



## ZP Nord Est Normandie

### 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 Économique (CSE)** par le biais d'une ordonnance publiée le 23 septembre 2017.

Depuis le 1er 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 informé et donner un avis sur les projets **stratégiques, économiques** ou relatifs à l'**emploi**, présentés par l'entreprise.



Consultation du CSE lors d'une réorganisation :  
le TGI nous donne raison !  
Page 2



SECUFER :  
les entreprises ferroviaires sont restreintes aux personnes habilitées

Page 3



Santé au Travail 2020 :  
un rapport annuel affaibli par la pandémie et une organisation de plus en plus mal ... menée !  
Page 3



Retour sur l'accident de Rumigny (Ardennes)  
Page 4/5



Le congé paternité :  
il passe de 11 jours à 25 jours !

Page 7



Vignette CRIT'AIR :  
explications.  
pages 8/9



Lien entre le handicap et Maladies Chroniques et Invalidantes (MCI) ?  
Page 10



Personnels contractuels  
Et pénibilité !  
Page 6



# ZP NORD-EST NORMANDIE

## CONSULTATION DU CSE LORS D'UNE REORGANISATION : LE TGI DONNE RAISON AUX ELUS CSE.

Lors du CSE Extraordinaire du 25 Novembre 2020, nous avons rappelé à la direction que le CSE **DOIT** être **informé et consulté** AVANT tout aménagement important modifiant les conditions de santé, de sécurité ou les conditions de travail. Suite aux manquements constatés et à la volonté affichée de ne pas consulter l'instance, les élus du CSE ZP NEN ont saisi la Justice afin de faire valoir leurs droits.



**VOICI CE QU'A ACTÉ LE TRIBUNAL EN FAVEUR du CSE :**



Dans l'ordonnance de Référé du 10 Mai 2021, le Tribunal ordonne à SNCF RESEAU :



- De suspendre la mise en œuvre du projet de réorganisation ainsi que ses effets, sous astreinte de 500 euros par jour de retard à compter du 8<sup>e</sup> jour suivant la signification l'ordonnance à venir et ce, jusqu'à ce qu'il soit régulièrement consulté,
- Faisons interdiction à la société SNCF RESEAU de poursuivre la mise en œuvre de ce projet tant que la procédure d'information-consultation, sur la base d'une information écrite, complète et précise n'aura pas été menée, sous peine de condamnation de 500 euros par infraction constatée auprès de lui,
- Ordonnons à la société SNCF RESEAU de mener la procédure d'information et consultation sur le projet litigieux en application des articles L.2312-8 et L.2316-20 du code du travail,
- Ordonnons, préalablement à la convocation du CSE, la remise d'une note d'information écrite, complète et précise sur le projet de réorganisation et ce sous astreinte de 1.000 euros par infraction constatée, c'est-à-dire par jour où la procédure d'information-consultation n'est pas engagée suite à la suspension de la mise en œuvre de la réorganisation et de ses effets,
- Condamnons la société SNCF RESEAU à payer au comité social et économique de la zone de production Nord Est Normandie de la société SNCF RESEAU la somme de 1.500 euros en application des dispositions de l'art. 700 du code de procédure civile.

L'ordonnance donne raison aux élus CSE. Néanmoins, cette ordonnance n'est pas signée car le greffe du tribunal de BOBIGNY est saturé !

Par conséquent, la ZP NEN ainsi que SNCF Réseau ne sont pas tenus d'appliquer cette décision ... pour l'instant !

**Pour autant, nous sommes satisfaits que la Justice ait donné raison aux élus dont ceux de l'UNSA Ferroviaire ! Ainsi, la Direction ne pourra plus passer outre le CSE (ou alors hésitera) pour effectuer des réorganisations à la hussarde !**



# ZP NORD-EST NORMANDIE

## SECUFER : LES EMPRISES FERROVIAIRES SONT RESTREINTES AUX PERSONNES HABILITEES

Décret n° 2017-694 – (Décret du 2 mai 2017) relatif à la protection des travailleurs intervenant sur les systèmes de transport ferroviaire concernant la prévention des risques :

- de heurt par circulation ferroviaire,
- des risques électriques.

