



Journal des CSE de SNCF Réseau N°9 Sept/Oct 2020

ZP Nord Est Normandie

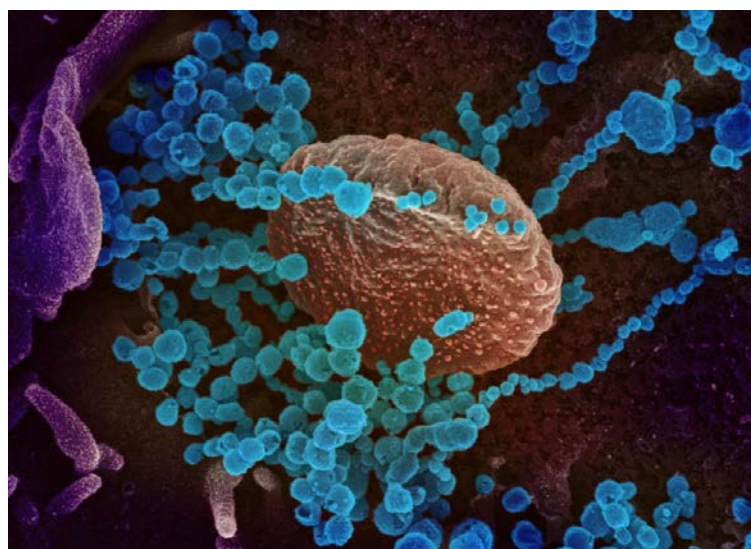
Qu'est-ce que le CSE ?

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.



Il court, il court toujours le Virus !



Table des matières

L'Édito du Secrétaire Fédéral	2
Ouverture à la concurrence : le début de la fin pour réseau.....	3
Les Evènements de sécurité remarquables (ESR) à la maille du CSE.....	5
« Un décret d'application de l'article 172 de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) qui ne cache plus ses intentions ... »	6
TGV DU FUTUR : LE MAGLEV JAPONAIS.....	7
Election au CA	8
Tous SNCF	8



ZP NORD-EST NORMANDIE

L'ÉDITO DU SECRETAIRE FEDERAL PAR C. THETIER

Mes cher(e)s collègues,

Le virus COVID-19 continue de faire des ravages parmi nos proches et nos connaissances avec presque 800 000 cas et plus de 33 000 décès à ce jour. Les annonces du président MACRON du mercredi 28 octobre 2020 instaurent l'entrée en vigueur d'un nouveau confinement depuis le vendredi 30 octobre. De quoi voir la situation de certains commerces se dégrader avec le risque de devoir mettre la clé sous la porte.

Ce virus paralyse l'économie de la France, mais ne semble pas ralentir les restructurations de Réseau au sein de notre Entreprise :

Sur la Zone de Production Atlantique : création d'un établissement industriel et d'Infrapôles augmentés, fusion de 4 EIC en 2, évolution du métier RH.

Sur la Zone de Production Sud-Est : création d'un établissement industriel et réorganisation des Infrapôles et Infralogs.

Sur les Zones de Production Nord-Est-Normandie et Ile-de-France, modification des limites géographiques de Paris-Est au profit de la Champagne-Ardenne et de la Lorraine.

À cela, s'ajoute le projet de l'Entreprise « TOUS SNCF » qui concerne le Groupe SNCF jusqu'aux plus petites entités des établissements.

Certes, certaines de ces réorganisations sont essentielles au bon fonctionnement de notre Entreprise, mais contribuent à l'effet anxiogène sur tous les cheminotes et cheminots. D'autres projets, quant à eux, sont parfois bâclés et ont une forte incidence sur le volet social qui n'a pas été étudié minutieusement.

