



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.



Externalisation :

Page 3, La Direction de la ZP NEN passe en force sur la consultation.



Crise Sanitaire :

Page 3, Arrêt de travail en ligne suite à la COVID.



Maintenir Demain

Page 4, Point d'étape.

Droit d'alerte de l'infra-log National : Page 5, Les Risques Psychosociaux (RPS) au cœur d'un climat social (parfois) détérioré et délétère.



Passage à Niveau :

Page 7, Retour sur le comité de pilotage des PN.
Page 8, Nouvel Avertissement sur WAZE !



Circulation :

Page 6, Les CCR : Explication.



Jours Fériés 2021 :

Page 9, Ce qu'il faut retenir.



ZP NORD-EST NORMANDIE

L'EDITO DU SECRETAIRE FEDERAL PAR C. THETIER

Mes chers (e) collègues,

Que cette année 2021 vous apporte bonheur et réussite, le succès dans vos projets et l'accomplissement de vos rêves (?).

Il est de coutume pour chaque nouvelle année qui arrive, de penser que tout va s'améliorer et que les problèmes vont s'arranger et pourtant...

Les conséquences de la crise sanitaire commencent à se faire sentir économiquement et les projets de réorganisations sur la SA Réseau se multiplient.

Ils sont classés selon des critères métiers basés sur 10 programmes établis par la direction de SNCF Réseau. Sur les Zones de Production Sud-Est et Atlantique, les projets consistent à créer un établissement logistique et à fusionner les Infrapôles et les Infralogs.

La Zone de Production Atlantique a servi de « zone test » pour l'application du projet national baptisé « **programme 5** » portant sur l'évolution des fonctions transverses (RH et Communication dans un premier temps puis GEF prochainement). Par la suite, ce projet de réunification sera **adapté à tous les périmètres dans l'optique de réduire de 30% les Frais Généraux Administratifs.**

« Maintenir Demain » constitue un sujet d'inquiétudes pour les agents des Infrapôles. Ce projet d'envergure consiste à réorganiser le fonctionnement des équipes Voie et Caténaïres. L'initiative passera par la création d'UP Mixtes, par la suppression des DPx signifiant une réduction de la ligne managériale et par la création de deux pôles (Patrimoine/Sécurité et Ordonnancement/Organisation).

Notons toutefois un point positif dans l'actualité de Réseau : le sujet d'une ré-internalisation.

La SA SNCF Réseau compte ré-internaliser 500 emplois sur 3 ans, notamment dans les cœurs de métiers de la maintenance afin de conserver et développer les compétences. Par contre, les travaux resteront massivement externalisés.

Pour ce faire, un travail a été demandé à chaque zone de production afin de connaître leurs besoins et avis sur les types de postes à réinternaliser. Il faut que les zones identifient ces missions sachant que certaines ne seront pas externalisées.

Nous faisons tous le constat qu'il est important que les compétences cœur de métiers restent dans l'Entreprise. Certes, le contexte lié à la crise sanitaire sera lourd de conséquences mais les cheminots ont toujours su démontrer leur professionnalisme et leur dévouement. Leur savoir-faire est unique et prend en compte tous les aspects importants notamment ceux en lien avec la Sécurité. Certaines entreprises s'en affranchissent en privilégiant la production et la rentabilité à tout crin mais les conséquences sont malheureusement parfois dramatiques.

Cependant, il ne s'agit pas de réinternaliser sans avoir la main d'œuvre ! Nous savons tous qu'il devient difficile de recruter et à cela s'ajoute un taux de démissions en hausse considérable au fil des ans.

C'est pourquoi l'UNSA-Ferroviaire a alerté la direction de SNCF Réseau sur la nécessité de rendre l'Entreprise attractive tout en fidélisant les agents déjà présents. Il ne faut surtout pas négliger cet aspect et trouver des solutions basées sur 3 critères importants à savoir la rémunération, les conditions de travail et la proximité.

Notre organisation syndicale sera vigilante aux actions menées par la direction de l'Entreprise et sera force de propositions afin de pérenniser l'emploi, la SA SNCF Réseau et de préserver l'unité dans le Groupe SNCF.