Le décret est applicable depuis le 1 janvier 2018 mais un arrêté d'application devrait paraître le 1 janvier 2023.

Les mesures liées au **risque de heurt** entrent en vigueur au 01 Juillet 2021

Les mesures liées aux **risques électriques** entrèrent en vigueur le 01 Juillet 2022.

A partir du 01 Juillet 2023, seules les personnes habilitées SECUFER seront autorisées à accéder aux emprises ferroviaires. Les personnes non habilitées devront être accompagnées.

Pour être autorisé, il faudra :

- Vérifier l'aptitude médicale
- Former l'opérateur
- Informer l'opérateur sur les périmètres géographiques d'intervention.



Une **carte d'Autorisation d'Accès aux Emprises** (AAE) sera alors remise à l'opérateur et valable durant 3 ans.

## SANTE AU TRAVAIL 2020 : UN RAPPORT ANNUEL AFFAIBLI PAR LA PANDEMIE ET UNE ORGANISATION DE PLUS EN PLUS MAL ... MENEÉ !

L'année écoulée a fait prendre conscience, voire convaincu, de la nécessité de préserver un service médical dimensionné et de qualité. Or, le rapport annuel présenté en CSE est de plus en plus alarmant quant à la situation des cabinets médicaux. Sur les 42 médecins du travail travaillant dans les 34 cabinets médicaux répartis sur le territoire de la ZP NEN, nombre d'entre eux n'ont pu contribuer à l'élaboration du rapport (ou insuffisamment) faute de temps ! Entre un logiciel inadapté, le passage en 5 Sociétés Anonymes (SA) avec une codification revue des établissements, un 1/3 temps dédié ... aux tâches administratives, un nombre croissant d'agents par médecin, les obstacles s'accumulent ! Si la PENURIE est déjà installée chez les médecins du travail, le même constat inquiétant est fait chez les personnels infirmiers alors que leur rôle est croissant pour assister (par délégation) les praticiens ... eux-mêmes en pénurie !

Nos conclusions rejoindront celles de l'écrasante majorité des médecins à savoir une énième interpellation de l'Entreprise sur une organisation de travail pressante et déshumanisée.

Cette situation doit nous alerter alors que l'Entreprise s'apprête à dicter de nouvelles orientations à marche forcée qui sont loin d'être partagées par les salariés de tous niveaux.



Ce rapport 2020 constitue une énième alerte. Alors que les enquêtes « ALLURE » si chères à l'Entreprise atteignent plus ou moins les 50% de participation, se dispenser des données qualitatives et quantitatives du rapport annuel santé au travail traduirait de la part de l'employeur SNCF une perte de confiance envers ses salariés, situation qui serait lourde de conséquences pour les prochaines années (démissions, absentéisme,...).



# ZP NORD-EST NORMANDIE

## DERAILEMENT D'UN TRAIN DE FRET SUR L'AXE NORD-EST ENTRE HIRSON ET CHARLEVILLE-MEZIERES.

Il est 3h15 ce mercredi 16 juin 2021 aux abords de la petite commune de Rumigny (Département des Ardennes). Un transport exceptionnel constitué d'un ensemble routier Allemand se retrouve bloqué sur le PN 17 (ligne 212 000 entre Hirson et Charleville-Mézières). Un train de FRET de l'EF EUROPORTE survient. Le choc est inévitable. L'ensemble routier tout comme son chargement sont libéralement pulvérisés sur place entraînant l'explosion du moteur du bateau chargé à l'arrière du camion.



