



Journal des CSE de SNCF Réseau

N°19 mars 2021

ZP SUD EST

Qu'est-ce que le CSE ?

Le gouvernement a instauré la fusion des IRP et créé une instance unique de représentation du personnel, le **Comité Social et Economique (CSE)** par le biais d'une ordonnance publiée le 23/09/17.

Depuis le 1^{er} janvier 2019, les CSE ont été mis en place à la SNCF, fusionnant ainsi les DP, le CHSCT et le CE.

Cette nouvelle instance reprend donc l'ensemble des prérogatives suivantes :

- gérer les **réclamations individuelles et collectives**,
- traiter les questions relatives à la **Santé, Sécurité et Conditions de Travail**,
- être informés et donner un avis sur les projets **stratégiques, économiques** ou relatifs à **l'emploi**, présentés par l'entreprise.

SOMMAIRE

CSE ZP SE DU 21/01/2021 2

- M TETON a présenté ses vœux :. 2
- M TETON a répondu aux OS. 3
- Projet de création d'une « supply chain » 4

CSE ZP SE DU 18/02/2021 4

- M TETON a répondu aux OS. 4
- Réinternalisation d'emplois sur la DZPSE 5
- Résultats de l'enquête ALLURE.. 6

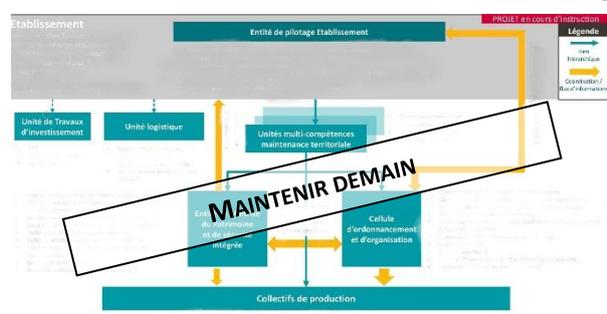
POINT COVID..... 6

L'ALTERNATIVE AU GLYPHOSATE..... 7

LE TRAIN A HYDROGENE..... 7

VOS ELUS AU CSE ZP SE..... 8

Informer Accompagner



Et Défendre



DZP Sud Est



CSE ZP SE DU 21/01/2021

M TETON président du CSE a demandé une minute de silence en mémoire de notre collègue Thierry Buisson, âgé de 46 ans, agent de desserte Fret SNCF décédé dans un tragique accident le mardi 12 janvier 2021 vers 20h près de Saint Jean de Maurienne (Savoie).

✚ **M TETON a présenté ses vœux :**

M Teton est revenu sur la crise sanitaire actuelle avec une pensée particulière pour ceux qui ont été touchés personnellement par la COVID 19.

Le président présente le bilan de la DZP SE et d'Infrarail :

- ✓ Le nombre d'accidents de travail avec arrêt a diminué en 2020.
- ✓ Le respect par chacune et chacun des gestes barrières, des règles sanitaires adaptées à chacun des métiers, Point de satisfaction le lieu de travail n'a globalement pas été un lieu de contagion.
- ✓ Nous avons assuré la continuité de service, nous avons pu assurer la circulation des trains de voyageurs et de FRET (avec des plans de transports très variables en fonction des séquences déconfinement / re confinement). Il constate des progrès dans la ponctualité et la régularité des trains ainsi que dans l'information aux voyageurs.
- ✓ Nous avons assuré la quasi-totalité des opérations de maintenance essentielles et des travaux d'investissements et nous avons dû gérer des crises opérationnelles majeures. La dernière en date liée aux intempéries de la vallée de la Roya avec une mobilisation sans précédent des équipes de SNCF RESEAU pour déblayer, diagnostiquer, réparer et assurer les transports vitaux pour nos concitoyens.
- ✓ Toute la chaîne d'approvisionnement a fait preuve de sa résilience et a permis d'organiser le « STOP AND GO » des approvisionnements pendant la première vague et a permis de replanifier de façon intégrale tous les approvisionnements hors des systèmes d'information.
- ✓ Le pilotage de la gestion des stocks durant 2020, nous a permis de trouver des économies importantes aux bornes de SNCF RESEAU.



Il conclut : « **La Zone de Production Sud Est et INFRARAIL ont construit ce résultat par leur engagement permanent** ».