De plus, depuis le début de la crise sanitaire, les agents qui doivent travailler le font pour la plupart avec la « boule au ventre ». Cette situation inédite inquiète les agents et impacte leur concentration. Comment être pleinement attentif à son poste de travail lorsqu'il y a des risques de contracter le virus ? De plus, les agents doivent scrupuleusement respecter les gestes barrières tout en effectuant leur mission, ce qui ne rend pas la chose facile. Les capacités de concentration et d'attention en profondeur ne peuvent pas s'améliorer si nous avons plusieurs points de vigilance. Personne n'est capable de maintenir une concentration et une attention parfaites pendant une journée de travail dans cette situation de stress omniprésente. Les gestes barrières sont respectés, mais parfois au détriment des gestes qui sauvent ou autres règles de sécurité. L'UNSA-Ferroviaire a constaté, de manière générale, une augmentation des accidents de travail, parfois avec des conséquences dramatiques depuis la pandémie. Lorsque notre Organisation Syndicale a pris connaissance des nouvelles mesures applicables à partir du lundi 12 octobre, qu'elle ne fût pas notre étonnement d'apprendre que des sanctions disciplinaires seraient envisagées pour les personnes qui oublieraient les gestes barrières. Il y a de quoi stresser davantage les agents lors de leur journée de travail. Pour autant, il aura fallu presque 6 mois pour que la Direction accepte la proposition de l'UNSA-Ferroviaire, à savoir la mise en place de la vigie dans les collectifs de travail. Cette mesure devait pourtant s'appliquer dans tous les collectifs pour permettre de faire les rappels si nécessaire en offrant une plus grande concentration sur leur quotidien en toute sécurité et ainsi diminuer le risque d'accident. Notre Organisation Syndicale sera vigilante afin que toutes les mesures soient prises pour permettre aux agents de travailler dans les meilleures conditions possibles, en toute sécurité.

Je terminerai mon Édito en mettant à l'honneur les cheminotes et cheminots qui se sont mobilisés pour les sinistrés des villages de la vallée de la Roya qui ont subi de plein fouet la crue.

Une fois de plus, les agents de Réseau ont prouvé leur dévouement et leur conscience professionnelle en aidant les habitants victimes d'une catastrophe climatique.

*Pour construire un avenir meilleur, choisissez un syndicalisme efficace.
Rejoignez l'UNSA-Ferroviaire !!!*



ZP NORD-EST NORMANDIE

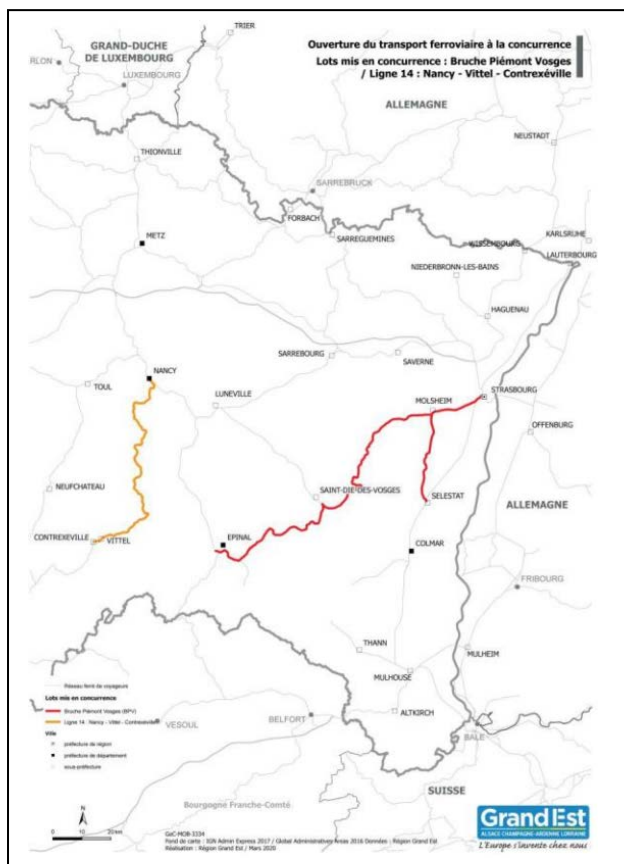
OUVERTURE A LA CONCURRENCE : LE DEBUT DE LA FIN POUR RESEAU

Comment en est-on arrivé là ?