**ACIDE  
PHOSPHORIQUE**

Le train de FRET constitué d'un engin thermique et de wagons chargés **d'acide phosphorique** déraile. Le chargement dangereux (acide phosphorique à très forte concentration) se répand aux abords avec pollution de la plateforme ferroviaire, des terres environnantes et du ruisseau qui jouxte la voie. Le premier agent présent sur place est l'agent CIL. En remontant le train accidenté, ce dernier est brûlé mais

sans gravité (l'agent sortira de l'hôpital quelques heures après) par contact avec l'acide phosphorique qui a aspergé la végétation aux alentours. Il en est de même concernant le conducteur du train de FRET de l'EF EUROPORTE qui a été éjecté de sa cabine à la suite de l'impact. Par miracle, il s'en sort avec seulement quelques contusions. Quant au chauffeur du camion, il a pu sortir de sa cabine avant l'accident.





# ZP NORD-EST NORMANDIE

Au vu des conséquences spectaculaires (ensemble routier détruit et surtout du déraillement du train de FRET) et des caractéristiques du produit contenu dans les citernes classé Matière Dangereuse (MD), ce sont les services de l'Etat via la Préfecture des Ardennes qui prennent possession du périmètre. Le SDIS 08 est chargé de prendre le contrôle du site avec création d'une zone où seuls les intervenants dûment habilités et accompagnés peuvent accéder (même les agents de SNCF Réseau ne peuvent se rendre dans les jours qui suivent !).



Comme dans pareille situation, un Plan Particulier de Sécurité et Protection de la Santé (PPSPS) est rédigé par le Pôle Qualité Sécurité Environnement (QSE) de l'Infrapole Champagne-Ardenne au titre de la SA SNCF Réseau. Il en sera de même du côté de la SA SNCF VOYAGEURS afin de lui permettre d'assurer le relevage des wagons et de la locomotive moyennant l'intervention des équipes de relevage du matériel aidées de la grue ferroviaire KIROW basée à Dijon. L'entreprise Séché, spécialisée dans les interventions extrêmes (accidents industriels de type LUBRIZOL) a été choisie par SNCF Réseau avec création d'une base vie sur site pour 25 personnes (en 3X8)

pour la durée de l'intervention prévue du 18 juin au 9 juillet 2021. Les opérations de relevage auront été assurées pour partie par une grue routière géante moyennant la création d'un terre-plein, présence complétée par l'intervention du wagon de secours de grande intervention (WSGI) et des agents du service matériel de l'atelier d'Hellemmes (Nord).

C'est seulement après dégagement de la locomotive et des wagons que les équipes de SNCF Réseau pourront remettre en état l'infrastructure lourdement détériorée (Voie, caténaies, câbles). La circulation ferroviaire devrait reprendre à la fin du mois de juillet (d'abord de nuit) avec vitesse réduite au droit du sinistre.

En 2017, il y a avait 15 405 passages à niveau (PN) qui se répartissaient de la façon suivante : 0,4% sur les routes nationales, 31,4% sur les routes départementales et 68,2% sur les routes communales. **En 2018, près de 16 morts ont été recensés dans les accidents aux PN (31 en 2016, 42 en 2017).** Au vu de l'intensité des circulations routières et/ou ferroviaires, de la fréquence des accidents (sur 10 ans), une classification est réalisée. Ainsi, près de 155 d'entres-eux étaient inscrits par le Ministère des Transports au Programme de Sécurisation National (PSN).



## PERSONNELS CONTRACTUELS DANS DES METIERS PENIBLES : CONNAISSEZ VOS DROITS !

Vous êtes salariés contractuels et vous remplissez l'une des conditions ci-dessous ?

