

# L'UNSA-Ferroviaire crée le premier FabLab syndical

Laboratoire de la Mobilité, des Transports et de leurs Métiers

## Un constat partagé :

**Nous vivons actuellement une révolution dans le domaine de la Mobilité, des Transports et de leurs Métiers.**

Révolution dans la diversité des nouveaux modes de déplacement, de transports à disposition des usagers et chargeurs, des usages.

Révolution dans la digitalisation des sources d'informations et de comparaisons en open data.

L'ubérisation des métiers.

Révolution dans le domaine de l'Emploi et des Métiers en lien avec l'évolution sociétale.

**L'UNSA-Ferroviaire considère qu'il est du devoir d'une organisation syndicale responsable d'anticiper l'évolution, tout en valorisant les compétences et l'employabilité des salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF et des filiales.**

## Exemples de sujets étudiés :

L'industrialisation du recyclage du matériel ferroviaire.

Le Télétravail et la Mobilité.

L'Open Data dans les transports.

La géo-localisation et le respect de la vie privée.



## Espace collaboratif ouvert aux :

Salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF et des Filiales.

Universitaires, formateurs, chercheurs.

Membres de l'Institut des Métiers SNCF.

Représentants du monde industriel et des services.

Experts Métiers.

Responsables politiques, représentants d'Autorités Organisatrices et de collectivités.



## un FabLab interactif :

**Ce laboratoire, incubateur d'idées innovantes, se veut interactif et source de propositions pour les métiers valorisants et pérennes, au sein d'un secteur en pleine mutation.**

Cet espace est ouvert à vos propositions, à vos innovations.

Soyez actrice et acteur en vous associant à notre démarche !



[unsa-ferroviaire.org/fablab/](http://unsa-ferroviaire.org/fablab/)

**Comprenons le monde d'aujourd'hui et Créons...**



L'UNSA-Ferroviaire fait des propositions concrètes et économiquement viables, sur le futur centre de déconstruction de Romilly.

Un centre avec une logique industrielle :

- Une ingénierie dédiée au démantèlement,
- un service achat pour la vente et valorisation des vieilles matières,
- un process industriel complet, de la gestion du parc à démanteler au ferrailage,
- développement de l'économie circulaire avec la revente de pièces de seconde main.



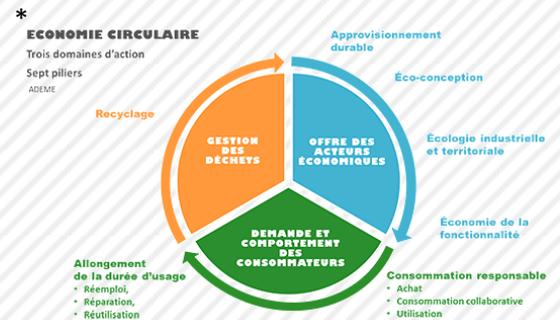
Un projet avec des emplois cheminots et autres à la clé :

- Création d'une équipe dédiée pour la visite, la préparation et l'acheminement des rames à démanteler,
- démontage, tri, expertise, valorisation et vente des vieilles matières en direction des industriels et entreprises de recyclage.

Des partenariats avec :

- Des universités, dont l'Université de Technologie de Troyes, pour la recherche et l'innovation afin : d'identifier un processus de désamiantage, de déterminer la potentialité économique, de valoriser les matières, d'ouvrir à d'autres domaines que le ferroviaire, de mettre en place une filière de réusage,
- des acteurs du recyclage et métallurgistes.

Ces propositions ont été présentées à la Direction du Matériel SNCF, au Technicentre de Romilly et aux élus locaux de Romilly. Cette vision industrielle est gage d'une véritable dynamique s'inscrivant parfaitement dans une logique d'économie circulaire\* et de développement économique.