Le sujet de ré-internalisation sera détaillé davantage lors de la parution du prochain journal du CSE.

Soyez sûrs que vos représentants UNSA-Ferroviaire ont à cœur de suivre tous ces dossiers et veilleront à garantir les meilleures conditions de travail pour les cheminotes et cheminots.



ZP NORD-EST NORMANDIE

EXTERNALISATION : LA DIRECTION PASSE EN FORCE !

La Direction de la ZP NEN a demandé une consultation sur la politique de partenariats industriels dans les activités de maintenance et de travaux liées au contrat de performance Etat-Réseau 2017/ 2026. Les élus estiment que cette consultation est irrégulière et porte atteinte aux droits du CSE puisqu'elle s'inscrit en violation de l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris du 18 juin 2020. **Celui-ci précisait l'arrêt de l'externalisation puisque la procédure de consultation des instances nationales n'avait pas été respectée.** Les élus n'ont donc pas pu rendre leur avis et l'ont exprimé au travers d'une résolution votée à l'unanimité. De son côté, la Direction estime que le processus de consultation est réalisé. La balle est désormais dans le camp de la Justice puisque le différend reste entier.



En filigrane, vous pourrez mesurer que la Direction de la ZP NEN continue sa stratégie de sape (il n'y a pas d'autres mots) de certaines tâches et d'une partie du patrimoine ferroviaire (UIC 7 à9).

ARRET DE TRAVAIL EN LIGNE

Les personnes présentant des symptômes du Covid-19 et qui "*ne sont pas en mesure de continuer à travailler depuis leur domicile*" pourront bénéficier d'un arrêt de travail indemnisé "*sans délai de carence*", ont précisé dans un communiqué les ministères du Travail et de la Santé. Elles devront "*s'engager*" à se faire tester dans les deux jours. Les salariés concernés doivent se déclarer eux-mêmes en ligne, sur le site « declare.ameli.fr ».





ZP NORD-EST NORMANDIE

MAINTENIR DEMAIN

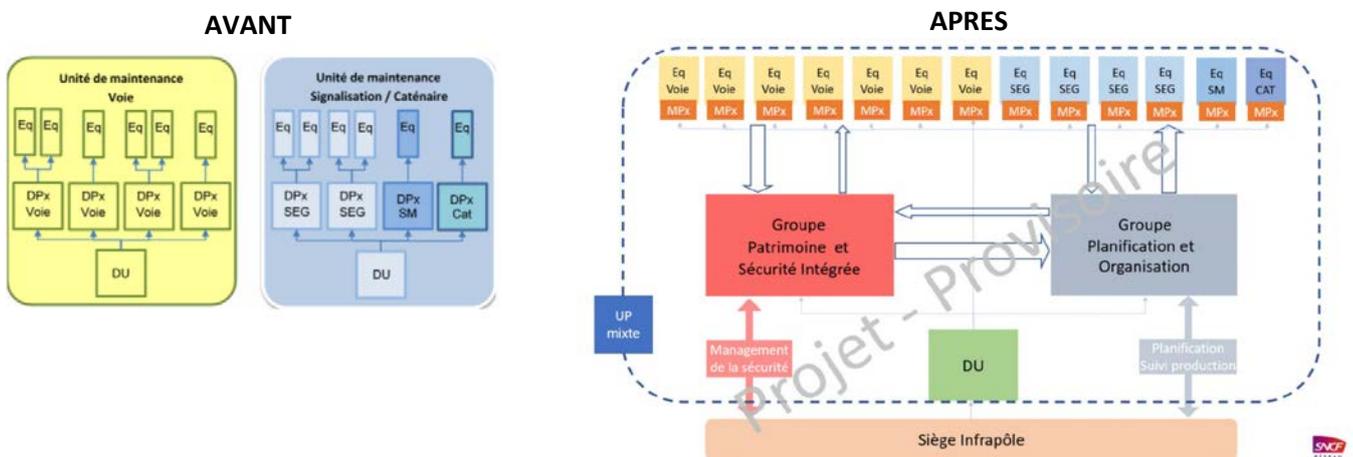
Le 14 Janvier 2021, la Direction nous a présenté le projet intitulé « maintenir demain » avec au programme la réorganisation de la maintenance voie et SES dans les Infrapôles.