Pour M TETON, dans des conditions et modalités fixées par le gouvernement, le fonctionnement des instances a permis d'assurer la continuité du dialogue social, le partage de la politique de prévention des risques et la présentation des projets clés pour les salarié(e)s de la zone de production Sud Est et d'INFRARAIL.



Pour 2021, le Président précise que nous poursuivrons sans relâche nos objectifs **d'amélioration de la performance**, tout en respectant nos fondamentaux qui sont la **sécurité au travail, la sécurité de l'exploitation, la sécurité technique, la ponctualité et la régularité, le respect des programmes de maintenance, la performance économique**. La stratégie de SNCF RESEAU est claire, le projet tous SNCF ambition RESEAU a été validé par le conseil d'administration : le souci constant de la sécurité, l'orientation client absolue, la qualité de la production et du service et le retour à l'équilibre financier.

Le projet d'entité devait être à l'ordre du jour mais la CGT a refusé de l'y inscrire, **l'UNSA-FERROVIAIRE** le regrette.

Le message du président pour 2021 :

« Une excellente santé à chacun et chacune, c'est notre bien le plus précieux. Pour le préserver nous nous sommes habitués à porter un masque, à nous laver les mains fréquemment et à respecter des distances. Les vaccins laissent entrevoir une sortie de crise. Il n'y a malheureusement pas de vaccins contre les risques ferroviaires ni contre les risques électriques aussi je souhaite que nous ne banalisons pas les risques et demande à chacune et chacun de prendre soin de notre santé au travail, de mettre en œuvre les règles qui sauvent car « pour de vrai, elles sauvent ». Que l'année 2021 soit meilleure que 2020. »

Pour **l'UNSA-FERROVIAIRE** : même s'il faut toujours se réjouir lorsque le nombre d'accident baisse (puisque c'est autant de collègues qui ne se sont pas blessés) pour l'année 2020, il ne faut pas oublier que la **crise sanitaire a laissé chez eux de nombreux agents**, que la production a quand même été fortement impactée durant le premier semestre. Donc sans minimiser les efforts de tous pour la sécurité, la **baisse est principalement mécanique**. **L'UNSA-FERROVIAIRE** a alerté le Président sur le fait que **les agents sont fatigués** de subir cette crise, fatigués et de fonctionner en mode dégradé puisque de nombreux agents sont manquants. Ce sont des conditions propices aux erreurs,



DZP Sud Est



aux inattentions et aux accidents. Nous avons remarqué un grand nombre **d'incident de sécurité graves sur le dernier trimestre**, il est urgent de prendre en compte l'état psychologique et physique des agents que la crise sanitaire a malmenés.

L'UNSA-FERROVIAIRE ne se félicite pas du fonctionnement du dialogue social dans les instances qui ne sont que des chambres d'enregistrement. Concernant le nombre de trop faible de représentants du personnel, **L'UNSA-FERROVIAIRE** dénonce, une fois encore, les difficultés de ceux-ci à faire entendre la voix des agents avec 35 élus titulaires (toutes organisations syndicales confondues) pour représenter presque 14000 agents sur la DZP SE.

L'amélioration de la performance et le retour à l'équilibre financier, ne sont pas non plus des expressions de nature à nous rassurer. Pour **L'UNSA-FERROVIAIRE** l'amélioration de la performance ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie au travail et de l'emploi, nous y veillerons. Le retour à l'équilibre financier dans la situation de crise économique actuelle, avec des péages en baisse, des recettes qui ont fondu comme neige au soleil et une réversion du fond de concours très faible, semble irréaliste ! Sur quelle trajectoire financière s'appuie le Président puisque le contrat de performance n'est pas encore signé ? Les hypothèses de croissances émises lors du vote de la loi du nouveau pacte ferroviaire sont complètement obsolètes. Cette position dogmatique n'est pas tenable.



✚ M TETON président du CSE a répondu aux questions soulevées par les déclarations liminaires des OS.

Problème de déneigement dans le Cantal : le Président évoque une conjoncture défavorable puisque le chasse neige d'Auriac était en panne (il précise que ces engins sont maintenus par les établissements matériels). Le chasse neige de Chambéry avait alors été transféré mais lui aussi a connu une panne technique, en conséquence, le déneigement a été effectué avec des draines « SOCK ». Le Président admet que le résultat n'a pas été satisfaisant. Au moment du CSE, le chasse neige de Chambéry était réparé et celui d'Auriac était en passe de l'être aux ateliers de Nevers.



