



Journal des CSE de SNCF Réseau

N°5 Janvier Février 2020

EDITO DU SECRETAIRE FEDERAL :

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.

Table des matières

ODICEO : bien mais ...	2
Point d'étape sur la surveillance de la voie par les ESV : projections sur 2020	3
FONCTIONNEMENT DES CSSCT : QUEL BILAN ?	4
PACTE SOCIAL	5
TRAVAILLEUR ISOLÉ – ACCIDENT DU TRAVAIL	9
SECURITE DES CIRCULATIONS	10
Externalisation	11
INFOS PRATIQUES	12

Depuis le 24 janvier 2020, début de l'épidémie du Coronavirus COVID-19 en France, notre pays, au stade 2 actuellement, fait état d'une cinquantaine de personnes décédées environ et presque 2300 cas confirmés.

Certes, ces chiffres peuvent être alarmants, mais nous ne devons pas céder à la panique et ne pas faire preuve de paranoïa. Néanmoins, il est recommandé d'adopter des mesures d'hygiène afin d'éviter la propagation de ce virus.

Les conséquences économiques sont plutôt importantes car elles auront un impact sur le PIB de l'année 2020, notamment pour certaines chaînes de production industrielles qui rencontrent des difficultés d'approvisionnement, mais également sur le tourisme, la restauration, et, en ce qui nous concerne, les transports.

Le Président du groupe SNCF, Jean-Pierre FARANDOU, qui avait annoncé un manque à gagner colossal à cause de la grève, devra ajouter à cela, les pertes liées à la baisse de fréquentation des trains. Quelles seront les conséquences sur notre entreprise et sur les conditions de travail des cheminots ?

Concernant l'actualité au sein de notre entreprise, il faut noter que la décision de Jean-Pierre FARANDOU de nommer François NOGUÉ en tant que Directeur des Ressources Humaines du groupe SNCF est encourageante. Le 5 mars 2020, l'UNSA-Ferroviaire a rencontré le nouveau DRH afin de lui exposer la situation alarmante de l'entreprise à la suite des orientations politiques et stratégiques de ces dernières années. Le DRH, attentif à nos revendications et nos alertes, a pris des engagements, notamment sur le dialogue social, l'emploi, la mobilité inter sociétés, la ré-internalisation de certaines missions et l'établissement d'un projet d'entreprise qui renforce la place du ferroviaire au sein des territoires. L'UNSA-Ferroviaire encourage ces décisions et restera attentive au fait que tous les engagements, pris par la direction du groupe SNCF, soient respectés.



ZP NORD-EST NORMANDIE

ODICEO : BIEN MAIS ...

(OUTIL DIGITAL POUR LE TRAITEMENT DES INCIDENTS DE CIRCULATIONS ET TRANSMISSION DES ORDRES)

Le projet nous a été présenté lors de la séance du 26 février 2020. La ligne de Conflans/Verdun constitue l'une des 3 lignes expérimentales pour l'outil ODICEO. Le ressenti est plutôt favorable malgré les difficultés liées à une phase d'expérimentation.

Cependant, pour l'**UNSA-Ferrovialre**, certains points de vigilance sont à prendre en compte pour le déploiement :



- L'équipement des postes (écran, réseau) : en effet, y cohabitent beaucoup d'autres applications avec un risque de débit vite insuffisant. D'importants travaux doivent être entrepris sur certains sites où des insuffisances sont signalées.

Il faudra également veiller à l'ergonomie des postes avec l'ajout d'un écran.

- Pour la partie administration : la mise en œuvre nécessitera une grosse mise de départ à savoir créer une définition des administrateurs rédacteurs, administrateurs vérificateurs, administrateurs approuvateurs et administrateurs autres.

- Le rédacteur devra alimenter l'outil avec les PN, les Points facilement Repérables (PR) même s'il existe la possibilité d'importer ces données par l'outil GAIA. Il y a un gros travail de réflexion lorsque l'on bâtit les sections de ligne afin de couvrir tous les cas de figure. La sécurité reposera sur la qualité et le sérieux avec lesquels sera renseigné l'outil. Les ordres transmis seront renseignés avec les éléments pré-rentrés dans l'outil.

- Concernant la formation, pour l'**UNSA-Ferrovialre**, une journée complète est nécessaire afin d'avoir une bonne

compréhension, une bonne utilisation et donc une adhésion des agents. La majorité des agents en poste, jeunes et moins jeunes, ne sont pas tous familiarisés avec le numérique et les outils dématérialisés, contrairement à la pensée actuelle de certains de nos dirigeants.