- 2018 : La « Loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire » autorise l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de voyageurs (pour rappel, l'ouverture à la concurrence du fret date de 2006).
- 2019 : La « Loi d'Orientation des Mobilités » permet aux Régions de se voir transférer par SNCF Réseau la gestion des lignes « d'intérêt local ou régionales à faible trafic ». Elles obtiennent ainsi la possibilité de lancer des appels d'offres pour l'exploitation de lignes sur des réseaux de trains subventionnés (TER, Intercité).

Dès lors, 3 Régions souhaitent ouvrir certaines de leurs petites lignes ferroviaires à la concurrence : **Grand Est, Hauts-de-France, et grand-sud (PACA).**

Vous pensiez que la mise en concurrence ne concernait que l'exploitation des circulations ? Erreur ! Certains lots comportent également l'entretien du matériel (trains, engins), de l'ensemble des infrastructures (rails, signaux, ...), l'exploitation des postes (AC, aiguilleurs) ...Voici le détail par Régions :



Grand Est

3 lots sont ouverts à la concurrence pour une durée de concession de 22 ans. Grand Est est la première Région à ouvrir à une concurrence complète : infrastructure **et** circulation des trains.

- **Nancy – Contrexéville (ligne 14)** : cette ligne est fermée depuis 2016. Les travaux de régénération de l'infrastructure sont évalués à 66 millions d'euros à la charge du nouvel exploitant. L'attribution du marché se fera en 2022, ainsi que le suivi de travaux et les préparations, pour une mise en service en 2024

- **Bruche Piémont des Vosges (lignes 17 et 18)** : ce lot comprend un ensemble de tronçons entre Strasbourg et Epinal, certains desservis par le train, d'autres par car. Le nouvel exploitant devra réaliser des travaux de régénération sur plusieurs portions. Attribution du marché en 2023 et mise en service 2025.

Sur ces 2 premiers lots, on compte environ 60 emplois Équivalents Temps Plein (ETP) concernés pour les agents de Réseau, sans compter les métiers transverses (CPS, RH...) (228 ETP à TER).

- **Transfrontalier** : à moyen terme, la Région Grand Est prévoit de reproduire cette ouverture aux lignes transfrontalières la reliant aux agglomérations Allemandes voisines.