L'UNSA-FERROVIAIRE s'interroge sur la fiabilité de ces engins et sur la programmation des opérations de maintenance (chasse neige d'Auriac) en plein hiver.

SIPH (nouveau logiciel « *Système Industriel de Production Horaire* » outils de travail des horairistes). Le Président concède des « problèmes de lenteurs » du logiciel mais annonce des mises à jour améliorant les temps de calcul. Le sujet est suivi de près par la Direction générale du numérique. M Teton précise que pour l'élaboration des TST* de voie unique, la responsabilité de la sécurité ne repose pas sur l'horairiste puisque le process a changé **sans préciser qui maintenant est responsable**.



Pour **L'UNSA Ferroviaire**, il n'est pas admissible qu'un tel outil soit mis en service sans être abouti. Les lenteurs de ce dernier génèrent une souffrance psychologique chez de très nombreux agents de Bureau Horaire.

*TST : tableau de succession des trains en partie informatisé via OLERON, c'est globalement un « drap de lit » qui reprend l'ordre de circulation des trains réguliers et facultatifs. Ils sont présents dans tous les postes et permet la gestion des circulations par les agents circulations, il est encore plus important en voie unique, où il détermine l'ordre normal de circulation.

Le président a également précisé que, pour l'heure, il n'y a aucun appel d'offre qui permettrait (en vertu de l'article 172 de la LOM) au Conseil Régional Sud Alpes Côte d'Azur de prendre la responsabilité de gestionnaire de l'infrastructure sur son périmètre.

DZP Sud Est



Information avant consultation sur le projet de création d'une « supply chain » *

La performance de la chaîne logistique apparaît globalement satisfaisante car le service aux chantiers est assuré sans crise majeure et donc sans annulation ou report important de travaux, par contre, une analyse plus fine révèle néanmoins de nombreuses non-qualités, des coûts et des stocks peu maîtrisés et un manque de confiance dans la chaîne d'approvisionnement par les chantiers.

Le programme Supply Chain Réseau 2026, **validé par le COMEX Réseau en mai 2020**, vise à faire émerger et à constituer une Supply Chain intégrée de bout en bout au sein de SNCF Réseau, au service des chantiers.

Les objectifs de ce programme s'articulent autour :

- D'une **amélioration du taux de service et de la satisfaction des chantiers** : réduction des pénuries, amélioration des taux de livraison des matières sur les chantiers et des taux de disponibilité des engins,

- D'une **optimisation des Actifs** (Stocks et Engins) : Réduction importante des stocks (150M€ de stocks dormants depuis plus de 10 ans), réduction prévisible du parc d'engins à horizon 2026 (~30% selon la démographie du parc).

- D'une **optimisation des coûts logistiques** (réduction des coûts entreposage, transports liés à une réduction des stocks, gains liés à l'économie circulaire, à une meilleure prise en charge de la dépose, vente de vieilles matières...).

Si à priori, le projet ne prévoit pas de suppression de postes ou de changement de lieu d'affectation, il

bouleverse en profondeur certains métiers et organisations.



Considérant l'importance du projet et les questions qu'il soulève sur la santé, la sécurité et les conditions de travail, les élus ont décidé de recourir à une expertise. Celle-ci a notamment pour objectif :

- d'éclairer le CSE sur les choix, les enjeux et les conséquences du projet sur la santé, la sécurité et les conditions de travail ;
- d'aider le CSE à formuler des propositions de prévention des risques professionnels, en particulier des risques psychosociaux, et d'amélioration des conditions de travail ;
- de permettre au CSE de rendre un avis éclairé.

* Supply Chain : La Supply Chain regroupe l'ensemble des processus de l'approvisionnement des matières auprès des fournisseurs jusqu'à leur livraison sur les chantiers, ainsi que la mise à disposition de ressources ferroviaires de transport pour les chantiers.

L'UNSA-FERROVIAIRE reste vigilante sur les conséquences induites par ce projet.

CSE ZP SE DU 18/02/2021

M TETON président du CSE a répondu aux questions soulevées par les déclarations liminaires des OS.

Concernant le projet Tous SNCF, la direction avait proposé une présentation du projet qui a été refusé par la CGT. Le projet vise, selon M Teton, à traduire, pour notre ZP, la stratégie de SNCF RESEAU en termes de performance, d'ambition sur la progression des services délivrés aux entreprises ferroviaires et surtout la poursuite de l'amélioration des fondamentaux de production (sécurité de l'exploitation ferroviaire, sécurité et santé au travail, régularité et ponctualité).