Il faut accompagner le changement avec de réels moyens en y apportant un temps de formation en présentiel et non des KITS !

Il faudra également penser à la formation des différents administrateurs.

Tous les problématiques relevées peuvent être solutionnées par une écoute active. Néanmoins, il faut **absolument y mettre des moyens humains**. Pour l'**UNSA-Ferrovialre**, une Création Temporaire de poste de 18 mois par EIC serait le minimum. Celui-ci pourrait s'occuper de l'ensemble des problématiques. Vu le calendrier annoncé par le chef de projet, la situation devient urgente afin d'accompagner chacun des acteurs dignement.

Pour l'UNSA-Ferrovialre, ODICEO est un beau projet mais il faudra déployer des moyens afin qu'il soit une réussite en toute sécurité.



ZP NORD-EST NORMANDIE

POINT D'ETAPE SUR LA SURVEILLANCE DE LA VOIE PAR LES ESV (ENGIN SURVEILLANCE VOIE) ET LES PROJECTIONS SUR 2020

Il nous a été fait, en séance, une restitution de l'étude de reconception-optimisation réalisée en 2018, visant à optimiser et améliorer la sécurité des tournées de surveillance de la voie. Ces orientations ont été validées en décembre 2018 et présentées le 26 Février 2020 en CSE.

Elles sont les suivantes :

- Une organisation basée sur une planification des engins « Surveillance » selon une périodicité de semaines en 7j/7, en privilégiant le patrimoine des groupes UIC 2 à 6.
- Une détente des cycles pour le patrimoine V>160km/h
- La mise en place d'un mode dégradé si une tournée automatisée est invalidée
- Une étude suivie d'une expérimentation en 2020-2021 des tournées Adv (Appareil de Voie) substituées par les ESV en vue d'une possible mise en place en 2022.

Nous avons pu constater que le nombre de tournées réalisées par des Engins Surveillance Voie devrait exploser au détriment des tournées à pied.

(milliers de Km)	2020	2019	Evolution
Tournée à pied	320,2	393,6	- 18,6 %
Tournée ESV	178,5	90,1	+ 98,1 %

L'UNSA-Ferroviaire reste très inquiète de la substitution des engins au détriment des agents. Les ESV ne peuvent être qu'un complément de contrôle !

D'autant que les ESV sont très loin d'être performants notamment :

- Des problèmes de trous d'enregistrements (de quelques kilomètres à toute la tournée en elle-même) ;
- La capacité du logiciel TIMON (regroupant l'ensemble des enregistrements) qui est saturée, ne permettant pas de recevoir des AMI (Alerte Maintenance Immédiate) ;
- Des difficultés d'ordre organisationnel (garage) à suite de la suppression du personnel dans les gares !

Nous sommes également très étonnés de constater que ce projet est déjà bien avancé alors même que nous n'en sommes qu'à la phase de présentation aux élus....



Bref, pour **l'UNSA-Ferroviaire**, l'entreprise ne prend, encore une fois, pas le temps de résoudre l'ensemble des problèmes avant de mettre en place ses projets

Tous ces manquements mis en avant nous font nous interroger sur la pertinence de la mise en place d'une telle technologie de surveillance ... N'est-ce pas un peu gênant quand il s'agit de surveiller les défauts du rail et d'assurer la sécurité des circulations ?



PACTE SOCIAL

Lors d'une bilatérale, Georges ICHKANIAN, DRH de la SA Réseau, accompagné de Philippe LECALVEZ, Caroline GIRARD et Valérie DALLE, nous a présenté les orientations de la S.A. SNCF Réseau.

Le DRH nous explique que, dans un contexte où le recrutement est difficile, il faut rendre attractive notre entreprise et fidéliser nos salariés. Les démissions sont de plus en plus fréquentes, avec une croissance au fil des années.

Pourtant, la charge des travaux est importante : il est nécessaire de recruter pour mener à bien ces missions. Pour ce faire, il faut trouver des dispositifs qui permettent d'être proactifs sur le marché de l'emploi, compte tenu du plan de charge.

L'UNSA-Ferroviaire a souvent alerté de la nécessité de rendre attractive notre entreprise tout en évitant de voir démissionner les actuels cheminots. Les conditions de travail, les salaires, l'accès au logement sont des axes de progrès à privilégier.