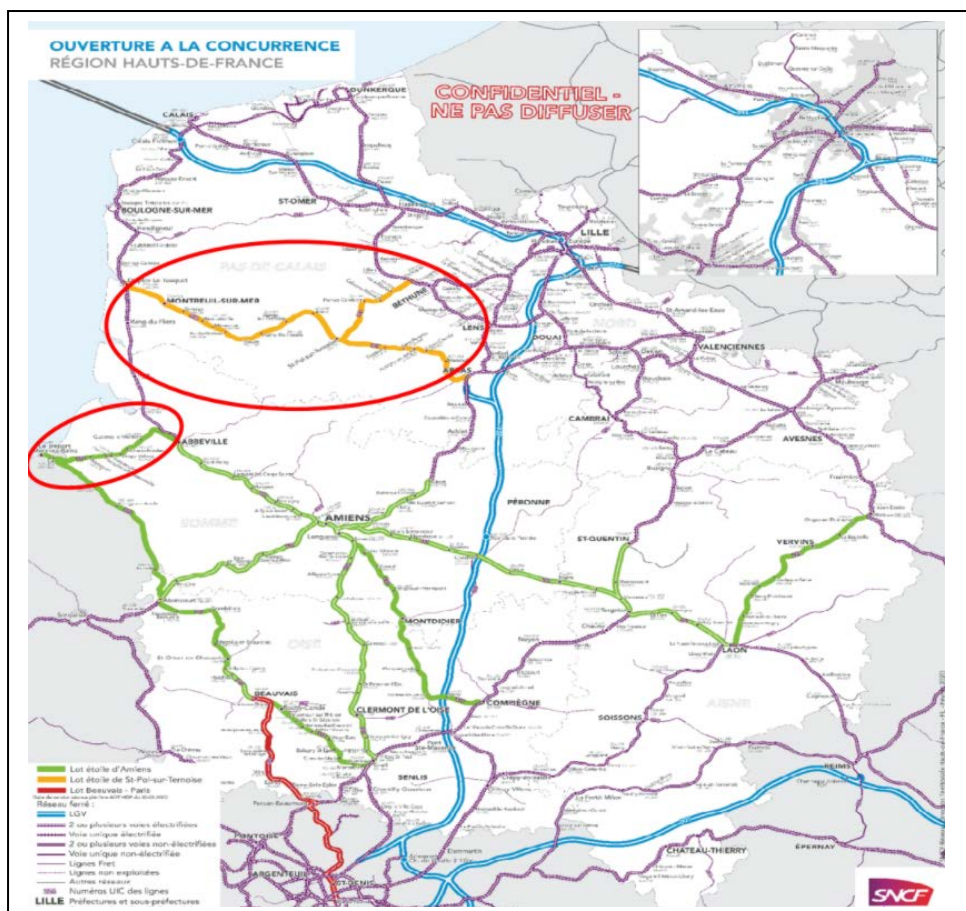


ZP NORD-EST NORMANDIE

Hauts-de-France

3 lots de lignes TER sont ouverts à la concurrence, et représentent environ 20% du trafic TER régional. La durée des concessions est de 10,5 à 11 ans, dont 18 à 24 mois dédiés à la mise en place, et 9 années d'exploitation. L'attribution des marchés est prévue début 2022, et la mise en œuvre opérationnelle débutera fin 2023 ou à la mi-2024.

- **L'Étoile de St Pol** : concerne les lignes reliant St Pol sur Ternoise à Arras, Béthune et Étaples. Ce lot aura une infrastructure remise à neuf d'ici 2023 (cout des travaux : 72 millions d'euros). Actuellement, le service y est en partie opéré en cars de substitution affrétés par la SNCF.
- Il y a plusieurs options possibles, avec ou sans gestion de la maintenance de l'infrastructure et des gares (le Conseil Régional activera cette partie ou non selon les propositions des repreneurs).
- Selon l'option retenue, une dizaine d'agents Réseau pourront être concernés sur ce lot.
- **L'Étoile d'Amiens** : concerne l'axe Abbeville – Le Tréport, actuellement desservi par autocars de substitution. Ici aussi, selon l'option qui sera retenue, moins d'une dizaine d'agents Réseau serait impactée.
- **Beauvais – Paris** : L'enjeu est d'améliorer la desserte Sud Picardie/gare du Nord. Pour ce lot, seule SNCF Mobilité est concernée.



Les avis d'appel à la concurrence sont parus sans que SNCF Réseau n'y prenne part, au grand étonnement des cheminots. Dès lors se pose la question du devenir des agents concernés. **L'UNSA-ferroviaire** est clairement opposée à l'ouverture du marché ferroviaire, mais cette réalité politique s'impose à nous. Plutôt que de la subir de plein fouet, nous prenons part aux débats afin que les conséquences pour les agents soient limitées.