Au sujet du Rex du fonctionnement des CSE, le Président trouve les premières conclusions intéressantes, il annonce qu'il continue à travailler sur le sujet. Pour **L'UNSA-FERROVIAIRE**, les préconisations du rapport d'expertises sont beaucoup trop généralistes et très insuffisantes. Cependant, le rapport souligne que lorsque le nombre de salariés pour un représentant est élevé, on peut

s'interroger sur la capacité du représentant à exercer son mandat. Notre CSE compte parmi ceux dont le taux salariés/représentants du personnel est le plus élevé : 1 élu pour 200 salariés (en comptant les suppléants qui n'ont aucun crédit d'heure) ou 1 élu pour 400 salariés si l'on ne compte que les élus titulaires (seuls à disposer de 34h/mois pour exercer leur mandat).

L'UNSA-FERROVIAIRE attend donc avec une certaine fébrilité les annonces du Président afin d'améliorer ce taux pour la prochaine mandature (qui n'est que dans un an et demi)



À propos du projet « Maintenir demain », le président rappelle que l'Infrapôle Territorial Alpes est l'établissement pilote pour la ZDP SE, que lui seul est concerné par cette démarche à l'heure actuelle, qu'il n'y aurait pas de

DZP Sud Est



conclusions installées sur le futur modèle d'organisation et encore moins sur sa mise en œuvre sur le Sud Est. Il confirme cependant l'idée principale qui est de regrouper en UP Multi Métiers les services voie signalisation et caténaire. **L'UNSA-FERROVIAIRE** est toujours en attente de la deuxième table ronde.

Le Président a ensuite été interpellé sur la transformation des métiers, il confirme que nous sommes dans une entreprise dont certains métiers se transforment du fait des évolutions technologiques, du fait de nos capacités à acquérir et traiter toujours plus de données issues de nos propres installations et d'éléments extérieurs (comme Météo France par exemple). C'est au centre de supervision que sont traitées ses données notamment au « rang 2 ». On tend vers une maintenance plus orientée vers la prévention et la prédiction dans l'intérêt des transporteurs afin que les pannes (qui sont inévitables) soient moins fréquentes et complètement transparentes pour la circulation des trains sur le réseau. Pour **L'UNSA-FERROVIAIRE**, il ne faut évidemment pas louper ce virage technologique mais encore une fois cela ne doit pas se faire au détriment des salariés. **L'UNSA-FERROVIAIRE** sera vigilante sur la prise en compte des conséquences en termes de santé et de sécurité et les mesures d'aménagement envisagées.



Le Président a aussi évoqué le sujet du télétravail. Il a réaffirmé le rôle de l'entreprise d'accompagner les agents qui souhaitent bénéficier du télétravail. Mais cela ne doit pas engendrer de risques psycho-sociaux qui sont notamment le sentiment d'isolement ou la difficulté à travailler à domicile. Le Président indique tenir son rôle en rappelant régulièrement les règles de télétravail et en les

faisant respecter.

Le Président a aussi évoqué le sujet du télétravail. Il a réaffirmé le rôle de l'entreprise d'accompagner les agents qui souhaitent bénéficier du télétravail. Mais cela ne doit pas engendrer de risques psycho-sociaux qui sont notamment le sentiment d'isolement ou la difficulté à travailler à domicile. Le Président indique tenir son rôle en rappelant régulièrement les règles de télétravail et en les faisant respecter. **L'UNSA-FERROVIAIRE** restera vigilant sur le respect de l'accord Télétravail et sur la notion de volontariat.

Le projet Maintenir Demain annonce des suppressions de postes d'encadrants. Le Président s'est insurgé à cette déclaration en précisant que l'entreprise avait besoin de tout le monde pour mettre en œuvre ce projet. **L'UNSA-FERROVIAIRE** s'interroge toutefois puisque sur notre DZP, nous sommes touchés par le projet Maintenir demain qui, sous couvert de la création d'unités Multi-Métiers, annonce une productivité de 5% avec des conséquences surtout dans l'encadrement. **L'UNSA-FERROVIAIRE** reste en vigilance sur le sujet.