QU'EST-CE QUI CHANGE ?

Concernant la transformation de Réseau en Société Anonyme et la fin de l'embauche au statut depuis le 1^{er} janvier 2020, de nouvelles orientations vont voir le jour avec :

- Un nouveau contrat de travail pour les futurs embauchés qui reprendra l'essentiel des droits et des devoirs des nouveaux cheminots.
- Malgré la dénonciation de l'accord Classifications/Rémunérations de branche, et même si notre S.A. n'est pas impactée directement par l'ouverture à la concurrence, il est primordial d'avoir de l'agilité dans les dispositifs pour éviter le dumping social.
- Une rémunération cohérente tout en adaptant les politiques de rémunération en lien avec le marché.
- Une possibilité de mobilités intra et inter S.A. en investissant dans les formations et en assurant une reconversion des cheminots qui changent de métier. Les erreurs faites dans le passé doivent permettre de s'améliorer. Pour cela, il est nécessaire de faire connaître nos métiers aux agents des autres S.A. L'année

dernière, un forum régional s'est tenu à Lyon pour présenter les métiers de Réseau aux agents de Mobilités.

- La continuité de la promotion professionnelle dans tout le Groupe Public Ferroviaire. Il faut faire perdurer l'ascenseur social dans notre entreprise.
- La pérennité des droits individuel et collectifs des salariés en assurant une véritable protection sociale et en établissant des accords favorables aux cheminots.

*Le passage en S.A. inquiète fortement les cheminots. La fin de l'embauche au Statut et le devenir de notre entreprise qui subit, depuis quelques années, de multiples réorganisations n'ont pas de quoi nous rassurer. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est **essentiel** de maintenir un Groupe Public Ferroviaire **Unifié** pour éviter que notre entreprise se morcelle et pour maintenir un service public de qualité.*

INFORMATIONS NATIONALES

NOUVEAU CONTRAT DE TRAVAIL :

Dès le 1^{er} janvier 2020, le contrat de droit classique devient la référence. La rémunération sera celle du marché, avec des fourchettes selon le lieu d'affectation. Les critères ne seront plus basés uniquement sur les diplômes. L'expérience et les compétences cumulées seront des éléments importants à prendre en compte. Nous faisons tous le constat que les étapes de recrutement sont longues. C'est pourquoi les phases d'attente seront considérablement réduites pour permettre une intégration plus rapide. Le nouveau contrat de travail présenté est basé sur :



- Les clauses effectives, qui ont des clauses optionnelles liées aux S.A. La mobilité des agents se fait selon leur qualification. Pour les cadres, la mobilité est nationale. Pour les maîtrises, elle est territoriale. Et pour les opérateurs, elle concerne plutôt la région administrative.
- Le dédit formation qui sera appliqué pour les formations de plus de 2500 euros.
- La clause de Non-Concurrence qui permet de ne pas diffuser notre savoir-faire aux entreprises privées.
- Les périodes d'essai de 2 mois renouvelables 1 fois pour les opérateurs ; de 3 mois renouvelables 1 fois pour les maîtrises et de 4 mois renouvelables 1 fois pour les cadres. Ces périodes d'essai ne pourront pas être réduites.
- La référence du futur règlement remplaçant le RH254 qui sera la convention collective.

*L'UNSA-Ferroviaire a pourtant **dénoncé** plusieurs années de « disette » sur l'augmentation salariale. La rémunération est un levier important pour récompenser les cheminots de leur professionnalisme et leur savoir-faire. Aujourd'hui, il existe des problèmes de recrutements mais également de détachements des agents à la SNCF. Les candidats ne se sentent plus reconnus professionnellement,. Ce qui occasionne de plus en plus régulièrement des démissions. Pour l'UNSA-Ferroviaire, le temps de tenue de poste prévu lors du premier entretien doit être respecté impérativement. Concernant la fin du RH254, notre organisation syndicale est dubitative quant à l'application du nouveau contrat de travail pour les annexes C qui, eux, ont été embauchés avec un contrat de gré à gré.*

INFORMATIONS NATIONALES

REGLEMENT INTERIEUR (RI) DE LA SA RESEAU :

Avec la transformation en SA depuis le 1^{er} janvier 2020, chaque S.A. doit avoir son propre RI avec des nouvelles particularités :

La partie disciplinaire du RI pour les contractuels se substitue au RH 254. Les agents au Statut, quant à eux, seront toujours concernés par le chapitre 9 du Statut. Néanmoins, une période transitoire jusqu'au 30 juin 2020 permet d'appliquer les dispositions du RH254 pour les contractuels déjà présents dans l'entreprise. Les nouveaux embauchés à compter du 1^{er} janvier 2020 ne bénéficieront plus de l'application du RH0254.

