



Journal

des CSE

de SNCF Réseau

N°17 novembre 2020

ZP SUD EST

SOMMAIRE

L'EDITO DU SECRETAIRE FEDERAL 2

CSE ZP SE DU 19/11/2020 3

- MR TETON président du CSE a répondu aux questions soulevées par les déclarations liminaires des OS (organisations syndicales). 3
- A l'issue des déclarations liminaires, la délégation CGT a quitté la séance, L'UNSA-Ferroviaire a repris le secrétariat. 3
- Pré-information sur la mise en service de la télécommande du poste de St Etienne Bellevue..... 3
- Information sur le dispositif de casques communicants VOKKERO .. 4

CSE EXTRAORDINAIRE ZP SE DU 23/11/2020.....4

COMMISSION DE SUIVI DE L'ACCORD TEMPS PARTIEL ...5

ELECTIONS AU CA RESEAU (CANDIDATE FANNY ARAV)6

ELECTIONS AU CA SNCF (CANDIDATE CHRISTELLE JEANNET).....8

COMPOSITION DU GPU SNCF10

VOS ELUS AU CSE ZP SE.....12

Confinement



CSE

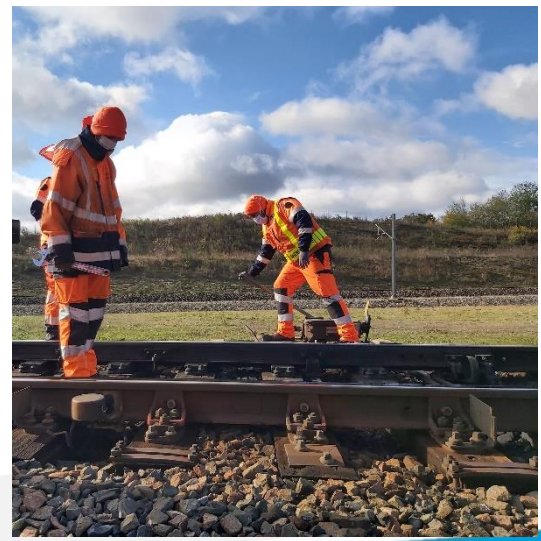


Externalisation

Elections



Temps partiel



DZP Sud Est



L'EDITO DU SECRETAIRE FEDERAL

Mes cher(e)s collègues,

Comment ne pas commencer cet éditto sans condamner les actes de barbarie de ces derniers mois. **L'UNSA-Ferroviaire** tient particulièrement à présenter ses plus sincères condoléances aux familles et aux proches des victimes. Toutefois, notre délégation tient à signaler qu'il ne faut pas faire d'amalgames entre l'islam et la folie de certains. Espérons qu'en cette période déjà difficile, ces événements tragiques ne se reproduiront plus.

Le virus court toujours et il continue de faire des dégâts. Le bilan est toujours aussi inquiétant avec en France au 15 novembre : presque 2 millions de cas confirmés, plus de 46 000 décès et 4 900 personnes en réanimation. Que faut-il faire pour endiguer cette pandémie ? Le confinement est-il la solution avec le risque de voir certains commerces fermer définitivement. Notre Entreprise n'échappera pas aux conséquences de cette crise sanitaire, Réseau non plus. En effet, déjà quelques informations ont de quoi nous inquiéter avec l'annonce de la suppression de nombreux postes supports. En ce qui concerne la proposition d'autres organisations syndicales de stopper les chantiers, **L'UNSA-Ferroviaire** a choisi de ne pas s'associer à cette démarche. Il est sûr que cette démarche n'entraînerait que le déclin économique de notre SA avec toutes les conséquences que l'on pourrait craindre : augmentation du recours à la sous-traitance pour combler les manques, suppressions de fonctions supports pour compenser la perte financière.

Les nouvelles consignes relatives aux annonces du Gouvernement ont été adaptées à notre Entreprise par la Task Force nationale. **L'UNSA-Ferroviaire** admet que les mesures sanitaires restent difficiles à appliquer mais il n'y a guère d'autres choix que de les mettre en place si nous voulons assurer que l'ensemble des cheminotes et cheminots puissent travailler dans les meilleures conditions possibles, en toute sécurité.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la Direction doit s'assurer que les mesures sanitaires soient respectées mais sans oublier les gestes qui sauvent. Sur ce point, nous déplorons que la mise place de la Vigie COVID dans les collectifs ait autant tardé. Notre organisation syndicale, soucieuse de la santé des agents, a rappelé qu'il est essentiel que tous les agents puissent bénéficier d'une dotation de masques et de gel hydroalcoolique. Il faut également permettre à ceux qui sont éligibles, de télétravailler afin de ne pas saturer les transports en commun. Pour ce faire, l'équipe Réseau de **L'UNSA-Ferroviaire** a demandé la liste des postes éligibles au télétravail car nous nous inquiétons du fait que certains établissements ne permettent pas aux agents d'accéder à cette nouvelle façon de travailler.