**l'est-éclair**  
**Libération**  
CHAMPAGNE

lundi 12 octobre 2015  
Edition(s) : L'Est Eclair  
647 mots

TECHNICENTRE DE ROMILLY-SUR-SEINE

## Un projet industriel pour le recyclage ?

Il faut élever le débat», commence Bruno Zany, représentant national Unsa-ferroviaire, en commençant la présentation du plan alternatif au démantèlement de technicentres SNCF en France. Pour mettre au point ce plan, l'Unsa-ferroviaire s'est entourée d'universitaires, dont des enseignants de l'Université de technologie de Troyes, spécialistes du recyclage et de l'économie circulaire. « Ils ont vu des choses que nous n'avions pas vues », se félicite Bruno Zany. Autant dire que l'étude est pointue. Sur le constat, tout le monde est d'accord : la SNCF, préférant acheter des rames neuves, n'a plus besoin d'entretien approfondi de son matériel roulant. La baisse de charge pour les technicentres est indubitable. Parallèlement, la SNCF doit déconstruire immédiatement 4000 « caisses » qui dorment déjà sur des voies désaffectées et 4000 autres qui vont être retirées du service. La SNCF entend confier l'essentiel de cette tâche à des entreprises extérieures, ce qu'elle a déjà commencé à faire à Chalindrey avec un succès très limité. Pour l'Unsa-ferroviaire, c'est une erreur économique. « Il faut aller plus loin que le démantèlement pour le démantèlement. On ne peut pas se

contenter de découper les caisses et de les mettre dans des bennes pour la ferraille », assure Bruno Zany. Tout est beaucoup plus technique. D'un point de vue environnemental, déjà, vont se poser des problèmes de désamiantage et de traitement des fluides. D'un point de vue économique, rien n'a été traité. « Avec de la formation, avec la connaissance que l'on a, nous cheminots, on peut expertiser certaines pièces qui pourraient être certifiées, réparées et revendues comme pièces d'occasion dans des pays comme le Maroc, qui font toujours circuler des voitures Corail », souligne Christophe Pallix, délégué syndical à Romilly. Certaines pièces sont aussi réalisées dans des alliages très nobles. Les identifier, les recycler à part permettrait de mieux les valoriser auprès des sidérurgistes. « On peut créer de la valeur. Il faut mettre en place une logique industrielle, mettre au point des nouveaux procédés. C'est un domaine où l'on peut vraiment innover », insiste Bruno Zany qui estime que la SNCF, avec ses ingénieurs, ses connaissances approfondies sur « son matériel » est la mieux placée pour le faire. Mieux, il estime que si une vraie logique industrielle est en place, la SNCF pour-

rait ensuite déconstruire des appareils de clients extérieurs. « Il faut faire vite. Ce que l'on ne fera pas sera fait par d'autres », assure-t-il en observant qu'en la matière « l'aérien a pris de l'avance sur nous ». Tout cela permettrait de sauver des emplois cheminots, notamment à Romilly-sur-Seine où, pour l'instant, la SNCF ne prévoit que vingt-cinq emplois. « On peut aller au-delà, sûrement au-dessus de cinquante, même si c'est bien trop tôt pour avancer un chiffre », assure Bruno Zany. Reste à convaincre la SNCF de se lancer dans cette aventure industrielle. La présentation officielle du plan à la direction du matériel de la SNCF, le 5 octobre dernier, a reçu un bon accueil, mais cela ne suffira pas. L'Unsa-ferroviaire compte donc mobiliser l'opinion et solliciter tous les élus pour qu'ils fassent pression sur « l'établissement public » SNCF. « Il faut voir loin, ne pas se contenter d'un horizon de 5 à 10 ans, assure Bruno Zany. C'est d'ailleurs pour cela qu'il faut que le Technicentre de Romilly, quoi qu'il arrive, garde un embranchement fer. » Bruno DUMORTIER ■

## Le projet de l'Unsa pour sauver les emplois au Technicentre

Rédaction en ligne

Pour limiter les destructions d'emplois dans les technicentres de la SNCF, l'Unsa-ferroviaire propose d'industrialiser le démantèlement des rames désaffectées.



L'Unsa-ferroviaire, a présenté son plan alternatif au démantèlement de technicentres SNCF en France. Aujourd'hui, la SNCF doit déconstruire immédiatement 4 000 « caisses » qui dorment déjà sur des voies désaffectées et 4 000 autres qui vont être retirées du service. Elle entend confier l'essentiel de cette tâche à des entreprises extérieures, avec un succès très limité selon Bruno Zany, représentant national de l'Unsa ferroviaire.

L'Unsa propose de s'occuper du démantèlement et du recyclage de ces voies. « Il faut aller plus loin que le démantèlement pour le démantèlement. On ne peut pas se contenter de découper les caisses et de les mettre dans des bennes pour la ferraille ».



Bruno Zany et Christophe Pallix veulent convaincre la SNCF de l'intérêt économique de leur plan pour la SNCF.