L'UNSA-Ferroviaire demande une véritable information dans les Instances Représentatives du Personnel mais également une diffusion, auprès des agents, des changements qu'implique la transformation en S.A. Notre

Organisation Syndicale alerte sur le devenir des commissions de notations avec la fin de l'embauche au Statut et l'extinction de celui-ci. En effet, cela a de lourdes conséquences sur la pérennité de la médecine de soin et l'obligation d'adhérer à une complémentaire santé pour les agents au Statut. Quant à l'évolution de carrière des nouveaux contractuels, il sera plus difficile de la suivre du fait de l'augmentation de leur nombre et puisque tout se fera selon le bon vouloir de la direction. L'UNSA-Ferroviaire demandera que chaque entretien annuel des contractuels soit transmis aux représentants du personnel afin qu'ils ne soient pas oubliés pendant plusieurs années.

DIALOGUE SOCIAL :

La Direction de Réseau reconnaît que le dialogue social s'est fortement dégradé au fil des années et qu'il y a nécessité à améliorer considérablement les conditions de travail. Les managers doivent être formés aux RPS et mettre en œuvre ainsi une prévention efficace.



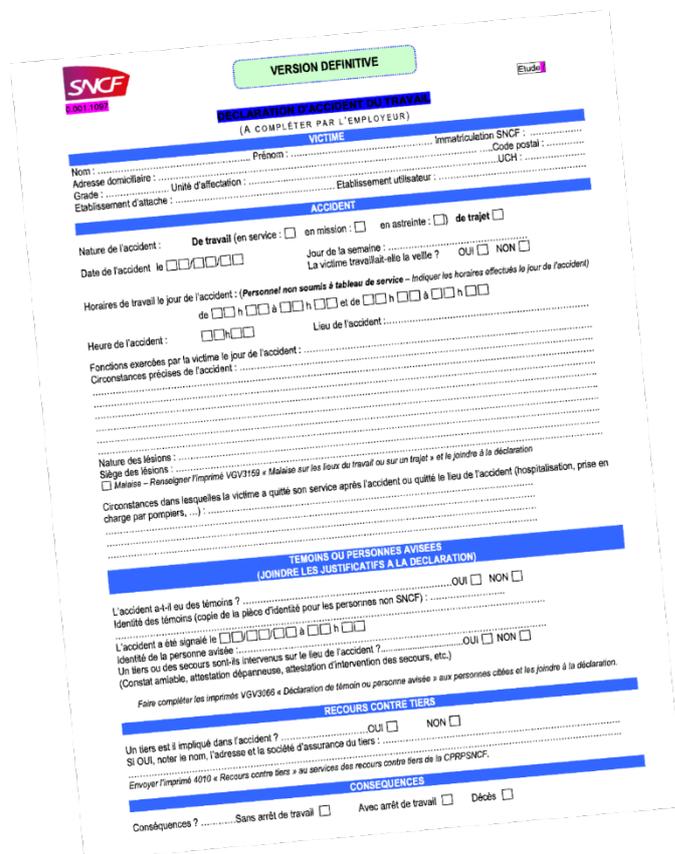
L'UNSA-Ferroviaire alerte sur la perte de la proximité avec la mise en place des CSE. Malgré la désignation de RPX, de membres CSSCT et de DS, certains établissements ne semblent pas prendre au sérieux les représentants du personnel et ne les informent pas systématiquement des sujets ou événements importants du périmètre concerné. Notre Organisation Syndicale a interpellé le nouveau Président de la SNCF, Jean-Pierre FARANDOU, qui s'est engagé à faire un bilan des nouvelles instances et à améliorer le dialogue social. Les RPS ont parfois des conséquences dramatiques et ce sujet semble enfin être pris au sérieux

TRAVAILLEUR ISOLÉ – ACCIDENT DU TRAVAIL

Lorsque un salarié « Travailleur Isolé » fait une déclaration d'Accident du Travail, il doit **IMPÉRATIVEMENT préciser l'identité de la première personne avisée ainsi que la date et l'heure**. Pour rappel, l'employeur doit être avisé dans les plus brefs délais.