Dans une toute autre mesure et dans la situation actuelle, il aurait été judicieux que l'ensemble des restructurations de l'Entreprise prennent le temps car en ce moment de re-confinement, les agents sont plutôt inquiets du sort de leurs proches et de leur avenir professionnel. Nouvel'R a été un échec cuisant parce qu'il n'a pas été compris des agents. La Direction de l'Entreprise refait la même erreur en voulant, à tout prix, accélérer les plannings de réorganisations qui peuvent mettre en péril tout un système basé sur la Sécurité. La mise en place de l'Autorisation de Mouvement en est un parfait exemple.

Pourtant, comme le dit le proverbe : « Rien ne peut être fait à la fois précipitamment et prudemment ».

Enfin concernant l'ouverture à la concurrence, le décret en lien avec l'article 172 de la LOM est loin d'être favorable aux cheminotes et aux cheminots de Réseau. A la lecture de ce document, **L'UNSA-Ferroviaire**, qui est contre ce projet, est très inquiète du sort de ces agents, notamment ceux du périmètre des lignes transférables. Rien n'est réellement prévu pour eux, seule une éventuelle mise à disposition pourrait se faire au gré de la décision de la région concernée. Notre Délégation espère que les régions vont prendre conscience que le savoir-faire et le professionnalisme de ces agents sont irremplaçables.

Nous resterons très attentifs sur la suite des appels d'offres sur les périmètres du Grand-Est, PACA, Pays de la Loire et Hauts de France.



Christophe THETIER

DZP Sud Est



CSE ZP SE DU 19/11/2020

- ✚ **MR. TETON** président du CSE a répondu aux questions soulevées par les déclarations liminaires des OS (organisations syndicales).

M. Teton a rappelé que les **coordinateurs territoriaux groupe** ont été mis en place depuis juillet 2020 et sont pour chacun des territoires concernés (BFC, AURA, Occitanie et région Sud Alpes Côte d'Azur) les Directeurs Régionaux TER.

Il a abordé l'**équilibre économique** de SNCF RESEAU qui fait partie de la trajectoire de SNCF RESEAU pour 2024, c'est un objectif annoncé par le Président LALLEMAND, à Marseille, le 7 septembre.

Concernant les **mesures sanitaires COVID**, la totalité des mesures y compris l'adaptation des fiches métier a été rédigée dès la première vague (avec une participation active de **L'UNSA-Ferroviaire** dans l'intérêt des agents). L'approvisionnement en masques et gel hydroalcoolique a également été organisé.

L'UNSA-Ferroviaire a interpellé le Président sur l'augmentation des électrifications et notamment sur **l'électrification qui a eue lieu le 15/11/20 sur la ZP NEN** pour que les mesures immédiates soient appliquées également sur la ZP SE, ce à quoi M. Teton a répondu que la Direction Générale Opération travaillait sur un plan d'action (réponse qui n'a pas satisfait la délégation évidemment).

- ✚ **A l'issue des déclarations liminaires, la délégation CGT a quitté la séance, L'UNSA-Ferroviaire a repris le secrétariat.**

L'UNSA-Ferroviaire qui a repris le secrétariat s'insurge de tout acte de discrimination dans une entreprise qui se veut ouverte et inclusive et demande la diligence d'une enquête. Refus de la Direction car l'enquête a déjà eu lieu au sein de l'établissement.

- ✚ **Pré-information sur la mise en service de la télécommande du poste de St Etienne Bellevue**



Le projet consiste en la commande à distance des installations de sécurité du poste de St Etienne Bellevue depuis le poste de Firminy. La section de ligne St Etienne-Firminy est supervisée par le COGC de Lyon.

Le Président admet un grand nombre de **démissions** mais annonce qu'elles sont en baisse en 2020 sur la ZP SE.

Le Président a pris note des demandes de **L'UNSA-Ferroviaire** concernant les **formations** données aux nouveaux embauchés et le maintien des compétences durant la carrière des cheminots. Il s'est prononcé en faveur des monitorats tout au long de la carrière et d'un meilleur accompagnement des jeunes embauchés.