ZP NORD-EST NORMANDIE

LES EVENEMENTS DE SECURITE REMARQUABLES (ESR) A LA MAILLE DU CSE

Tout exploitant ferroviaire (les Établissements Ferroviaire et les Gestionnaires d'Infrastructure) est tenu de remonter à l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), les incidents et accidents ayant touché leurs périmètres. Cette obligation est reprise par l'arrêté du 4 janvier 2016. Dans le jargon de la SÉCURITÉ FERROVIAIRE, outre les Incidents Sécurité Communs (ISC) qui intègrent les accidents ayant provoqué des blessures graves voire ayant entraîné la mort (suicides, accidents de PN...), on parle également d'événements de sécurité Remarquables (ESR). Ces derniers sont constitués par « *tout événement susceptible d'avoir eu ou ayant eu une incidence sur la SÉCURITÉ FERROVIAIRE* ». Une classification de 1 à 6 permet de mesurer le degré de gravité sachant que les indices 1 à 4 abordent la notion D'ÉVÉNEMENTS (aux conséquences « mineures », « matérielles », « individuelles » et « collectives ») tandis que les indices 5 et 6 reprennent les ACCIDENTS (avec des conséquences « significatives », voire « graves »). Les ESR les plus fréquents sont les « expéditions de circulations sans ordre prévu », les « talonnages d'aiguillage ou bivoies », les « défauts de mesures de protection » et les « autorisations de franchissement sans vérification ».

Chaque année, l'EPSF rend publics dans son rapport annuel ces indicateurs (<https://securite-ferroviaire.fr/communication/publications-de-lepsf>). Il en est de même dans le DATA SNCF.

En 2019, la mise en place des Comités Sociaux Economiques (CSE) au sein la SNCF a bousculé la structuration des anciennes Instances Représentatives du Personnel (IRP).

Les Comités d'Établissements (CE) mais également les instances par métiers comme les Commissions Professionnelles Centrales (CPC) ont disparu. La structure quasi unique dénommée CSE s'est retrouvée face à une multitude de compétences élargies avec des périmètres parfois à la maille de plusieurs régions (Nord - Est - Normandie, Nouvelle Aquitaine, Sud - Est) voire ... de l'hexagone (Gares & Connexions, Directions Techniques ex Ingénierie & Projets ...)! **La crise sanitaire actuelle, l'explosion des réorganisations sur le périmètre Nord - Est - Normandie et l'insuffisance des données fournies par la DZP ont contribué à affaiblir le regard des élus sur les ESR.** A minima et dans un tel contexte d'empilement des responsabilités, il convient de replacer à la maille des Commissions Santé Sécurité, Conditions de travail (CSSCT) rassemblant plusieurs établissements de production (M&T et circulation) l'étude des ESR. L'actuel accord d'établissement prévoit en son article 14, point C dernier alinéa un « *temps de travail séparé sur le périmètre de chacun des établissements* ».

Niveau 6 Événement qui a eu des conséquences graves
Niveau 5 Événement qui a eu des conséquences significatives
Niveau 4 Événement qui aurait pu avoir des conséquences humaines collectives
Niveau 3 Événement qui aurait pu avoir des conséquences humaines individuelles avec 1 ou 2 tués ou blessés graves
Niveau 2 Événement qui aurait pu avoir des conséquences matérielles, voire des blessés légers
Niveau 1 Événement "mineur" de sécurité

Pour l'UNSA-Ferroviaire et quitte à renforcer cette périodicité (1 fois/trimestre minimum) et améliorer la présentation des rapports (pôles « S » et « QSE ») du côté des établissements, la capacité d'expertise des élus doit être renforcée



ZP NORD-EST NORMANDIE

« UN DECRET D'APPLICATION DE L'ARTICLE 172 DE LA LOI D'ORIENTATION SUR LES MOBILITES (LOM) QUI NE CACHE PLUS SES INTENTIONS ... »



D'abord, il n'est pas inopportun de replacer cette petite phrase (tenue par Jean-Cyril Spinetta en 2018 dans son rapport remis au Gouvernement sur le réseau ferroviaire Français) qui en dit long ... : « *La somme des recettes des péages et des concours publics doit permettre la couverture du coût complet de l'infrastructure* », avec en filigrane les obligations européennes en la matière (...). Aujourd'hui, c'est au tour du Président de la Société Anonyme (SA) SNCF Réseau de rappeler sa position en la matière : « *une des composantes essentielles de notre nouveau plan stratégique sera d'adapter à l'avenir la taille du réseau aux moyens financiers qui seront disponibles* ». Dit crûment, si les péages et les concours publics ne couvrent pas le coût complet de l'infrastructure ferroviaire ... on reconsidèrera la place de SNCF Réseau sachant que la réforme de 2018 l'oblige à

atteindre l'équilibre financier à l'horizon 2024 !