Un point RH a ensuite été fait par Mme Witz (DRH de la ZP SE). 90% de l'objectif en terme de recrutement a été atteint en 2020 malgré la crise sanitaire (soit 290 recrutements), diminution de moitié des démissions par rapport à l'année 2019 (soit 46 démissions au lieu de 94). Les mutations internes d'autres SA s'élèvent à une centaine d'entrées pour 2020, dans le cadre du programme « solidarité emploi » à l'initiative du Président Farandou.

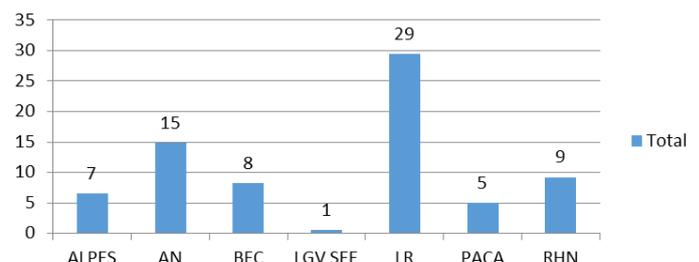
Information sur la réinternalisation d'emplois sur la DZPSE

La réflexion menée sur la réinternalisation de certains métiers fait suite aux annonces du Président de la SNCF lors de la table ronde du 5 mars 2020.

Éric Enzmann (responsable du pôle performance de la production à la DZP SE) a présenté le projet. Sur le périmètre, **166 emplois doivent être réinternalisés pour la Zone de Production Sud-Est (dont 74 en 2021) et 36 emplois pour Infrarail sur 3 ans**.

La réinternalisation portera principalement sur les métiers de la maintenance. Ces emplois réinternalisés s'intègrent dans la trajectoire emploi des entités concernées, la répartition s'est faite en table ronde entre les entités en fonction du taux d'externalisation dans chaque établissement et de leur charge annuelle. Les métiers concernés sont principalement la voie, la signalisation et la caténaire.

Répartition des ED par INFP



Concernant les emplois en signalisation électrique, il s'agit de renforcer des équipes pour réaliser en interne des opérations de maintenance renforcée et de petits investissements au service de la performance du Réseau.

DZP Sud Est



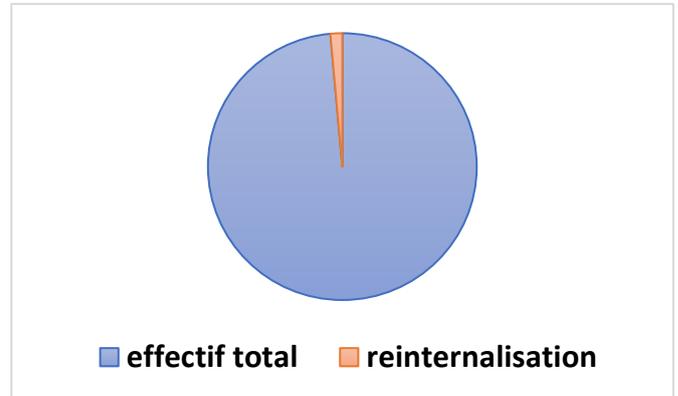
L'activité **HMTSE** (habilitation maintenance et travaux SE) sera partiellement réinternalisée.

À la voie, La réinternalisation est principalement axée sur des **opérations cœur de métier** (exemple avec du remplacement de rail, des familles B, ...) avec une part dédiée au traitement de la végétation grâce à la création de brigades vertes (liée à l'arrêt du glyphosate). Aux caténaires, le projet consiste en la reprise de charge de maintenance caténaire externalisée dans les Infrapôles (BFC et RHN notamment) dans la réalisation de petites opérations « hors suite ». Il permettra le **maintien du 3ème train dérouleur caténaire** (TDC) de la ZP dont la radiation était programmée fin 2021.

Sébastien Rivoire (responsable du pôle Management) a présenté la déclinaison du projet sur INFRARAIL.

De 2021 à 2023, les réinternalisations de charge permettraient de maintenir **36 emplois (ETP) dans les EIV**, INFRARAIL a fait le choix de privilégier l'activité au sein de l'EIV Quercy Corrèze arguant que des charges liées à la construction de wagons pousseurs électriques (WPE), des wagons d'inspection des tunnels (WPI) et des rames polyvalentes de dégagement du réseau (WSGI et

DU94RS) ont donc été confiées à l'EIV Quercy Corrèze et permettent de maintenir 22 ETP sur la période 2021/2023. Le reste des emplois sont repartis sur les autres EIV dont les pointes de charges intrinsèquement liées à la



production des autres EIV ne permettaient pas de réinternaliser le travail vu la non linéarité de la charge selon la direction.