Concernant la politique de **sécurisation des passages à niveau**, la DZP SE est déjà dans la phase de mise en œuvre. Au-delà des investissements, il y a également des sujets concernant plus directement SNCF RESEAU que sont les ratés de fermeture faisant l'objet de toute l'attention de la Direction.

Un **problème de discrimination** envers un élu a été évoqué.

L'UNSA-Ferroviaire a souhaité rendre hommage à toutes les victimes et leurs familles ainsi qu'aux cheminots ayant perdu la vie lors de **l'accident d'Eckwersheim du 14 novembre 2015** en observant une minute de silence en leur mémoire.



Le projet a trois objectifs :

- ✓ La performance de l'exploitation
- ✓ La modernisation du système de production en vue du développement du projet de CCR (pour 2032),
- ✓ La rationalisation de la charge de travail et la mise en adéquation des ressources EIC, à terme – 5 postes (au maximum selon l'entreprise)

L'étude de poste montre que la complexité du poste et la charge de travail ne nécessitent pas la requalification du poste de Firminy. La moyenne d'âge des agents de St Etienne se situe dans une fourchette de 40 à 50 ans, le reclassement de ces agents se fera prioritairement sur St Etienne (Réserve). A ce jour, la situation géographique de la future CCR n'est pas déterminée (Lyon ou St Etienne).

DZP Sud Est



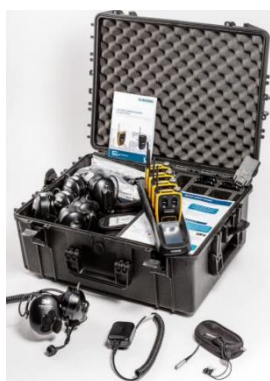
Le Président Lallemand a demandé d'accélérer le programme des CCR et de simplification des plans de voie. Les schémas directeurs sont en cours de « revisite » entre Direction Générale de la Stratégie et

la Direction de l'Ingénierie. Lorsque ce sera stabilisé, pour tout ce qui concerne la DZP SE une présentation sera faite au CSE.

Information sur le dispositif de casques communicants VOKKERO

La DZP SE a fait l'acquisition de 122 valises VOKKERO permettant d'équiper chacune 4 agents de casques communicants pour un investissement total de près de 600 000 euros. Ces valises sont mises à disposition des Infrapôles et du futur l'Etablissement Industriel Sud Est.

Le casque « actif » permet d'entendre les bruits environnants à des niveaux non nocifs mais atténués immédiatement les bruits soudains et qui n'isole donc pas le porteur. Il permet la création de groupes de discussion distincts et indépendants en fonction de l'organisation du chantier, et permet également à l'organisateur de parler avec l'ensemble des groupes de discussion s'il le souhaite.



Une fonctionnalité « arrêt d'urgence » est déclenchable par tout agent équipé. C'est un dispositif déjà éprouvé et approuvé sur le terrain.

Les casques communicants peuvent donc être utilisés pour l'ensemble des chantiers bruyants hors risque ferroviaire. Les principaux cas d'utilisation sont actuellement les opérations de ballastage, de bourrage et de débroussaillage hors risque ferroviaire.

A noter que dans un premier temps, compte tenu des restrictions liées à la pandémie de Covid-19, il paraît nécessaire d'individualiser les casques pour limiter les problématiques liées aux échanges de matériels.

CSE EXTRAORDINAIRE ZP SE DU 23/11/2020

INFORMATION EN VUE DE LA CONSULTATION DU CSE SUR LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE ET LES CONSÉQUENCES SUR LE PERIMÈTRE DU CSE DE LA POLITIQUE DE PARTENARIATS INDUSTRIELS DANS LES ACTIVITÉS DE MAINTENANCE ET TRAVAUX LIÉS AU CONTRAT DE PERFORMANCE ÉTAT-RESEAU 2017-2026

En l'absence de M. TETON, Mme WITZ a présidé ce CSE.

Certes, les interventions d'entreprises extérieures ont toujours existé, mais depuis 2012 avec l'emploi de sous-traitants pour la maintenance qui jusqu'alors était assurée exclusivement par le personnel SNCF, les cheminots se sentent dépossédés progressivement de leur travail, ce qui **démotive et nuit à la performance globale**. La performance globale qui intègre les intérêts du salarié en plus des intérêts de l'entreprise, qui améliore l'engagement du personnel au service de son employeur.

Le danger est bien évidemment de voir partir notre savoir-faire au privé.

