

#1 EXTRAIT DE LA DÉCLARATION LIMINAIRE

«...Comment peut-on, en toute conscience, envisager de nommer à la tête de la SNCF celui qui, jusqu'à la veille de sa nomination, aura œuvré à lui arracher des parts de marché ? C'est comme si l'on nommait le directeur de Carrefour à la tête d'Auchan après qu'il ait passé deux ans à lui prendre ses meilleurs emplacements commerciaux.

L'État, actionnaire unique de la RATP et de la SNCF, organise la concurrence entre ses propres entreprises. C'est le serpent qui se mord la queue, mais en version ferroviaire : moins drôle, plus coûteux, et c'est le cheminot de la SNCF ou de la RATP qui trinque. La France, dans sa sagesse infinie, continue de découper, fragmenter, atomiser son système ferroviaire. Nous appliquons avec trente ans de retard une recette dont les inventeurs eux-mêmes reconnaissent l'échec cuisant...».

#2 PRÉSENTATION DU DOSSIER DE CONSULTATION RELATIVE À L'EXPLOITATION DU SITE DE CROIX BARRET À PARTIR DU SA 2026 - DDL CITI

Le site de Croix-Barret a évolué depuis quelques années, en particulier sur le foncier, avec une partie TER et l'autre TGV. Avec les travaux engagés sur une partie du périmètre TGV, l'utilisation de la partie TER est depuis, non exploitée et non exploitable. Depuis c'est le technicentre TGV (TC TGV) qui s'est approprié la gestion du site avec comme ambition de reprendre l'ensemble des missions d'exploitation avec des horaires chantier à venir en 3X8. Toute la partie remisage TER sera donc gérée en totalité par le TC TGV.

Ainsi, en 2026, les 2 agents titulaires et l'agent réserve qui exploitaient le site pour l'UO services TER rattachés à Perrache seront reclassés.

Le reclassement des agents :

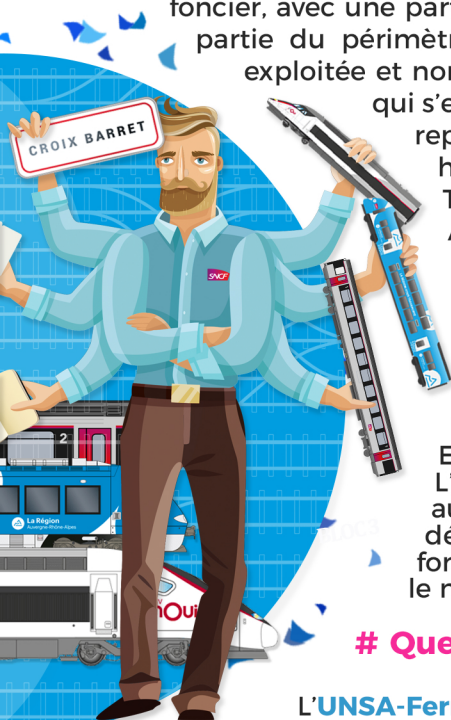
L'**UNSA-Ferrovie** suivra le reclassement des 2 agents titulaires à la fois sur St-Etienne et sur Lyon Perrache.

L'**UNSA-Ferrovie** restera également vigilante sur la part réserve qui s'ajustera au fil du temps avec les autres évolutions de l'UO de Lyon Perrache (dont la désimbrication TER / TGV). Nous serons attentifs sur les détails des plans de formation, sur les RPS liés aux nouvelles fonctions mais également sur la QVCT et le nouvel équilibre vie personnelle et professionnelle.

Quelle organisation à venir ?

L'**UNSA-Ferrovie** s'assurera que le Technicentre TGV recevra et traitera bien les demandes de garage de toutes les sociétés (y compris TER) et que le BEE continuera d'assurer la prestation d'assemblage du site de Croix Barret. Nous nous assurerons que les prévisions de stationnement seront bien équivalentes entre 2025 et 2026 et que lors de travaux d'adaptation, cela fonctionnera comme aujourd'hui avec l'aval de l'exploitant du site.

DÉCLARATION LIMINAIRE



#3 CONSULTATION RELATIVE À LA CRÉATION DU NOUVEL ATELIER AUVERGNE BREZET ET À LA MISE DU DOCUMENT UNIQUE - TC AURA

La consultation fait suite à la dernière CSP qui a permis de soulever plusieurs points du dossier de création de l'atelier du Brézet sur :

- Les infrastructures du bâtiment ;
- Les conditions d'évolution de l'atelier ;
- L'avenir de la rotonde ;
- Les précisions de raccordements de voies entre l'ancien et le nouvel établissement ;
- L'ergonomie du bâtiment et son adaptation face aux fortes chaleurs ;
- Le bruit ;
- Les mouvements et les manœuvres.

#Le bruit dans le Tour En Fosse :

L'**UNSA-Ferroviaire** demande une clarification sur la prévision du bruit qui généralement est assez conséquent dans le TFE. Aussi, nous nous assurerons de :

- La construction d'une cabine fermée par une porte;
- L'organisation d'une campagne de mesure du bruit sur le site;
- La prévision d'équiper les agents d'un casque anti-bruit.

#La station et les rames H2 : une réalité ?

L'**UNSA-Ferroviaire** se réjouit que cette nouvelle technologie utilise un carburant « Vert », qui en sortie d'échappement ne produit que de la vapeur d'eau et non du CO2.

BFC, Grand-Est et Occitanie rencontrent des difficultés similaires à celles que subit AURA. Les projets prennent du retard pour des raisons de fiabilité, de maintenance, de contraintes technologiques... Et les défis sont nombreux.

Alors l'**UNSA-Ferroviaire** sera plus que jamais attentive à la viabilité du projet engagé par la région ainsi que sur le calendrier de sa réelle mise en œuvre (Construction de la station H2).

Nous serons vigilants sur la formation des agents et sur leurs conditions de travail. L'**UNSA-Ferroviaire** s'interroge sur l'authenticité, la disponibilité et la performance des trains H2 mais également sur la véracité d'un projet dit écologiquement vert.

L'**UNSA-Ferroviaire** a voté **OUI** lors de cette consultation.

**L'UNSA-Ferroviaire reste à votre écoute.
Pensez à contacter vos élus pour toute interrogation.**

Richard LEGOUEIX (TC AURA) - 06.14.32.25.94

Cécile MOUSSET (DDL Krono) - 07.78.25.13.59

Pascal LAFONTAINE (DDL ALPES) - 07.61.83.64.86

Aurélié ALBAN (DDO) - 06.21.52.19.25

Anne JACQUIOT (DMRC) - 06.24.49.43.59

Pierre MARTIN (DTER) - 06.29.85.20.99

Emmanuelle GIRAUD (DMRC) - 06.23.45.62.51

Valérie GIRY (DDL CITI) - 06.12.98.62.25

Stéphane GIROUD (DDO) - 06.11.55.22.30

Emmanuel BACHELOT. RS (DDO) - 06.69.69.81.14

Prochain CSE : 16 octobre 2025

**UNSA-FERROVIAIRE
RHÔNE-ALPES**



45, rue Ste Geneviève
69006 LYON



ur.lyon@unsa-ferroviaire.org



**UNSA-FERROVIAIRE
ALPES**



377, chemin de la ronde
73000 CHAMBERY



ur.chambery@unsa-ferroviaire.org