Concernant le réseau capillaire (UIC 7 à 9) durement malmené ces dernières années sur l'autel de la grande vitesse et du désintérêt croissant du transporteur SNCF, l'avenir s'écrit soit avec un cofinancement SNCF Réseau/État soit par un transfert à l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). C'est ce dernier point qui attire toute l'attention de l'*UNSA-Ferroviaire*. Introduite par la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM), cet article ouvrait la porte à un transfert de compétences (entretien et exploitation) à de nouveaux acteurs différents de l'actuel Gestionnaire d'Infrastructure (GI) SNCF Réseau. Initialement, seules les lignes d'intérêt local ou régionales à faible trafic pouvaient être confiées par les régions concernées à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet d'un transfert de gestion. Or, la récente parution du décret d'application dudit article (N°172) élargit davantage le champ d'application. En effet, ce sont près de 80% du réseau

ferroviaire Français structurant qui se trouve potentiellement concerné par un transfert !!!! La SA SNCF Réseau ne peut candidater, sauf à créer une énième filiale afin d'y faire migrer les cheminots sous forme de détachement (inévitavelmente limité dans la durée) le bénéfice reviendra aux grands groupes du BTP (qui ont récupéré les autoroutes les plus rentables dans leurs escarcelles) !!! L'Autorité de Régulation des Transports (ART) et le Conseil d'État devraient statuer rapidement sur cette réécriture tout simplement explosive pour le monde cheminot, mais également pour la pérennité de la SA SNCF Réseau qui joue aujourd'hui sa survie.

Outre un pillage (organisé et méthodique) du patrimoine ferroviaire Français, c'est l'avenir de plusieurs (dizaines) de milliers d'emplois (et de savoir-faire) qui se joue alors que plusieurs pans de la convention collective de branche sont au point mort (à la suite de la dénonciation récente des accords classifications et rémunérations par deux organisations syndicales à la pointe du refus systématique).

En conclusion et malgré un contexte pandémique des plus anxiogènes, la désintégration du système ferroviaire est engagée avec un risque d'ATOMISATION du secteur ferroviaire Français que le secteur des transports routiers subit quotidiennement. Les élus *UNSA Ferroviaire* veilleront à défendre l'intérêt des cheminots !!

TGV DU FUTUR : LE MAGLEV JAPONAIS (PAR C. PRETAT)

L'avenir en matière de ferroviaire se construit avec les nouvelles technologies que ce soit pour les nouveaux postes d'aiguillage de type CCR ou CCU, ou pour les nouveaux matériels roulants. À ce sujet, le Japon est bien connu avec ses trains Shinkansen en service depuis 1964.

Mais maintenant, cela fait des années que l'opérateur ferroviaire japonais JR Central teste son futur Maglev, un train à Très Grande Vitesse à sustentation magnétique alimenté par induction.

À l'horizon 2027, le Shinkansen L0, c'est son nom, doit relier les 236 km séparant Shinagawa, au sud de Tokyo, de Nagoya en 40 minutes seulement ! Avec 603 km/h en pointe, il détient déjà depuis le 21 avril 2015, le record du monde de vitesse des trains en conduite manuelle.

Le dernier prototype avec sa motrice hyperprofilée de 28 mètres de longueur a été dévoilé fin mars.

Au Japon, 80% des 286 km de voie à grande vitesse Maglev seront situés sous terre et le projet devrait coûter environ 55 milliards de Dollars.

Ce train comprendra 16 voitures capables de transporter un millier de voyageurs.

Les passagers pourront se procurer des billets en 2027 pour cette nouvelle ligne.