Par ailleurs vouloir faire monter en compétence les partenaires est aussi une vision dangereuse juridiquement. Les entreprises extérieures sont payées pour faire un travail avec l'argent public, et il n'est pas normal déontologiquement que des agents de SNCF Réseau soient obligés de les aider et de les former. Cette pratique pourrait même être qualifiée de

douteuse par certains services de contrôle financier et juridique.

Certains pourraient même y voir du conflit d'intérêt entre les donneurs d'ordres et certaines filiales du groupe.

Dans un partenariat, on se doit d'être dans une **stratégie gagnant-gagnant**.

Les cheminots ressentent violemment cette période qu'ils assimilent à une casse de l'Entreprise. Ils pensent que la Direction la brade, pire qu'elle forme nos concurrents et que sa stratégie est « perdant-perdant » pour les cheminots.

Pour **L'UNSA-Ferroviaire**, les **cheminots doivent rester les seuls garants de la sécurité** du système ferroviaire et ne peuvent pas cautionner cette volonté politique.



DZP Sud Est



Régulièrement le personnel de SNCF Réseau constate la mauvaise qualité de travail des sous-traitants, le turn-over de leur personnel, et le manque de conscience professionnelle dans leur travail.

Les missions sécurité sont maintenant également externalisées et sur ce point **L'UNSA-Ferroviaire** est vent debout. **Ces tâches essentielles d'encadrement des entreprises doivent absolument être re-internalisées pour ne pas fragiliser la sécurité des circulations et du personnel.** La notion de responsabilité est également particulièrement sensible dans ces cas-là.

Face au mauvais état du réseau, SNCF Réseau, n'a pas d'autre solution que d'augmenter la sous-traitante, décision orchestrée de façon incohérente par l'Etat qui demande de rénover le réseau vieillissant mais de ne surtout pas augmenter les effectifs.

Pour **L'UNSA-Ferroviaire**, ni la maîtrise d'ouvrage, ni la maîtrise d'œuvre, ni la surveillance technique

des chantiers, ni les opérations nécessitant une habilitation ne devraient être sous-traitées.

Nous devons et voulons rester maîtres de notre RESEAU. L'UNSA-Ferroviaire demande l'arrêt de la sous-traitance de missions de sécurité.

Sur la forme, les documents présentés aux élus pour cette consultation sont inexploitable, sans intérêt...une liste à la Prévert des marches en cours aucune donnée chiffrée (ni en termes de quantité ni en termes de cout) pas de répartition territoriale ...rien, c'est vide.

Le CE M&T a saisi en justice l'entreprise pour être régulièrement consulté sur l'externalisation globale des activités de maintenance. **L'UNSA-Ferroviaire** dans l'unité syndicale a voté pour la motion intersyndicale et n'a pas participé au CSE.

COMMISSION DE SUIVI DE L'ACCORD TEMPS PARTIEL

✚ Présentation des évolutions des temps partiels au 3eme trimestre

Trois postes en compensation des temps partiel sont accordées à l'IP Rhodanien, à l'EIC RA et à la Direction d'INFRARAIL où la commission accorde la compensation sur un cadre même si INFRARAIL a annoncé qu'il ne le ferait pas, **la commission considère qu'INFRARAIL dévoie l'accord.**

✚ Suivi des refus de TP

L'UNSA-Ferroviaire a fait remarquer que l'EIC LR a toujours du mal à accepter les temps partiels (deux refus au 2eme trimestre et un au troisième).

Le sujet a été remonté au Secrétaire Fédéral RESEAU de **L'UNSA-Ferroviaire**

✚ Répartition des temps partiels

Sur les 12 établissements IP et IL de la DZP SE la moyenne des taux de temps partiel/effectif global est de 4,10% en légère baisse. La répartition est très disparate avec des taux sur le bassin méditerranéen particulièrement faibles.

La direction évoque des problèmes de recrutement sur ce bassin. Pour **L'UNSA-Ferroviaire**, si les agents n'ont

pas la possibilité de faire des temps partiels cela ne va pas améliorer l'attractivité de la région.

Sur Infrarail et les EIV, la moyenne est de 3,84% : un taux encore en baisse.

✚ Échanges

La DZP a initié une réunion en octobre afin de sensibiliser les établissements au fonctionnement de la commission et aux principes de l'accord TP. Cependant, elle se retrouve démunie face à INFRARAIL qui n'est pas hiérarchiquement rattaché à la DZP SE.

