



INTERCITÉS

LA DIRECTION ORGANISE LE DUMPING SOCIAL

La direction d'Intercités réaffirme son intention d'accélérer son processus de casse de l'entreprise pour la restructurer.

Coupes franches dans les effectifs, polyvalences et renoncements, elle compte utiliser tous les leviers du dumping social afin de réaliser ses objectifs de productivité.

Sous couvert de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs, la direction d'Intercités s'emploie à créer les conditions d'un dumping social exacerbé.

DES RESTRUCTURATIONS EN CASCADE

Au 1^{er} octobre, l'Unité Opérationnelle Intercités Train de Clermont a intégré la Direction des Services Intercités nouvellement créée.

Dès février 2021, l'ensemble des Unités Opérationnelles de Limoges, de Paris-Austerlitz, de Bercy, de Toulouse et de Brive seront rattachées à la Direction des Services et à la Direction des Opérations Intercités.

Pour l'instant, seuls les agents de conduite (TB et TA) n'intégreront pas une structure Intercités.

L'objectif de ces restructurations est clair et totalement assumé par la direction d'Intercités.

Il s'agit de réaliser des gains de productivité en supprimant des emplois dans les fonctions supports, la commande du personnel et l'encadrement au siège de Traversière.

La centralisation de la commande du personnel, et de la gestion administrative ou RH, feraient disparaître les organisations actuelles en territoire ainsi que les emplois qui y sont associés.

Cette trajectoire pèsera également sur la production ferroviaire dont la qualité est liée à la proximité de tous ses acteurs.

DE LA POLYVALENCE À LA DISPARITION DE MÉTIERS ?

La direction le martèle sans cesse : la polyvalence est un axe fort de sa politique d'entreprise.

Elle va donc être développée dans tous les métiers afin de réduire les effectifs en augmentant la charge de travail des cheminots.

C'est par exemple l'objectif recherché, lorsque la direction d'Intercités souhaite intégrer les vendeurs de Paris-Austerlitz et de Bercy à une Unité Opérationnelle service, dont le champ est bien plus large que la vente.

Mais la direction ne se contente pas de multiplier les polyvalences. Elle souhaite rapidement réaliser des coupes franches dans les effectifs en supprimant complètement certains métiers.

En s'empressant de remplacer le matériel Corail par du matériel spécialisé à partir de 2023, elle vise notamment à supprimer les emplois de plus de 200 cheminots de la manœuvre.



SA 2021, PROMESSES ET POUVRE AUX YEUX

Le nombre de relations trains pour le SA 2021 devrait rester stable et ne pas subir les conséquences des mesures liées à la pandémie.

Cependant la direction d'Intercités ne cache pas son intention d'adapter les compositions de rames en fonction de l'activité. Dans le même temps, l'offre 100% Éco va continuer de se réduire.

Quant à la relance des trains de nuit annoncée par le gouvernement (Paris-Nice et Paris-Tarbes-Hendaye) : il y a loin de la coupe aux lèvres.

Alors que durant des années, les gouvernements ont supprimé presque tous les trains de voyageurs de nuits et les Trains Auto Couchettes, ces annonces ne marquent pas un changement de trajectoire.

En effet, le manque de matériel (voitures voyageurs) et l'absence d'investissement (seulement 100 millions d'euros) à la hauteur des besoins démontrent qu'il s'agit avant tout d'une opération de communication.

Si selon la direction d'Intercités le Paris-Nice semblerait pouvoir à nouveau circuler, le Paris-Tarbes-Hendaye est loin d'être remis sur rail.

Avec les trains Paris-Briançon et Paris-Rodez – lorsque la direction ne le supprime pas par manque de moyen – il n'y aurait que 4 relations de nuit. Bien loin d'un plan de relance.

BO-NA-LY : LE GOUVERNEMENT PATINE, LA DIRECTION DÉRAPE

Sur les lignes Bordeaux-Nantes et Nantes-Lyon (BO-NA-LY), l'État s'est évertué à satisfaire les entreprises privées en construisant un cahier des charges d'appel d'offre ainsi qu'un calendrier pour répondre conformément à leurs demandes.

Pour l'État, il s'agissait de favoriser la mise en concurrence de l'entreprise historique pour crédibiliser la politique du gouvernement.

Pour autant, alors que rien ne l'impose, la direction d'Intercités a fait le choix de créer une filiale pour répondre à l'appel d'offre.

Ce choix totalement assumé par la direction indique son intention d'utiliser la mise en concurrence pour morceler encore davantage l'entreprise, et abaisser les conditions sociales des cheminots au travers d'un dumping social.

Compte tenu de la répartition de la charge de travail, près de 600 cheminots d'Intercités sont directement menacés.

Cependant cette trajectoire n'est pas inéluctable : la mobilisation massive des cheminots pourra imposer une autre voie.

**ENSEMBLE, GAGNONS
SUR NOS REVENDICATIONS !**