Il est prévu que les trains rouleront à une vitesse commerciale maximale de 505 km/h.

À la lecture de ces chiffres incroyables, certains pourraient douter et y voir un risque pour la sécurité des voyageurs.

Il n'empêche qu'en 60 ans d'exploitation, les lignes ferroviaires à grande vitesse du Japon n'ont connu aucun accident mortel, ce qui en fait l'un des moyens de transport les plus sûrs au monde.

Le service Maglev a comme objectif l'intention de maintenir ce record.

Le Japon ne souhaite pas s'arrêter là en se cantonnant à son réseau local.

En effet, cette technologie a été proposée aux États-Unis pour construire une ligne Maglev entre New York et Washington.

À quand l'arrivée de cette nouvelle technologie Maglev sur notre réseau ferré français ?

Source : Science et Vie N°1234 juillet 2020





INFORMATIONS NATIONALES

ELECTION AU CA (PAR C. THETIER)

Le Conseil d'Administration est le plus haut lieu de décision et de contrôle des entreprises.

Il a comme mission, à la tête d'une société, de définir sa stratégie.

Le rôle des Administrateurs salariés est de garantir l'intérêt social de l'entreprise.

Les élections des Conseils d'Administration de 4 des 5 sociétés (SA SNCF, SA Voyageurs, SA Réseau et SA Gares & Connexions) se dérouleront du 04 au 10 décembre 2020 par l'intermédiaire du vote électronique.

Les agents de Réseau pourront voter pour les candidats de la SA Réseau et de la SA SNCF.

Les candidats UNSA-Ferroviaire ont été désignés suivant les critères d'expériences acquises au cours de leurs parcours professionnels et syndicaux leur permettant de s'approprier un large panel de sujets qui sont portés au CA. Constitués en équipe, par leur complémentarité et leur transversalité, ils sauront apporter une voix solide tout en respectant les obligations de confidentialité de chacun. Ces candidats vous seront présentés lors du prochain journal CSE.

Pour défendre vos intérêts, votez UNSA-Ferroviaire !!!

TOUS SNCF (PAR C. THETIER)

Depuis son arrivée, Jean-Pierre FARANDOU a fait le constat d'une Entreprise déboussolée.

En se basant sur les résultats d'Ampli et d'Allure, il s'est interrogé sur comment l'Entreprise doit fonctionner. Il a donc décidé de mettre en place un nouveau projet avec pour objectif de fédérer autour d'une vision commune, de forger un état d'esprit Groupe SNCF dans un contexte très mouvant.

Il y a une volonté après le SNCF Bashing de rétablir la fierté des agents.

Le 15 septembre 2020, JP FARANDOU a dévoilé les **3 valeurs choisies** pour le projet :

- **L'Engagement**, considéré comme l'ADN de l'entreprise.
- **L'Efficacité**, le fruit d'un parti pris et un objectif permanent.
- **L'Ouverture** : par nature, ouverture aux territoires, à l'innovation, à la comparaison...

En ce qui concerne la SA Réseau, un nom spécifique a été donné au projet : « TOUS SNCF Ambition Réseau ».

Pour ce qui est du calendrier

Un projet stratégique du Groupe SNCF à 10/15 ans a été établi en septembre 2020.

Chaque SA : doit produire le sien à 5 ans. La SA Réseau a réalisé sa feuille de route fin septembre. Chaque établissement fera un projet à 3 ans qui devra être établi pour fin décembre 2020.

L'ensemble de ces projets doivent intégrer les éléments constitutifs de la « maison SNCF » c'est-à-dire **les 6 Piliers** :

Les fondations :

- **LA SÉCURITÉ ET LA SURETÉ** : la base absolue de la SNCF.