✚ Conclusion :

L'ensemble des OS regrettent le manque de vision des établissements (que ce soit pour la compensation des TP ou pour les CPA). On note toujours les mêmes problèmes avec les mêmes établissements (notamment EIC LR et INFRARAIL),

L'UNSA-Ferroviaire a rappelé encore une fois que la qualité de vie au travail était dorénavant un point particulièrement étudié par les candidats et que la possibilité d'avoir un temps partiel choisi pour équilibrer la vie professionnelle et la vie personnelle était un vrai atout pour une entreprise comme la nôtre.



INFORMATIONS NATIONALES

ELECTIONS AU CA RESEAU (CANDIDATE FANNY ARAV)



J'ai rencontré le domaine des transports presque par hasard lors d'un stage et je ne l'ai plus quitté !

Tout ce qui est important à mes yeux s'y retrouvent : la compréhension d'un territoire, de ses usages, de l'histoire sociale et économique des racines et échanges construits par les femmes et les hommes qui le façonnent.

Parce que le transport ferroviaire c'est encore plus profondément l'histoire de notre pays et ses mutations, qui déclinent les volontés politiques passées de « faire nation » et d'instaurer territorialement les instances et les services publics, de favoriser, ou pas, l'évolution industrielle, la segmentation géographique sièges/lieux de productions, mais aussi d'accompagner l'économie du tourisme via les TGV, de spécifier les zones spatiales et le processus de métropolisation, éloignant toujours plus les zones résidentielles des zones d'activités économiques.

Le réseau ferroviaire c'est l'essence même du patrimoine public, c'est réunir l'intemporel et l'évolution des temps !

Et pour y répondre il faut de l'intelligence technique ET sensible, et c'est en ça que j'aime la SNCF, intimement liée à l'histoire et les mutations de notre nation, ses missions, ses contradictions aussi, mais plus encore par les femmes et les hommes qui gardent chevillé au corps le sens de l'engagement, malgré les perturbations sur le sens profond de leur travail et les doutes sur son avenir, et nous l'avons vu encore récemment, avec la crise Covid 19 et les inondation de la vallée de la Roya, c'est en pleine tempête que l'on voit qui tient la barre !

L'humanisme ne se mesure pas en points de performance.

INFORMATIONS NATIONALES

Mon engagement est comme le ferroviaire, ça fait système !

Je défends les mêmes choses au sein de ma vie professionnelle, que dans ma vie syndicale, que ce soit via le CA de RFF, la présidence de la commission économique du CE lors de la fusion, puis lors du mandat précédent au CA de Réseau.

Ainsi, déjà en 2006, j'insistais sur la nécessité de mieux calibrer les impacts socio-économiques et je m'offusquais que dans les projets, la valorisation d'un motif « professionnel » soit deux fois plus forte qu'un motif Domicile-Travail, du retard d'investissement sur les zones périurbaines et ai toujours promu un management plus émancipateur et une plus juste répartition des responsabilités et des moyens d'action associés !

Aujourd'hui notre inquiétude porte sur ces fameuses « petites lignes » que l'on s'apprête à transférer aux Régions et dont on sent que certains voudraient qu'elles s'étendent aux réseaux régionaux, et aux conséquences en termes de continuité de la propriété et du service public national, des impacts sur la sécurité des circulations, et plus encore sur les agents !

La double crise sanitaire et économique, augmente la pression financière sur les objectifs de Réseau et ceci a immédiatement des conséquences sur nos organisations et nos conditions de travail, défendre un budget, c'est défendre les salariés, protéger leurs emplois de demain.

C'est ainsi que je conçois mon engagement au Conseil d'Administration : défendre une certaine idée du réseau ferroviaire, du service public, et de ceux qui sont le mieux à même de le faire vivre et de le servir.

Parce que bien souvent, les salariés sentent plus rapidement les évolutions, les dangers ou les opportunités de certains choix stratégiques et peuvent apporter une lecture, des propositions différentes et que le CA est un canal de transmission opérant.

Chacun d'entre vous participe par son action à un des dossiers, tableaux de bord qui sont examinés en CA, la régularité, la réussite d'un chantier est la conséquence finale de tellement d'actions directes et indirectes.

Nous avons besoin de tous, pour remplir les conditions d'une entreprise qui assume ses missions, et son rôle d'entreprise qui ne sera jamais tout à fait « comme les autres » et c'est tant mieux !

Je suis farouchement attachée aux notions d'intérêt général, de répartition « juste et équitable » des efforts, mais aussi des créations de richesses, et pour la reconnaissance de la participation des cheminots à la résilience et l'incroyable adaptabilité de l'entreprise et donc ses apports à l'activité économique, mais aussi la cohésion sociale et territoriale qui, pour moi, est une vraie source de valeur et contribue à un projet de société responsable, favorable à la transition écologique, je défends un ferroviaire qui a de l'avenir !