Le constat de l'entreprise n'a pas changé à savoir les DPx sont surchargés de travail, ne réalisent pas tous les contrôles sécurité et la performance de la maintenance est pénalisée. Il faut donc les supprimer !

Missions d'un DPx :

- Management au quotidien => (demain) mission donnée au MPx
- Sécurité au sens large => (demain) mission donnée au groupe patrimoine et sécurité Intégrée
- Organisation => (demain) mission donnée au groupe planification

Les missions actuelles du DPx sont redistribuées et les postes de DPx sont supprimés.



Calendrier :

- 6 Infrapôles tête de file avec un déploiement dès le début 2022.
- Début 2023 : vague 2*,
- Début 2024 : vague 3*.

*Les établissements concernés ne sont pas encore connus.

Le projet est en phase de conception.

Des groupes de travail ont été créés dans les établissements.

A l'échelle nationale, une CSP (Concertation Spécifique de Projet) devrait se tenir au premier trimestre 2021 avec les organisations syndicales.



Pour les élus UNSA Ferroviaire, nous sommes surpris du choix fait par l'entreprise de supprimer le DPX, maillon incontournable de la production plutôt que de le renforcer par des moyens humains ! De nombreuses interrogations apparaissent : charge des futurs postes, organisation, astreinte, RPS, charge de travail, communication entre les interlocuteurs, évolutions des carrières (GPEC), compétences, qualifications, responsabilités, etc.? Les élus UNSA Ferroviaire suivront de près le déploiement de ce projet et nous vous tiendrons informés dans nos prochaines publications.



ZP NORD-EST NORMANDIE

(N°1) DROIT D'ALERTE DE L'INFRALOG NATIONAL : LES RISQUES PSYCHOSOCIAUX (RPS) AU CŒUR D'UN CLIMAT SOCIAL (PARFOIS) DÉTERIÈRE ET DÉLÉTERE.

L'établissement InfraLog National a pour rôle de gérer et d'encadrer les travaux structurants touchant le réseau ferroviaire Français tout en assurant également le suivi de l'état de ce patrimoine par engins spéciaux. Une (petite) partie des salariés travaille au siège de Caen tandis que l'essentiel du personnel travaille en déplacement sur le territoire national au gré des chantiers. Ces derniers sont détachés de leur établissement d'origine via une convention tripartite temporaire leur permettant d'être mis à disposition de l'Infralog National durant 3 ans avec tacite reconduction selon certains critères retenus par l'établissement. **Les conditions de travail et certains modes de management sur cet établissement sont source de RPS pour plusieurs agents.**

Quelques indices permettent de conforter les constats faits par les élus ces derniers mois voire années : alertes isolées de la part de certains

agents en souffrance, non renouvellement de conventions (à la demande parfois des agents mais également contre leur gré, accidents du travail, absentéisme suite maladie, etc.).

Les élus CSE de la ZP NEN ont lu et voté à l'unanimité lors de la plénière ordinaire du 10 décembre 2020 un droit d'alerte RPS au nom du comité. Suite à désaccord de la part d'une OS (malgré l'absence d'enquête menée par les élus), une plénière extraordinaire s'est tenue le lundi 14 décembre 2020. Afin d'aider les élus désignés (en séance) pour procéder à l'enquête suite au Droit d'Alerte, la plénière a voté à sa majorité pour une assistance par expertise.

L'objectif de cette initiative est d'enquêter et de compléter la compréhension de la situation. Pour ce faire, le CSE a souhaité se faire assister par un cabinet d'expertise pour l'accompagner dans ce travail d'enquête. L'OS majoritaire n'a pas pris part au vote sur cette enquête car : « La