Facteur de pénibilité	Intensité minimale	Durée minimale
Travail de nuit	1h de travail entre minuit et 5h	120 nuits/an
Travail en équipes successives alternantes (ex : travail posté en 5x8, 3x8)	Travail en équipe impliquant au minimum 1h de travail entre minuit et 5h	50 nuits/an
Travail répétitif caractérisé par la répétition d'un même geste à une fréquence élevée et sous cadence contrainte	15 actions techniques ou plus pour un temps de Cycle inférieur ou égal à 30 sec Ou 30 actions techniques ou plus par minute pour un temps de cycle supérieur à 30 secondes, variable ou absent	900h/an
Bruit	Exposition quotidienne à un bruit d'au moins 81 décibels pour une période de référence de 8h	600h/an
	Exposition à des bruits impulsionnels (brefs et répétés) d'au moins 135 décibels	120 fois/an
Températures extrêmes	Températures inférieures ou égales à 5° ou supérieures ou égales à 30°	900h/an
Activités en milieu hyperbare	1 200 hectopascals	60 interventions ou travaux /an

Le code du travail prévoit les critères et les seuils de pénibilités ouvrant droit à des points.

Ces points cumulés d'année en année peuvent être utilisés à tout moment pour :

- Majorer sa durée d'assurance vieillesse (dans la limite de 8 trimestres)
- Financer un complément de rémunération en cas de passage à temps partiel
- Alimenter son compte personnel de formation (CPF) afin de financer une action permettant la reconversion sur un emploi non exposé ou moins exposé aux facteurs de risques professionnels.

### Alimentation du C2P :

L'exposition à un facteur de risque donne droit à 4 pts /an

L'exposition à plusieurs facteurs de risques donne droit à 8 pts/an

Si le contrat ne dure qu'une partie de l'année, le gain obtenu est d'1point/ trimestre pour 1 facteur d'exposition et de 2 points/trimestre si plusieurs facteurs sont relevés.

Le plafond du compte pénibilité est de 100 points. Ce décompte correspond à 25 années d'exposition à 1 facteur ou 12,5 années d'exposition à plusieurs facteurs de pénibilité.

L'application du décret sur la pénibilité se fait au niveau des établissements. Le salarié peut visualiser des droits sur le site internet dédié :

<https://salarie.compteprofessionnelprevention.fr/espacesalarie/#/>

Si vous vous posez des questions ou si vous rencontrez des difficultés avec votre service ou établissement pour l'alimentation ou l'utilisation de votre C2P, n'hésitez pas à solliciter vos représentants UNSA-Ferroviaire élu(e)s !

## LE CONGE PATERNITE : IL PASSE DE 11 A 25 JOURS !

La loi de financement de la sécurité sociale pour 2021 prévoit de porter de 11 jours à 25 jours calendaires (voire 32 jours en cas de naissances multiples) la durée du **congé de paternité et d'accueil d'enfant**. A cela il faut ajouter le **congé de naissance** de 3 jours ouvrables.

Les modalités sont reprises dans le décret du 10 mai 2021 :

- Le congé paternité doit être demandé **au moins 1 mois avant la date de la naissance** de l'enfant. En cas de naissance de l'enfant avant la date prévisionnelle d'accouchement et lorsque le salarié souhaite débuter la ou les périodes de congé au cours du mois suivant la naissance, il devra en informer sans délai son employeur.
- Les dates de début et de fin du congé sont à préciser à l'employeur.
- (nouveau) le salarié aura 6 mois pour prendre la fraction non obligatoire du congé suivant la naissance (contre 4 mois auparavant)
- (nouveau) le salarié aura la possibilité de fractionner la période non obligatoire en 2 périodes d'une durée minimale de 5j chacune
- (nouveau) une prolongation de la période initiale obligatoire en cas d'hospitalisation dès la naissance est prévue (dans la limite de 30j consécutives)

Ce texte est applicable pour les enfants nés à compter du 1 juillet 2021 ainsi qu'aux enfants nés avant cette date mais dont la date d'accouchement était prévue après le 1 juillet 2021.