INFORMATIONS NATIONALES

ELECTIONS AU CA SNCF (CANDIDATE CHRISTELLE JEANNET)



Mon rêve est de gagner, avec l'équipe de France, la Coupe du Monde de foot féminin.

J'ai eu la chance de toucher le trophée l'an passé, comme un avant-goût ?

Sinon, je suis aussi passionnément cheminote depuis 25 ans.

J'ai commencé comme contractuelle à la vente pendant mes études, puis chargée de mission chez le concurrent à la Deutsche Bahn, avant d'être recrutée en filiale RAIL EUROPE à Francfort, puis comme attachée avant de devenir Cheffe de gare.

Il y a 2 ans encore, je travaillais dans une équipe totalement dédiée à l'humain à l'EIM Cadres (c'est une sorte d'APEC interne du Groupe pour accompagner le repositionnement des cadres dont le poste est supprimé ou les reconversions volontaires). Et je suis contente de revoir encore aujourd'hui des collègues épanouis qui ont réussi leur transition professionnelle de leur point de vue.

Tous les métiers que j'ai pu exercer dans le Groupe me sont utiles aujourd'hui dans mon rôle d'administratrice représentante des salarié-e-s, suite au parrainage de l'UNSA-Ferroviaire.

Toutes les personnes avec lesquelles j'ai eu l'occasion de travailler m'ont appris des gestes métiers, des points de vue ou d'attention qui me servent toujours dans ma vie professionnelle et personnelle.

Je découvre actuellement le Conseil d'Administration de la « toute jeune » holding SA SNCF depuis le 1^{er} janvier 2020 jusqu'aux élections des représentants des salariés aux Conseils d'Administration.

Comme tête de liste, je suis très heureuse de faire partie d'une équipe très complémentaire et mixte, avec des collègues de métiers, de collègues, d'âges, et de parcours différents, issus aussi de filiales comme Keolis et Geodis.

Comme administratrice représentant les salariés, je peux aussi intervenir sur les questions de stratégie, et bien évidemment celles ayant un fort impact potentiel sur les collègues.

Les administrateurs des salariés ont un poids de par leur vote et leurs interventions autorisées par la gouvernance de SA. Ils représentent au total 4 votes sur 12 au CA de la holding par exemple.

Nous avons par ailleurs des points réguliers avec le Président, le Directeur Général Délégué et le DRH du Groupe ; bientôt également avec les Présidents des autres Sociétés.

C'est une lourde responsabilité en cette période de crise sanitaire historique.

INFORMATIONS NATIONALES

Nos modèles économiques doivent être revisités et nos habitudes, jusque sur le terrain, le seront aussi. L'accompagnement des salariées et salariés sera primordial pour les aider à traverser cette période et à se projeter vers l'avenir en développant leur employabilité.

Mais je reste fière d'appartenir à une entreprise d'utilité publique, de rang mondial avec ses filiales et capable de prouesses y compris pendant la crise sanitaire (TGV sanitaires, trains fret, masques d'urgence grâce à Geodis).

Nous avons aussi 50 projets de production d'énergie renouvelable, du numérique vert ...

Cette valeur reconnue, au service du plus grand nombre (voyageurs, chargeurs pour les marchandises, désengorgement de nos villes et aménagement des territoires, limitation de notre empreinte environnementale), passe par les cerveaux et les mains des « artisans industriels » que sont les cheminot.e.s. Mais elle profite autant à l'ensemble de l'économie française par ruissellement avec des emplois sur les territoires, des investissements, des chantiers, des achats, des fournisseurs, des prestataires et beaucoup d'autres dépenses courantes qui bénéficient à tous, bien au-delà du Groupe SNCF.

En matière d'innovation sociale, nous constatons quand même aussi des progrès : mécénat de compétences, premier réseau féminin d'entreprise (ouvert aux hommes), CA SNCF parfaitement mixte, des solutions pour 7000 alternants, des secondes chances pour 2500 jeunes en insertion, 400 millions vont être investis chaque année dans le développement des compétences soit 7% de la masse salariale (contre seulement 3,5% en moyenne dans les grandes entreprises françaises). Nous devons continuer à attirer de futurs embauchés motivés, pérenniser les savoir-faire spécifiques, inventer ceux de demain. Dans notre fonds de commerce se situe en bonne place la sécurité des circulations qui repose sur une infinité de paramètres où le facteur humain reste prépondérant.