demande première de la CGT est que les usages mise en place au niveau d'autres CSE soient respectés et qu'à ce titre, la place du Bureau de CSE soit respectée lorsqu'il s'agit de recourir à des expertises, en tout cas une expertise de ce type, mais aussi tout type d'expertise. » Autrement dit et selon leur lecture, le recours à une expertise (y compris libre) doit se décider en bureau et non en plénière (?). Pourquoi ? Juste parce que c'est l'usage de toujours suivre la même OS ! Démocratie quand tu nous tiens ! Le 14 Décembre, le recours à un cabinet d'expertise a été voté. **Malgré l'urgence de la situation, l'OS majoritaire n'a pas voulu déclencher un bureau extraordinaire pour choisir le cabinet.** Il aura fallu attendre la tenue du bureau ordinaire du 20 Janvier 2021 pour commencer à aborder le dossier suivi par deux nouveaux bureaux (28 et 29 janvier) pour que le choix du cabinet soit acté ! « *L'humain d'abord disent-ils... »*

Les élus UNSA ferroviaire, SUD-Rail et CFDT, face à l'urgence de la situation pour nombre de salariés en souffrance, ont tenu tête !

N'hésitez pas à contacter nos enquêteurs UNSA Ferroviaire désignés en plénière : Mme LE CESNE Claire, MM. GOSELIN Robert et GOSELIN Eric.

Ils sont là pour vous écouter et remonter aux élus CSE vos doléances !



ZP NORD-EST NORMANDIE

LA COMMANDE CENTRALISEE REGIONALE (CCR) C'EST QUOI ?

Le principe de la CCR est de regrouper dans une même salle les acteurs contribuant à la SÉCURITÉ et à GESTION DE LA CIRCULATION (aiguilleurs, agents circulation et régulateurs).

La SNCF affirme que cette gestion permettra une meilleure réactivité pour gérer le trafic (...).



La CCR introduit de nouvelles technologies avec des agents qui seront formés à l'outil Mistral NG (Nouvelle Génération). Cette interface permettra d'exploiter les signaux et appareils de voies, de commander les itinéraires... et de faire circuler les trains par l'intermédiaire de l'informatique.

Les claviers et souris remplaceront les leviers et boutons des anciens postes.

Néanmoins, certains points positifs permis par l'évolution technologique et les bâtiments flambant neufs cachent parfois des problèmes (allongement du temps de trajet pour les opérateurs, mise à disposition de matériel individuel, désertification de certains bassins d'emploi au profit d'une centralisation des postes à Lille, formation...).

La reconversion n'est pas toujours évidente à surmonter quand on n'a pas connu cette technologie de poste durant la première partie de sa carrière.

Les agents qui travaillaient seuls, dans des postes isolés, seront rassemblés par équipe avec les possibles difficultés relationnelles, voire métiers, que cela peut engendrer.

Lors de la plénière CSE extra du mardi 26 janvier 2021, nous avons reçu une préinformation sur le projet de mise en commande centralisée du réseau (CCR) des secteurs circulation Douai Nord, Douai Sud et SOLOCA. (Douai PU, Ostricourt P10, Libercourt PX, Seclin P1/P2, Corbehem P1, Somain PCD et Régulateur table Sud). La mise en service de cette première partie de la future CCR Hauts-de-France est prévue en novembre 2022.

N'hésitez pas à solliciter vos élus CSE réseau ZP NEN ou vos délégués locaux UNSA-Ferroviaire afin de vous accompagner dans cette évolution de travail.



RETOUR SUR LE COMITE DE PILOTAGE DES PASSAGES A NIVEAU

Le 19 novembre 2020, s'est tenu le comité de pilotage de sécurisation des passages à niveau animé par le ministre Jean-Baptiste DJEBBARI. L'UNSA-Ferroviaire, soucieuse de la Sécurité au sein de notre entreprise, encourage toutes les actions qui permettent d'éviter des accidents qui ont, parfois, des conséquences parfois dramatiques et a minima un gros impact sur la régularité.



En France, il existait 15 405 passages à niveau (PN) en 2017, certains sont considérés comme étant prioritaires à sécuriser. Ils ont été inscrits au programme de sécurisation nationale (PSN), programme défini par l'État et l'instance nationale des passages à niveau (INPN) en 1997.

Cette instance se réunit deux fois par an. Elle a plusieurs objectifs :

- Élaborer et proposer aux ministres des transports et de l'intérieur les mesures d'amélioration de la sécurité des passages à niveau.
- Coordonner les actions liées aux PN des différents services et intervenants concernés ou associés.
- Actualiser la liste des passages à niveau inscrits au PSN.

