a été reçue le 4 septembre par la direction Intercités, suite à une DCI relative au projet de création de l'EIGS (Etablissement Intercités Grand Sud) rattachant les UO Intercités de Toulouse et de Nîmes et ce, dans un contexte d'ouverture à la concurrence des lignes Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux.**

**Pas de surprise, Intercités se prépare à une vente à la découpe.**

**Seule la mobilisation des agents, avec la CGT, permettra d'enrayer cette casse.**

Déjà au printemps, la CGT avait rencontré la direction Intercités lors d'une audience, suite à des rumeurs persistantes évoquant la création d'un établissement dédié Intercités et ce quelques mois seulement après l'abandon du projet d'établissement national. Elle avait confirmé l'existence d'un projet, présenté depuis dans les CSE Intercités et TER Occitanie.

Dédié à 100% à l'activité, l'EIGS rattacherait 125 agents dont 116 ASCT, ainsi qu'une direction de proximité restreinte servant de relais à la direction nationale Intercités.

Suivi RH, gestion administrative, action sociale, formation professionnelle, notations seraient placés sous la responsabilité de l'ESV Paris Austerlitz.

Le CSE de consultation initialement prévu le 29 août, puis repoussé au 12 septembre, se tiendra finalement le 26 septembre. La direction affirme vouloir se laisser du temps avec les organisations syndicales sur les sujets en suspens (périmètres notations, groupes de travail roulements, représentativité des membres SSCT), auxquels la CGT a rajouté les parcours pro, la gestion de la programmation, les futures embauches et les RPX.

**La direction propose la tenue d'une Table Ronde de négociation. Mais reste à en déterminer le contenu et la volonté de négocier.**

Concernant le sujet des parcours pro : la direction annonce ne pas avoir l'intention de modifier l'existant (embauche à TER avant de pouvoir accéder à Intercités). Néanmoins, elle précise que cela n'est réalisable qu'à la condition que les établissements TER laissent à disposition les ASCT...

La CGT a formulé des demandes de formation passerelle dans les établissements (anticipation notamment au regard de la GPEC).

**Néanmoins, il y a tout lieu de penser que l'activité TER refuse d'alimenter Voyages et IC au motif qu'elle seule supporte le coût de la formation initiale. Les embauches directes sur les activités IC et Voyages pourraient donc être bientôt une réalité.**



La CGT dénonce également le sous-dimensionnement de la programmation, où seul un agent est prévu. La Direction l'estime suffisant. Même si elle indique qu'il peut évoluer si nécessaire... Réponse qu'elle réitérera sur l'accompagnement des trains.

Une Direction des services est créée au niveau de l'établissement Intercités. Les ASCT y seraient rattachés.

**La direction Intercités indique ainsi clairement ses intentions quant aux futurs contours du métier d'ASCT. Il est bien dans ses intentions de développer la poly compétence : les ADC à la manœuvre et les ASCT aux essais de freins, à l'instar de PARIS / LE CROISIC.**

**Elles appellent donc à notre détermination et à notre vigilance dans le cadre des discussions avec l'UTP sur le rôle et les missions des ASCT.**

Ces orientations illustrent le véritable objectif derrière la création de cette entité. Prétendant une évolution de l'environnement ferroviaire et une volonté de mieux répondre aux attentes des usagers et de l'autorité organisatrice (l'Etat), les établissements sont réorganisés par entité. D'abord, les UO de Toulouse et Nîmes, puis courant 2020 les UO trains IC de Paris Austerlitz, de Clermont et de Limoges ainsi que la manœuvre de Brive. Ces entités intégreraient un établissement Intercités national dédié à un produit et placé dans un système pouvant être ouvert à la concurrence, la convention avec l'Etat n'étant pas encore renouvelée.

Par anticipation, elle crée ainsi les conditions de réaliser les transferts de personnels vers les potentielles entreprises ferroviaires privées.

**Pour rappel, la loi fixe un transfert obligatoire si 50% du temps de travail s'effectue sur la même activité. Avec des roulements dédiés, la question est réglée : ou l'agent accepte, ou il est licencié !**

Toutefois, la direction estime que tant que les trains seront exploités avec du matériel corail, l'ouverture à la concurrence serait peu probable. A l'image des lignes Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux, il s'agit pour l'Etat d'offrir aux entreprises ferroviaires privées toutes les raisons de se positionner sur ces lignes conventionnées en mettant à leur disposition des matériels renouvelés.

Pour la CGT, rien n'est donc inéluctable ! La mobilisation des ASCT sera déterminante pour infléchir les choix de la direction et défendre l'unicité et l'avenir de leur métier.

**Mobilisons-nous le 24 septembre pour remporter  
la première étape et mettre sous pression  
la consultation du CSE le 26 septembre.**