Je pense qu'il faut voir le social comme un gisement précieux de valeur à préserver et à amplifier en développant l'innovation sociale. Pour contribuer à la performance de l'entreprise, chacun-e doit comprendre le sens de son travail et retrouver au plus vite le sentiment d'utilité et non la boule au ventre en allant au travail.

C'est difficile mais pas impossible, et il y a tant à gagner pour toutes les parties prenantes !

Pour moi, il y a d'autres fondamentaux humains au-delà de nos fondamentaux de production :

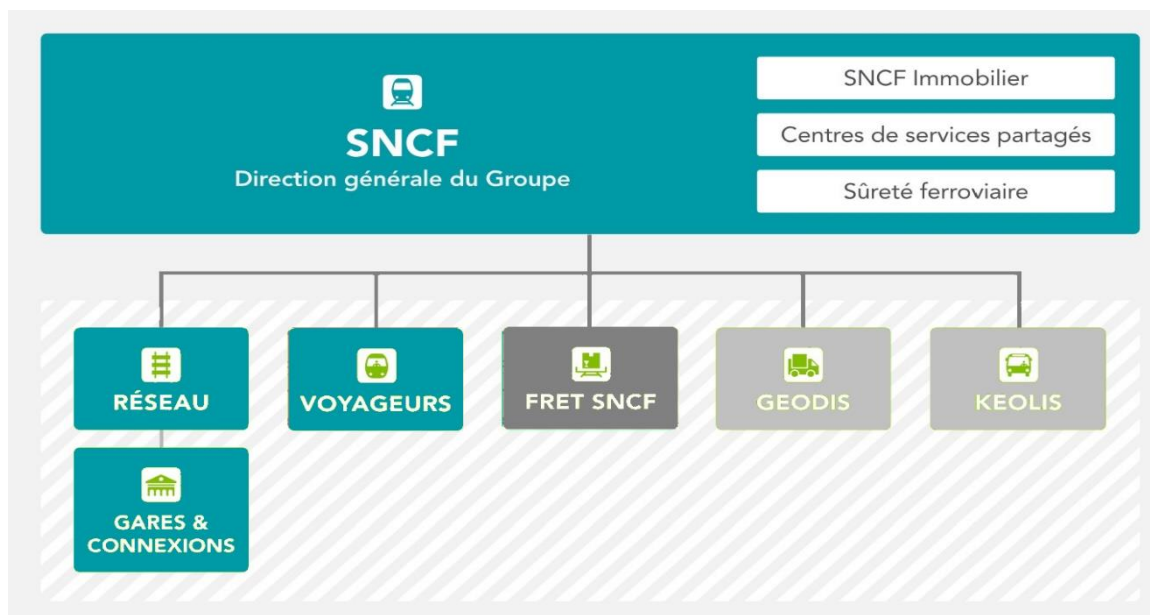
1. Le respect, l'exemplarité, l'équité entre les collègues, car ce sont des gages d'unité. La valeur et les risques se nichent souvent dans les interfaces et donc les choses se jouent dans notre capacité à travailler AVEC les autres au sein de chaque équipe, certes, mais aussi entre métiers, en transversalité comme notre culture d'entreprise l'y invite,
2. Entretenir la flamme de l'engagement des salarié.e.s,
3. Libérer le potentiel d'innovations individuel et collectif.

Bref, ce sont là des fondamentaux importants pour la pérennité du Groupe, pour gagner la confiance des investisseurs, de l'actionnaire, des Régions, des clients et chargeurs, et remporter des appels d'offres.

Chacun-e peut contribuer, en conscience, avec ses leviers, à offrir un avenir aux agent-e-s du Groupe.

Gardons aussi en tête que nous avons toutes et tous eu confiance en SNCF lors de notre recrutement, lorsque nous l'avons choisie plutôt qu'une autre entreprise, avec nos raisons, pour ses « avantages employeurs » et pour ses valeurs.

COMPOSITION DU GPU SNCF



Créé le 1er janvier 2020, le Groupe Public Unifié SNCF comporte la société mère SNCF Holding et quatre sociétés filles :

- SNCF Réseau
- SNCF Voyageurs
- SNCF Gares & Connexions
- Fret SNCF

SNCF Holding, Réseau, Voyageurs et Gares & Connexions sont des Sociétés Anonymes (SA) ayant chacune un **Conseil d'Administration**, où siègent des représentant.e.s des salariés.

En raison de sa forme juridique (Société par Actions Simplifiées), Fret SNCF n'a pas de Conseil d'Administration.