Pour une meilleure prise en charge, il est fortement recommandé, lors des faits, de demander l'intervention des pompiers pour la traçabilité.

Nous avons constaté qu'un grand nombre de dossiers n'ont pas été reconnus par la Caisse d'Assurance Maladie (Caisse de Prévoyance SNCF ou Sécurité Sociale) en l'absence de témoins.



SNCF VERSION DEFINITIVE

DECLARATION D'ACCIDENT DU TRAVAIL
(A COMPLÉTER PAR L'EMPLOYEUR)

VICTIME

Nom : Prénom : Immatriculation SNCF :
 Adresse domiciliaire : Code postal :
 Grade : Unité d'affectation : UCH :
 Etablissement d'attache : Etablissement utilisateur :

ACCIDENT

Nature de l'accident : De travail (en service) en mission en astreinte de trajet

Date de l'accident le Jour de la semaine : La victime travaillait-elle la veille ? OUI NON

Horaires de travail le jour de l'accident : (Personnel non soumis à tableau de service – Indiquer les horaires effectués le jour de l'accident)
 de h à h et de h à h

Heure de l'accident : Lieu de l'accident :

Fonctions exercées par la victime le jour de l'accident :
 Circonstances précises de l'accident :

Nature des lésions :
 Siège des lésions :
 Malaise – Renseigner l'imprimé VGV3159 « Malaise sur les lieux du travail ou sur un trajet » et le joindre à la déclaration

Circonstances dans lesquelles la victime a quitté son service après l'accident ou quitté le lieu de l'accident (hospitalisation, prise en charge par pompiers, ...):

TEMOINS OU PERSONNES AVISEES
(JOINDRE LES JUSTIFICATIFS A LA DECLARATION)

L'accident a-t-il eu des témoins ? OUI NON

Identité des témoins (copie de la pièce d'identité pour les personnes non SNCF) :

L'accident a-t-il été signalé le à h à h

Identité de la personne avisée : OUI NON

Un tiers ou des secours sont-ils intervenus sur le lieu de l'accident ? OUI NON

(Constat amiable, attestation d'obtempérance, attestation d'intervention des secours, etc.)

Faire compléter les imprimés VGV3066 « Déclaration de témoin ou personne avisée » aux personnes cibles et les joindre à la déclaration.

RECOURS CONTRE TIERS

Un tiers est-il impliqué dans l'accident ? OUI NON

SI OUI, noter le nom, l'adresse et la société d'assurance du tiers :

Envoyer l'imprimé 4010 « Recours contre tiers » au service des recours contre tiers de la CPRPSNCF.

CONSEQUENCES

Conséquences ? Sans arrêt de travail Avec arrêt de travail Décès



Si vous vous trouvez dans ce cas, **l'UNSA-Ferroviaire vous invite à faire « appel » de cette première décision car, suite à contestation, le dossier est reconsidéré et la Caisse d'Assurance Maladie donne une suite favorable dans une très grande majorité des cas, surtout si le dossier est complet.**

SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS

L'UNSA-Ferroviaire dénonce qu'afin de pallier aux conséquences d'un mouvement de grève très suivi, la Direction de SNCF Réseau accorde, le 4 décembre 2019, une dérogation à l'IN1588 et Catégorie C, applicable du 5 au 31 décembre 2019, en pleine période automnale !



Pour rappel, l'IN1588 est le référentiel qui traite des mesures à prendre contre l'oxydation du rail et du bon fonctionnement des circuits de voies. Ceux-ci assurent la sécurité des circulations mais également le bon fonctionnement de certains passages à niveau. Des directives sont à appliquer lorsqu'il n'y a aucune circulation au-delà de 72h soit 3 jours.

Cette dérogation permettait de porter le délai de ??? jusqu'à 140h soit presque 6 jours sans aucune circulation sur certaines lignes !!!

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la Sécurité des Circulations, donc des voyageurs, des cheminots mais aussi des usagers de la route, est MISE EN DANGER !

Quand on analyse le nombre de faits marquants de ces dernières années suite à « déshuntage », tels que déraillements et dysfonctionnements de passages à niveau, on ne peut inciter à appliquer une telle dérogation pour permettre un retour à un trafic normal plus rapidement.