Les étages :

- **SATISFACTION ET ENGAGEMENT DES SALARIÉS,**
- **QUALITÉ DE PRODUCTION ET DE SERVICE,**
- **PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE**
- **ENGAGEMENT SOCIÉTAL, TERRITORIAL ET ENVIRONNEMENTAL,**

La toiture :

- **SATISFACTION ET RELATIONS CLIENTS** : assure la pérennisation. À l'ère de l'ouverture à la concurrence, il faut satisfaire les clients.

INFORMATIONS NATIONALES

Mikael LEMARCHAND, Chef de Projet de TOUS SNCF, est très attaché à une démarche de co-construction sauf pour la partie stratégique et financière du groupe.

La démarche Tous SNCF couvre, au travers des 9 chantiers qui la structurent, un éventail large de sujets pour l'entreprise, depuis son identité et sa stratégie globale jusqu'à la méthode d'élaboration des projets d'établissements ou d'entités, en passant par le nécessaire accompagnement managérial dans la durée qu'une telle initiative requiert. Pour le Chef de Projet, il est nécessaire d'établir une note de synthèse qui vise à recenser et partager les thèmes, pour chaque chantier, qui gagneraient à nourrir le dialogue social et à bénéficier d'échanges constructifs avec les partenaires sociaux.

En ce qui concerne le périmètre Réseau, Alain QUINET est assisté de Christel PUJOL-ARAUJO, arrivée en juillet, pour l'aider. Vincent TETON supervise les établissements pilotes.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est essentiel de participer à l'élaboration de « TOUS SNCF » et de suivre son évolution. C'est la première fois que la Direction souhaite associer les partenaires sociaux dans un tel projet. Certes, il faut rester vigilant sur l'utilisation que pourra faire la Direction de nos revendications et nos propositions, mais puisqu'il faut choisir « avec ou sans Nous », l'UNSA-Ferroviaire, en tant qu'Organisation Syndicale responsable, choisit de s'investir dans ce projet avec, néanmoins, des conditions :

- *Toujours placer l'humain au cœur du projet en s'assurant que cette nouvelle réorganisation n'altère pas la santé des Cheminots ;*
- *Construire ensemble en prenant en considération les revendications lorsqu'elles sont*

argumentées et fondées ;

- *Établir un planning sans se précipiter en solidifiant les bases de ce projet ;*
- *Être complètement transparent en échangeant régulièrement et en partageant toutes les informations liées au projet ;*
- *Avoir l'assurance que « TOUS SNCF » est un projet qui unit tous les Cheminots du Groupe en liant réellement les 5 sociétés ;*
- *Garder à l'esprit qu'il faut prioriser l'amélioration des conditions de travail des Cheminots.*

Lors d'une bilatérale avec le Chef de Projet, il a été annoncé que chaque établissement devait recueillir les remarques des agents au plus près du terrain. Certes, ce n'est pas chose facile et pourtant il est important que l'ensemble des établissements et directions du Groupe respecte ces directives.

Le projet « Tous SNCF » doit être établi en évitant l'échec du projet Nouvel'R qui n'a pas été compris parce la communication, la pédagogie et l'accompagnement n'ont pas été au rendez-vous des agents.

L'UNSA-Ferroviaire salue l'initiative, mais reste sceptique par rapport au calendrier pour le déploiement des projets en établissements d'ici le mois de décembre 2020. En effet, certains managers risquent de ne pas réellement coconstruire leur projet avec leurs agents, faute de formation et de temps pour l'animer et le déployer. Pour garantir le succès de ce projet, il est essentiel de prendre le temps nécessaire pour le réaliser en gardant à l'esprit que l'humain en est le centre.



VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE ZP NEN

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
KAMMERER	SYLVIE	kammerer.s@unsa-ferroviaire.org	GY	JEAN MARC	gy.jm@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 ADHÉRER EN LIGNE, [CLIQUEZ ICI](#)

J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS Efficace
Service public
Savoir-faire
EXPERTISE Carrières
Hot-Line Juridique
Autonome
STATUT
Filières
Syndicat de services
Responsable

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



www.unsa-ferroviaire.org

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