Pour **l'UNSA-FERROVIAIRE** la réinternalisation de 202 emplois sur le périmètre du CSE qui compte presque 14000 salariés est purement symbolique. Reste à savoir si ces emplois réinternalisés sont le signe d'une réelle prise de conscience de l'entreprise concernant le risque de perte de compétences dans les cœurs de métier et l'inefficacité de l'externalisation... **L'UNSA-FERROVIAIRE** espère que ce n'est qu'une amorce car le compte n'y est pas.

🚦 Résultats de l'enquête ALLURE

L'édition 2020 s'est déroulée du 2 au 23 novembre, les résultats de la ZP SE sont très proches de ceux de RESERAU, il n'y a pas de spécificité sur notre ZP. La direction note une progression de la plupart des indicateurs. Pour **l'UNSA-FERROVIAIRE**, le



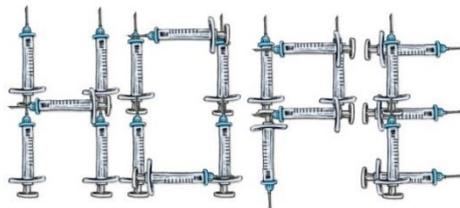
taux de participation à 56% et les questions orientées, ne permettent pas d'en tirer des conclusions fiables. Notons tout de même le chiffre de 20%, c'est le pourcentage de personnes qui ne sont pas satisfaites de leur situation, et c'est pire pour les Dpx mais ce n'est pas une raison pour les supprimer...

POINT COVID

La nouvelle consigne COVID 19 est applicable depuis le 1^{er} mars, il y a trois modifications notables :

🚦 La définition d'un « cluster »,
 🚦 **Les médecins du travail sont désormais autorisés à vacciner** dans le strict respect de la stratégie vaccinale des Pouvoirs Publics,

🚦 Lorsque la configuration des lieux habituels de restauration ne permet pas d'accueillir l'ensemble des salariés dans le respect des règles de distanciation physique, le DET (ou assimilé) peut prévoir **d'autres emplacements situés à l'intérieur des locaux affectés au travail (bureaux, salle de réunion, ateliers...)** pour



prendre les repas. Ces emplacements doivent permettre aux salariés de se restaurer dans des conditions préservant leur santé et leur sécurité. Ils ne peuvent être situés dans des locaux dont l'activité comporte l'emploi ou le stockage de substances ou de mélanges dangereux.

Un « **cluster** » est défini par la **survenue de plus de 3 cas confirmés ou probables sur une période de 7 jours dans un même collectif de travail avec une cause imputable à l'environnement de travail**. L'établissement transmet à tous les établissements du site multi occupé concernés par l'évènement, les éléments utiles pour informer leurs CSE/CSSCT des dispositions prises.

DZP Sud Est



L'ALTERNATIVE AU GLYPHOSATE

Désherber constitue un impératif de sécurité, cependant, les injonctions gouvernementales tout autant que le devoir sociétal, imposent à SNCF RESEAU de chercher une alternative à l'actuel Glyphosate (produit herbicide controversé) utilisé par les trains désherbeurs au printemps.

SNCF Réseau a mis au point une combinaison d'un produit de biocontrôle à plus de 95% (acide pélargonique) et d'un herbicide « préventif » de synthèse, qui permet d'obtenir un niveau d'efficacité approchant celui du glyphosate.

Sur les abords (à plus de 3 mètres) et à proximité des habitations, il faudra faucher, conformément à la récente loi Egalim (pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous).

Le surcoût de maintenance lié à la sortie du glyphosate et à la loi Egalim est estimé à environ 110 millions par an selon M. Pujols responsable de la maîtrise de la végétation à SNCF RESEAU. Cette somme devrait s'ajouter aux 150 millions actuellement dépensés pour la maîtrise de la végétation, ce qui ferait passer l'enveloppe annuelle à

quelques 260 millions d'euros. 1,5 milliard d'euros via le plan de relance du gouvernement vient d'être attribuer "pour sécuriser et rendre plus durables les activités du groupe SNCF", ce qui comprend la sortie du glyphosate, mais pas seulement cela comprend aussi l'entretien de ponts...