## VIGNETTE CRIT'AIR : EXPLICATIONS

Cette vignette indique le **niveau de pollution émise par le véhicule**. Cette identification permet de limiter le nombre de véhicules, pour une zone concernée, en cas de pic de pollution. Elle est devenue indispensable en 2020 et le sera encore de plus en 2021 et au-delà si vous devez utiliser votre véhicule dans une zone où la circulation différenciée a été instaurée. Ces zones sont limitées, actuellement, à certaines collectivités : Métropoles d'Aix-Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse, Montpellier, Strasbourg, Rouen-Normandie. À cela, il faut ajouter Lyon, Grenoble-Alpes, Paris, la Métropole du Grand Paris et Lille. La vignette Crit'Air (ou *certificat qualité de l'air*) est **obligatoire** pour circuler :

- lors d'un pic de pollution en cas de circulation différenciée ou
- dans une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m).

La vignette Crit'Air indique le niveau de pollution d'un véhicule. Un simulateur sur le site du gouvernement permet de savoir quelle catégorie de vignette acheter. Vous pouvez (recommandé !) acheter la vignette en ligne (<https://www.certificat-air.gouv.fr/>) ou par courrier. **Le prix est fixé à 3,67 € ttc (frais de port inclus) et pas plus !**

Il y a **6 vignettes**. Plus le véhicule est classé polluant, plus le numéro de la vignette est élevé :

- **Crit'Air 0** : véhicules électriques et hydrogène non émetteurs.
- **Crit'Air 1** : pastille violette réservée aux véhicules essence ou hybrides, commercialisés depuis le 1er janvier 2011 et répondant aux normes Euro 5 et Euro 6.
- **Crit'Air 2** : pastille jaune destinée aux véhicules Euro 5 essence ou hybrides commercialisés entre 2006 et 2010 ainsi que les diesel Euro 5 et Euro 6 commercialisés à partir de 2011.
- **Crit'Air 3** : pastille orange réservée aux véhicules essence ou "autres" répondant aux normes Euro 2 et 3, commercialisés entre 1997 et 2005 ainsi que les véhicules diesel Euro 4 (commercialisés entre 2006 et 2010).
- **Crit'Air 4** : pastille marron destinée aux véhicules diesel Euro 3 commercialisés entre 2001 et 2005.
- **Crit'Air 5** : pastille grise destinée aux véhicules diesel Euro 2 commercialisés entre 1997 et 2000.

**Tous les véhicules doivent avoir une vignette Crit'Air** : voiture, utilitaire, moto, scooter, poids-lourd, etc. Un véhicule conserve la même vignette Crit'Air tout au long de sa vie. Un fois achetée, la vignette reste valable aussi longtemps qu'elle reste lisible et doit être collée de manière visible sur un véhicule,

Se déplacer dans une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) avec un véhicule non autorisé ou sans vignette Crit'Air est sanctionné par une amende pouvant aller jusqu'à 450 €.

# INFORMATIONS NATIONALES

À la suite de nos remarques, l'Entreprise a reconnu qu'il y avait urgence à réagir (?). Ainsi, elle convient d'interpeller le Ministère de la Transition écologique d'une part et d'informer l'ensemble des SA/SAS. À cette fin, l'Entreprise s'engage à éditer une note à destination des managers et des gestionnaires d'agents. Cette note rappellera ce qu'est la vignette Crit'Air et pourquoi elle est mise en place. Elle précisera la nécessité pour les Établissements (et surtout les personnels concernés) de demander des dérogations pour certains agents auprès des préfetures. Enfin, une « boîte à outils » comprenant un ensemble de leviers sera mise à disposition des gestionnaires et/ou managers. Cette note sera construite par l'Entreprise mais soumise pour relecture à l'UNSA-Ferroviaire pour d'éventuels avis et corrections.