Les accidents de passages à niveau ont provoqué en France lors de l'année 2018, 16 décès (contre 42 en 2017 et 31 en 2016). Conformément au code de la route, **nous rappellerons que la priorité absolue est reconnue au TRAIN vis-à-vis de la ROUTE.** Il s'agit d'un principe fondamental sur lequel repose la sécurité des passages à niveau. La quasi-totalité des accidents de passage à niveau est imputable au non-respect de la signalisation routière.

L'UNSA Ferroviaire rappelle que ce sont les routes qui traversent les voies de chemin de fer et non le contraire !

Le suivi de ce plan est assuré par l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, composée des représentants du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, du ministère de l'intérieur, de SNCF Réseau, des représentants des collectivités territoriales, de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et du Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, des professionnels du transport routier, de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires, de la Fédération nationale des usagers des transports et de la fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs.

Chaque année, environ 60 millions d'euros sont consacrés à la sécurisation des passages à niveau par les collectivités publiques.

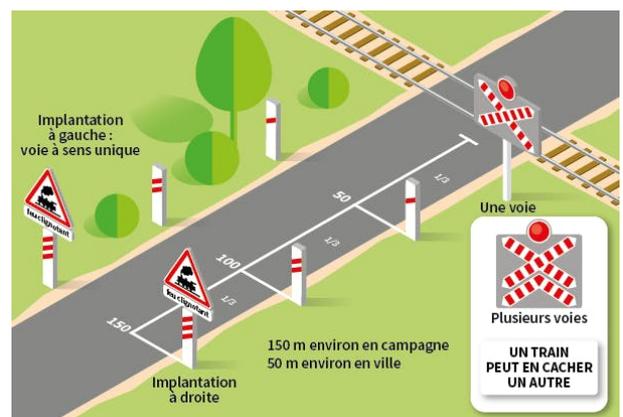
L'accidentologie aux passages à niveau en quelques chiffres :

Une collision entre une voiture et un train est mortelle pour l'automobiliste une fois sur quatre.

En comparaison, 5 % des accidents de la route sont mortels.

- Entre 2011 et 2018, on dénombrait 870 collisions avec 235 tués et 114 blessés graves.

Chaque accident à un passage à niveau est un drame et l'objectif reste bien sûr de zéro tué ou blessé grave. Cette amélioration exceptionnelle résulte d'une prise de conscience accrue des risques aux PN par les usagers de la route. 98% des accidents routiers aux passages à niveau sont dus aux comportements des usagers de la route.



INFORMATIONS NATIONALES

Afin de minimiser les risques, les membres du comité ont travaillé sur 4 axes :

- 1) Renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque. Un projet de vidéo projection est à l'étude.
- 2) Accentuer la prévention avec plusieurs items : Expérimenter une baisse de 20 km/h sans que la vitesse minimale descende en dessous de 30 km/h, sensibiliser les conducteurs et sanctionner le franchissement des passages à niveau
- 3) Privilégier les mesures simples d'aménagements et sécurisation des passages à niveau. 60 PN à croix de Saint-André sont en cours d'automatisation. Pose de leds et de filets sur les demi-barrières et mise en place de détecteurs d'obstacle sur certains PN.
- 4) Instaurer une gouvernance nationale et locale. Pour ce faire, il a été décidé de renforcer le pilotage national et de mettre en place des commissions départementales.

L'UNSA-Ferroviaire encourage cette démarche qui vise à tendre vers un objectif ZERO accident mortel mais notre organisation syndicale remarque que les fonds nécessaires à la sécurisation de tous les passages à niveau ne sont pas en rapport avec les enjeux. Espérons que cette action devienne l'une des priorités de l'actuel Ministre des transports. En ce qui concerne la SA SNCF Réseau, l'UNSA Ferroviaire s'assurera que les actions soient au rendez-vous pour atteindre l'objectif.

PASSAGE A NIVEAU : NOUVEAU AVERTISSEMENT SUR WAZE

Depuis le 20 août 2020, l'application Waze, aux 14 millions d'utilisateurs en France, propose une nouvelle fonctionnalité, conçue en partenariat avec SNCF RESEAU.