La Direction de SNCF Réseau n'a pas la même sensibilité de la SÉCURITÉ pour avoir accordé cette dérogation, au vu des potentielles conséquences. De plus, la responsabilité juridique d'appliquer cette note I/2019/248524 repose entièrement sur les dirigeants des Infrapôles qui décideront de la faire appliquer.

Durant cette même période, sur la Région de Paris Sud-Est, nous avons constaté, qu'afin de ne pas atteindre une interruption de trafic de longue durée, la Direction a fait circuler, à plusieurs reprises, un engin Y-8000 Haut-Le-Pié (classé Catégorie A) pour assurer le bon fonctionnement des circuits de voie ...





EXTERNALISATION

Par la volonté de notre ancien PDG Patrick Jeantet, SNCF Réseau se retrouve aujourd'hui mis en concurrence pour effectuer des opérations que ses propres salariés sont à même de faire. Notre direction n'a de cesse de compenser la surcharge de travail consécutive aux Grands Travaux par un recours massif à l'externalisation.

Pourtant, l'externalisation, ce n'est pas ça ! Son but est de se concentrer sur les forces de l'entreprise et d'externaliser les opérations que l'on ne maîtrise pas ou peu. Une PME très spécialisée dans les machines-outils pourra externaliser la gestion des fiches de paie par exemple. Ces PME confient certaines activités à des entreprises qui maîtrisent parfaitement un savoir-faire spécifique, comme par exemple les métiers de l'informatique.

Le premier risque de l'externaliser est la dépendance par rapport à son sous-traitant qui aura toute latitude pour pratiquer des prix prohibitifs, surtout s'il se retrouve en situation de monopole.

À SNCF Réseau, et sous réserve de changement de stratégie, trois domaines ne seront pas externalisés : la maîtrise d'ouvrage, la surveillance du réseau et l'astreinte. Certains métiers dits à forte valeur ajoutée, comme les essayeurs, seront gardés en interne.

En dehors de ces activités, tous les secteurs sont touchés que ce soit à la Voie, SE, SM, Câténaire, les ouvrages d'art (OA), l'assistance MOET et les Métiers SNCF SLG (Sécurité, Logistique, Globale) (anciennement SNCF entrepreneur) et, bien sûr, à la Direction des Etudes avec une volonté d'atteindre 38% d'externalisation en 2021 !

Les domaines d'externalisation privilégiés sont, à des degrés divers, l'annonce des circulations, les agents d'accompagnement Trains Travaux et la conduite autonome, les missions de perchage et la dépose repose d'installations de sécurité (IS) pour des Travaux Voie.

La direction le reconnaît, l'externalisation coûte au moins

10% de plus que si les travaux étaient faits par des cheminots. De plus, le management d'un prestataire est différent de celui d'un agent en interne : il faudra d'abord **contractualiser puis s'assurer de la qualité de cette prestation**. Si on enlève les heures passées par l'encadrement, afin d'organiser et de piloter la production, en étant garant de la sécurité, ainsi que le temps passé à contrôler la qualité du prestataire, que reste-t-il comme plus-value à l'externalisation ? A cela, s'ajoutent les risques liés à la **sous-traitance en cascade**, avec l'utilisation de personnel ne maîtrisant pas toujours notre langue.

L'autre grande idée est de faire appel à **des entreprises « partenaires »**, généralement du BTP, et de « les faire monter en compétence ». Elles pourront alors être entièrement autonomes et ainsi livrer un ouvrage clé en main. Mais de l'aveu même de la direction M&T, la prestation, actuellement, est nettement en deçà des exigences requises

Pour l'UNSA-Ferroviaire, tel un cliquet, l'externalisation s'enclenche dans tous les métiers de M&T. Aujourd'hui, à des degrés divers, plus aucun métier n'est épargné. De plus, demander à des cheminots de collaborer avec une entreprise « partenaire » pour l'assister puis la faire monter en compétences est une duperie ! Autrement dit, montrez-moi vos méthodes de travail, laissez-moi à dispo tous les référentiels (qui, d'ailleurs, sont encore classés 'document interne) et l'entreprise « partenaire » en fera bon usage ! Que deviennent les cheminots dans tout ça ?

L'UNSA-Ferroviaire a pour certitude que le passage du 'Faire au faire faire' amène les cheminots à devenir de **simples approbateurs démotivés** car ce n'est que leur retirer le métier dont ils étaient fiers à juste titre

VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE ZP NEN

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

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : 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
EXPERTISE Savoir-faire
Hot-Line Juridique Carrières
Filières Autonome
STATUT 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