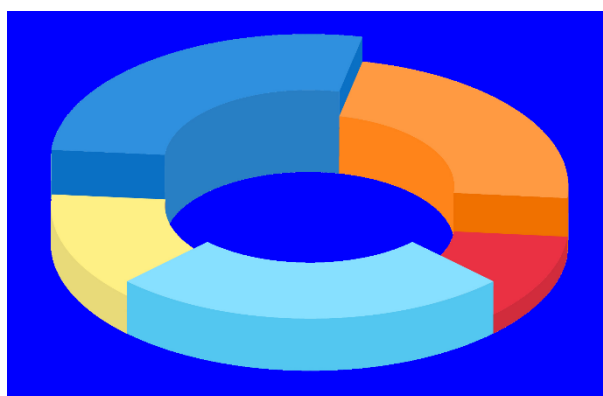
RÔLE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Un Conseil d'Administration pilote les orientations et les choix stratégiques de la société. Il dispose de quatre pouvoirs principaux :

- **Définir la stratégie** de la société ;
- **Choisir le mode d'organisation** de la société, nommer ses dirigeants et déterminer leur rémunération ;

- **Contrôler la direction générale** en s'assurant que ses choix stratégiques sont mis en œuvre. Il a un rôle déterminant dans la prévention des risques et la surveillance du bon fonctionnement du dispositif anti-fraude et anti-corruption ;
- **Veiller à la qualité de l'information** fournie aux marchés à travers l'établissement des comptes annuels.

RÉPARTITION DES SIÈGES



En application des derniers suffrages obtenus par CSE et par périmètre pour chaque Organisation Syndicale, le nombre d'administratrices et d'administrateurs salariés, en mesure transitoire dans chaque nouveau CA du 1er janvier au 31 décembre 2020, est défini comme suit :

- **SNCF Holding** : 4 (sur 12 sièges dans le Conseil d'Administration) avec **1 UNSA**, 2 CGT, 1 SUD
- **SNCF Réseau** : 4 (sur 12) avec **1 UNSA**, 2 CGT, 1 SUD
- **SNCF Voyageurs** : 3 (sur 9) avec **1 UNSA**, 1 CGT, 1 SUD
- **SNCF Gares & Connexions** : 2 (sur 6) avec **2 UNSA**

**L'UNSA-FERROVIAIRE EST LA SEULE ORGANISATION SYNDICALE
PRÉSENTE DANS LES QUATRE SA DU GPU SNCF.**

MODALITÉS DU VOTE ÉLECTRONIQUE

Chaque électrice et électeur recevra à son domicile un

Courrier explicatif sur le dispositif de vote.

Lien vers la page des élections sur le site :

[https://www.unsa-](https://www.unsa-ferroviaire.org/com/page/1526)

[ferroviaire.org/com/page/1526](https://www.unsa-ferroviaire.org/com/page/1526)



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.	CHARBONNIE R	Sébastien	charbonnier.s@unsa-ferroviaire.org 06.78.72.16.39.
COULON	Patrice	coulon.p@unsa-ferroviaire.org	CROS	Delphine	cros.d@unsa-ferroviaire.org
ESCANDE	Pascal	escande.p@unsa-ferroviaire.org 07.60.07.37.91.	GAMELA	Cindy	gamela.c@unsa-ferroviaire.org
HENRY	Pierre	henry.p@unsa-ferroviaire.org 06.11.18.39.43.	MAURIN	William	maurin.w@unsa-ferroviaire.org
MURATI	Jean David	murati.jd@unsa-ferroviaire.org	POULEAU	Catherine	pouleau.c@unsa-ferroviaire.org
RAJKOWISKI	Jean Marcel	marcel.rajkowski@reseau.sncf.fr julie.garrelou@reseau.sncf.fr	VIVIER	Marie Laure	vivier.ml@unsa-ferroviaire.org
HUOT MARCHAND	Julie		MEZIGHECHE RS	Karim	Mezigheche.k@unsa-ferroviaire.org 06.34.31.61.51.

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

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

Sur FB : <https://www.facebook.com/deleguecse.zpsudest.9>



J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS | **Efficace** | **Service public**

EXPERTISE | **Savoir-faire** | **Carrières**

Hot-Line Juridique | **Autonome** | **Responsable**

STATUT | **Filières** | **Syndicat de services**

A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !

Nom:

Prénom:

Direction:

Adresse Pro:

Collège:

Tél:

Mail:

Fédération UNSA-Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS
Tél: 01 53 21 81 80 . federation@unsa-ferroviaire.org