Le GPS communautaire, qui indique déjà les zones de contrôle, les routes fermées ou encore les centres de dépistage Covid-19, avertit désormais de l'approche d'un Passage à Niveau. Concrètement, une alerte (sous forme de bandeau) s'affiche automatiquement en bas de l'écran avant le franchissement du Passage à Niveau. **Cette alerte reste active durant la traversée de la voie ferrée.** L'Entreprise a répertorié tous les Passage à Niveau en France, il en existe 15 308 au total. Cela est loin d'être anodin ! En effet, les accidents aux Passages à Niveau sont toujours aussi nombreux avec chaque année environ près d'une centaine de collisions.

Malheureusement, 9 fois sur 10, il y a une infraction au code de la route.

Malgré la multitude des projets (régénération et création de routes de contournement avec souvent un dérapage des coûts), l'UNSA-Ferroviaire estime que la problématique constituée par les Passages à Niveau devrait être l'une des priorités de l'Entreprise.

Développer des moyens d'alerte (partenariat avec WAZE) constitue une bonne solution afin d'inciter l'utilisateur de la route à plus de prudence lors de la traversée d'un Passage à Niveau.

Il n'empêche que ces initiatives sont insuffisantes car l'analyse des accidents montre une prise de conscience parfois en berne de la part de certains conducteurs qui accélèrent avant l'abaissement des barrières !

Par conséquent, la suppression des Passages à Niveau reste la solution la plus efficace pour éviter des drames.



JOURS FERIES 2021

Code	Fêtes légales	Date de la fête	A prendre avant le
F1	Jour de l'an	Vendredi 1 ^{er} Janvier 2021	30 Juin 2021
F2	Lundi de Pâques	Lundi 5 Avril 2021	30 Septembre 2021
F3	Fête du travail	Samedi 1 ^{er} mai 2021	30 Septembre 2021
FV	Victoire 1945	Samedi 8 mai 2021	30 Septembre 2021
F4	Ascension	Jeudi 13 mai 2021	30 Septembre 2021
F5	Lundi de Pentecôte	Lundi 24 Mai 2021	30 Septembre 2021
F6	Fête Nationale	Mercredi 14 Juillet 2021	31 décembre 2021
F7	Assomption	Dimanche 15 Août 2021	Non récupérable
F8	Toussaint	Lundi 1 ^{er} Novembre 2021	31 Mars 2022
F9	Armistice 1918	Jeudi 11 Novembre 2021	31 Mars 2022
F0	Noël	Samedi 25 décembre 2021	31 Mars 2022

Règles générales : (article 8.1 du chapitre 2 du RH0143)

- Indépendamment des jours de repos fixés par la réglementation du travail, les agents chôment chaque jour de fête légale telle, ne tombe pas un dimanche.
- A ceux des agents dont l'utilisation un jour de fête légale ne tombant pas un dimanche est imposée par les nécessités du service, il est accordé un jour de repos compensateur dans un délai qui prend donc au cours du trimestre civil suivant celui dans lequel se trouve la fête légale. La date de ce repos compensateur est fixée en tenant compte du désir des intéressés sans la mesure compatible avec les nécessités de service.
- Les dispositions de l'alinéa précédent sont également applicables aux agents qui se trouvent en repos périodique un jour de fête légale ne tombant pas un dimanche.
- Si, exceptionnellement, le repos compensateur n'a pas été accordé dans le délai susvisé, ou sur demande des agents, les heures correspondantes sont payées comme heures supplémentaires.

Par exemple, le 8 mai tombant un samedi et si vous n'avez pu en bénéficier (point c), vous devez le récupérer avant le 30 septembre (b) ou exprimer le besoin de vous le faire payer (d)





VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE ZP NEN

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
KAMMERER	SYLVIE	kammerer.s@unsa-ferroviaire.org	GY	JEAN MARC	gy.im@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
 Service public Savoir-faire
 EXPERTISE Carrières
 Hot-Line Juridique
 METIERS Filières
 Autonome
 STATUT
 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