## Vignette Crit'Air

certificat qualité de l'air

### Voitures particulières



NORME EURO  
(inscrite sur la carte grise)  
ou, à défaut, date  
de 1<sup>re</sup> immatriculation

	Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène	
	Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables	
	<b>ESSENCE ET ASSIMILÉS</b>	<b>DIESEL ET ASSIMILÉS</b>
	<b>EURO 5 et 6</b> à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	
	<b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	<b>EURO 5 et 6</b> A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011
	<b>EURO 2 et 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	<b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
		<b>EURO 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
		<b>EURO 2</b> Entre le 1 <sup>er</sup> juillet 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
	<b>EURO 1 ET AVANT</b> Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes Jusqu'au 31 décembre 1996	

Le tableau n'est pas contractuel. Pour une information plus précise, consultez l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

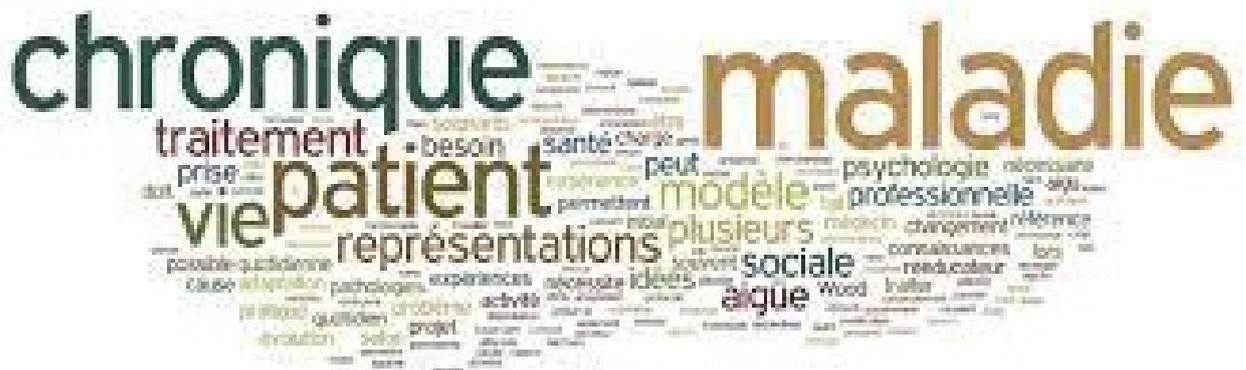
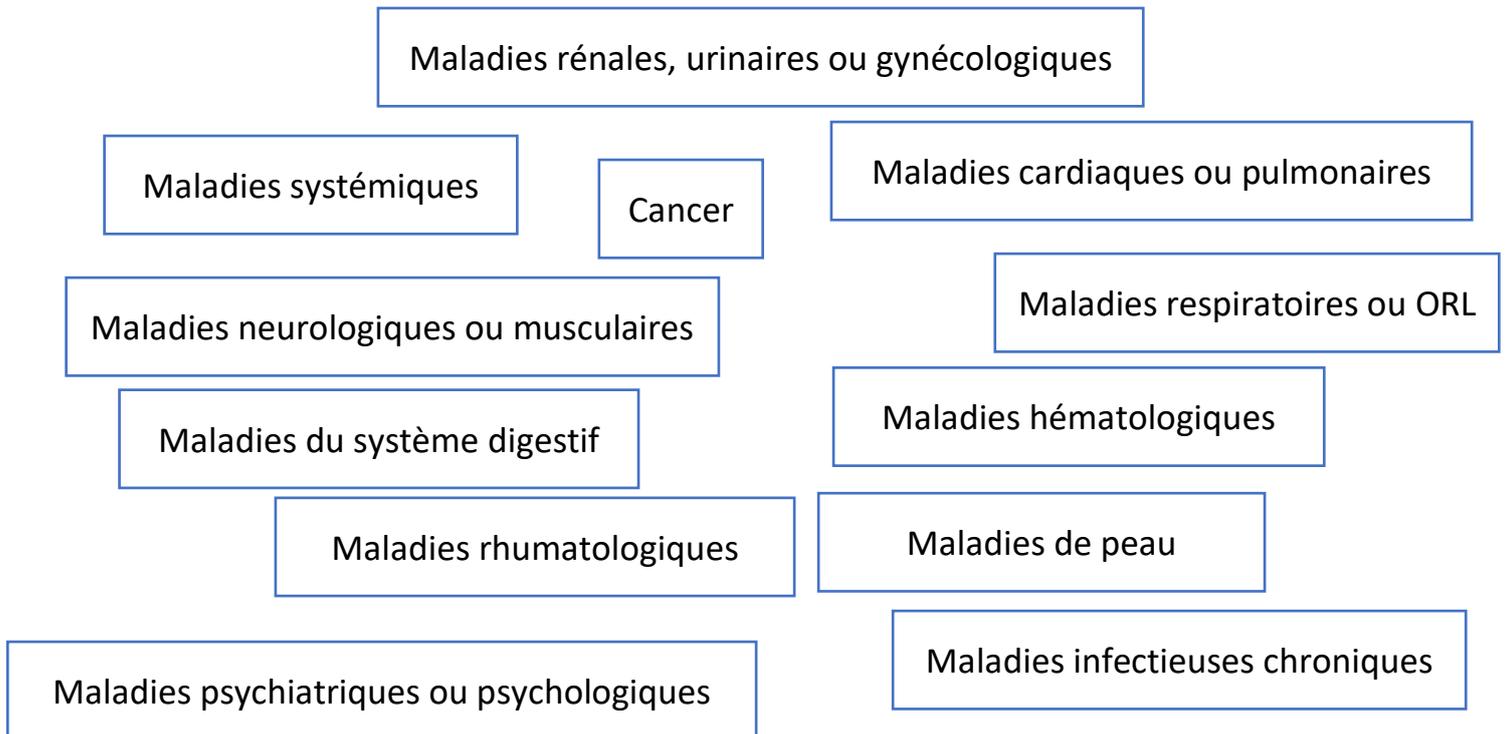
*Pour obtenir son certificat qualité de l'air*  
**certificat-air.gouv.fr**