Pour **L'UNSA-FERROVIAIRE**, remplacer un produit dangereux par un produit qui l'est tout autant si ce n'est plus, n'ai pas responsable, une entreprise comme la nôtre, a un devoir sociétal !

L'UNSA-FERROVIAIRE est pleinement consciente de la situation économique de notre entreprise mais ne peut cautionner une telle désinvolture

environnementale. D'autres solutions sont envisageables comme par exemple l'expérimentation faite sur BFC qui porte sur la mise en

place d'une végétation compatible avec les contraintes de sécurité ferroviaire et du personnel. Il s'agit de choisir la végétation présente sur ces voies plutôt que de la subir en sélectionnant rigoureusement des espèces adaptées et bien d'autres pistes encore sont à étudier avant d'investir des millions dans la transformation de nos trains désherbeurs pour les adapter à un produit tout aussi dangereux que le précédent et qui sera à terme, on le sait bien, interdit lui aussi.

LE TRAIN A HYDROGENE

Les rames légères de train à hydrogène, construites par Alstom, et circulant déjà en Allemagne, sont attendues, **pour la première fois en France, sur la ligne Tours-Loches**. Le 18 février 2021, les élus de la Région Centre-Val de Loire ont approuvé la circulation hydrogène, entre Tours et septembre prochain. Une convention de financement de **36 millions d'euros** a été également votée par les élus régionaux d'importants travaux afin de performance de cette ligne et le maintien de ses dessertes actuelles ».



En région AURA, Laurent Wauquiez (président de la région) a également annoncé lors de la dernière session du conseil régional son intention d'expérimenter, le train à hydrogène. Deux axes non électrifiés ont été choisis pour cette expérimentation. Ils concernent Moulins / Clermont-Ferrand / Brioude (70 km) et Clermont-Ferrand / Lyon (136 km). Les premiers essais sont prévus pour eux pour 2023. La Région va donc acquérir trois rames de trains hydrogène.

DZP Sud Est



Un grand merci à notre collègue et ami Pierre Henry (INFRAPOLE BFC) qui après une carrière bien remplie, a pris une retraite amplement méritée. Son investissement au sein de l'UNSA FERROVIAIRE a été remarquable, il a notamment été fin négociateur pour les notations du collège 340 (cadres) et s'est également illustré au cours de ses mandats au CE M&T ainsi qu'au CCGPF. Dernièrement, nous avons eu le plaisir de bénéficier de sa grande expérience dans notre délégation au CSE de la ZPSE.



Au nom de toute la délégation, nous te souhaitons une bonne retraite.

Vos Elus au CSE ZP SE

ALLARD	Raphaële	allard.r@unsa-ferroviaire.org 07.66.17.15.83	BELLORGET	Jean Yves	bellorget.jy@unsa-ferroviaire.org 06.01.28.11.38.
BUZIO	Lionel	buzio.l@unsa-ferroviaire.org 07.67.36.64.86.	CHARBONNIER	Sébastien	charbonnier.s@unsa-ferroviaire.org 06.78.72.16.39.
COULON	Patrice	coulon.p@unsa-ferroviaire.org	BELIERES	Eric	Eric.bellieres@reseau.sncf.fr
ESCANDE	Pascal	escande.p@unsa-ferroviaire.org 07.60.07.37.91.	GAMELA	Cindy	gamela.c@unsa-ferroviaire.org
MURATI	Jean David	murati.jd@unsa-ferroviaire.org	POULEAU	Catherine	pouleau.c@unsa-ferroviaire.org
RAJKOWISKI	Jean Marcel	j-marcel.rajkowski@reseau.sncf.fr	VIVIER	Marie Laure	vivier.ml@unsa-ferroviaire.org
HUOT MARCHAND	Julie	julie.garrelou@reseau.sncf.fr	MEZIGHECHE RS	Karim	Mezigheche.k@unsa-ferroviaire.org 06.34.31.61.51.

Prochain CSE le 18 mars 2021.

VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : cse.zpse@unsa-ferroviaire.org

SI VOUS SOUHAITEZ CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE : <https://jecontactemondeleg.wixsite.com/unsacsezpse>



INFORMATIONS PRATIQUES

www.unsa-ferroviaire.org

UNSA Ferroviaire
19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org