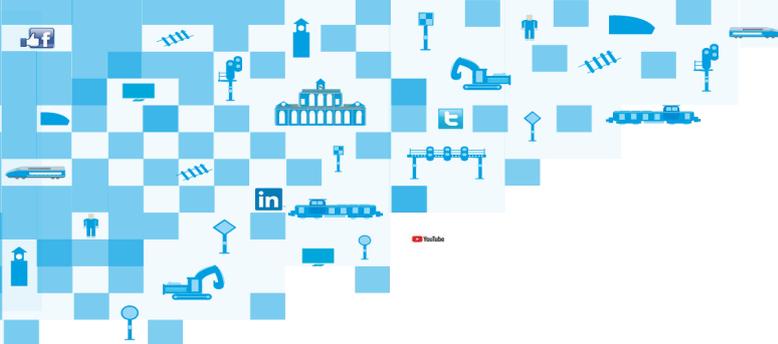
DOCUMENT DÉJÀ EN VOIE - AVRIL 2021

## QUEL LIEN ENTRE LE HANDICAP ET LES MALADIES CHRONIQUES ET INVALIDANTES (MCI) ?

Une MCI est une maladie de longue durée, évolutive, souvent partiellement invalidante susceptible d'avoir un impact majeur sur la qualité de vie professionnelle d'un salarié. En France, 15 millions de personnes sont concernées. Généralement, la MCI constitue un handicap invisible car les conséquences de la maladie sont difficilement perceptibles par l'entourage de la personne (fatigue, douleurs, crises,...). Du fait d'une incidence possible sur la vie professionnelle, les MCI peuvent ouvrir droit à une RQTH. Si celle-ci est obtenue, elle permet d'anticiper ou de mettre en place un aménagement de poste pour améliorer le quotidien (mobilier ergonomique, proposition d'une organisation différente, télétravail préconisé par le médecin du travail, transport adapté,...).

N'hésitez pas à contacter votre médecin du travail ou votre Correspondant Handicap et Emploi (CORHE) et, selon les situations, l'Action Sociale (tel : 0800 20 66 20).





# VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
KAMMERER	SYLVIE	<a href="mailto:kammerer.s@unsa-ferroviaire.org">kammerer.s@unsa-ferroviaire.org</a>	GY	JEAN MARC	<a href="mailto:gy.im@unsa-ferroviaire.org">gy.im@unsa-ferroviaire.org</a>
LEROY	ADRIEN	<a href="mailto:leroy.a@unsa-ferroviaire.org">leroy.a@unsa-ferroviaire.org</a>	LE CESNE	CLAIRE	<a href="mailto:le-cesne.c@unsa-ferroviaire.org">le-cesne.c@unsa-ferroviaire.org</a>
BERTRAND	PIERRE	<a href="mailto:bertrand.p@unsa-ferroviaire.org">bertrand.p@unsa-ferroviaire.org</a>	HENER	EVELYNE	<a href="mailto:hener.e@unsa-ferroviaire.org">hener.e@unsa-ferroviaire.org</a>
MELONI	DELIZIA	<a href="mailto:meloni.d@unsa-ferroviaire.org">meloni.d@unsa-ferroviaire.org</a>	COLLOTTE	SEBASTIEN	<a href="mailto:collotte.s@unsa-ferroviaire.org">collotte.s@unsa-ferroviaire.org</a>
NOEL	MAURICE	<a href="mailto:noel.m@unsa-ferroviaire.org">noel.m@unsa-ferroviaire.org</a>	HALAS	GAEL	<a href="mailto:halas.g@unsa-ferroviaire.org">halas.g@unsa-ferroviaire.org</a>
DEMARES	SOPHIE	<a href="mailto:demares.s@unsa-ferroviaire.org">demares.s@unsa-ferroviaire.org</a>	MARQUISE	PHILIPPE	<a href="mailto:marquise.p@unsa-ferroviaire.org">marquise.p@unsa-ferroviaire.org</a>
SCHMITT	PASCAL	<a href="mailto:schmitt.p@unsa-ferroviaire.org">schmitt.p@unsa-ferroviaire.org</a>	CAILLE	SEBASTIEN	<a href="mailto:caille.s@unsa-ferroviaire.org">caille.s@unsa-ferroviaire.org</a>
RAWOLLE	REGIS	<a href="mailto:rawolle.r@unsa-ferroviaire.org">rawolle.r@unsa-ferroviaire.org</a>	TREDEZ	CHRISTOPHE	<a href="mailto:tredez.c@unsa-ferroviaire.org">tredez.c@unsa-ferroviaire.org</a>
THEVENARD BERGER	BENOIT	<a href="mailto:thevenard.b@unsa-ferroviaire.org">thevenard.b@unsa-ferroviaire.org</a>	STRICHER	PASCAL	<a href="mailto:stricher.p@unsa-ferroviaire.org">stricher.p@unsa-ferroviaire.org</a>
DAIME	LAURENT	<a href="mailto:daime.l@unsa-ferroviaire.org">daime.l@unsa-ferroviaire.org</a>	NOWICKI	PIERRE	<a href="mailto:nowicki.p@unsa-ferroviaire.org">nowicki.p@unsa-ferroviaire.org</a>
CATIAU	BRUNO	<a href="mailto:catiau.b@unsa-ferroviaire.org">catiau.b@unsa-ferroviaire.org</a>			

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : [catiau.b@unsa-ferroviaire.org](mailto:catiau.b@unsa-ferroviaire.org)

SI VOUS SOUHAITEZ CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE : <https://www.unsa-ferroviaire.org>

POUR NOUS REJOINDRE ET ADHERER EN LIGNE, [CLIQUEZ ICI](#)

## J'adhère à l'UNSA !

**CONTRACTUELS** Efficace  
 Service public **Savoir-faire**  
**EXPERTISE** Carrières  
 Hot-Line Juridique **Autonome**  
 METIERS **STATUT**  
 Filières **Responsable**  
 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](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)

