

## Sommaire

### Page 1

- DigiDoc

### Page 2

- Page économique du CE

### Page 3

- Sécurité nouvel accident mortel  
- Train de la sécurité  
- Réorganisation Infralog Sud Atlantique

### Page 4

Le saviez-vous ?  
- Bulletin de paie électronique  
- Agenda social  
- Risques Psycho Sociaux

## DIGIDOC

DigiDoc est le nouvel outil de consultation et de gestion de la documentation. Il remplace SYSPRE.

Adresse : <https://digidoc.sncf.fr>

L'idée qui s'inscrit dans le programme PRISME est de **simplifier** le processus de la documentation réglementaire.

**Les nouveaux textes sont désormais classés en 4 natures de textes de prescription avec un code couleur, auxquelles s'ajoute une nature dite d'information :**

### Des principes

Textes nationaux fixant les principes généraux ou la politique

### Des règles

Textes donnant les règles à respecter

### Des organisations et des méthodes

Textes décrivant l'organisation d'entité ou des méthodes de travail

### Des documents opérationnels

Textes décrivant les gestes métiers ou les étapes d'un processus

### Des documents d'information

Textes complémentaires nécessaires à la compréhension



Par ailleurs, chaque texte appartient à un Référentiel associé à un métier ou activité :

ACTIVITÉ / MÉTIER	RÉFÉRENTIEL ASSOCIÉ
Organisation générale	Référentiels RA, EF, RRA*
Réglementation générale	Référentiels RG, EF, RRG*
Ressources humaines	Référentiels RH, RRH*
Gestion finances	Référentiels GF, RGF*
Accès Réseau	Référentiel AR*
Circulation	Référentiel DC
Maintenance & travaux	Référentiels IN, MT*
Ingénierie et projets	Référentiels IG, IC
Matériel	Référentiel MA
Traction	Référentiel TT
Voyageurs	Référentiel VO
Fret	Référentiel FR
Gares	Référentiel GG
Sûreté	Référentiel DSF
Immobilier	Référentiel IMO

\*Référentiels créés en octobre 2016, spécifiques à SNCF Réseau - EF correspond à Entreprise Ferroviaire (transporteur)

L'opération relooking de la réglementation nécessite donc un travail supplémentaire d'appropriation et de rangement dans les armoires, notamment pour le classement des nouveaux textes RRA RRG RRH RGF AR et MT.

L'UNSA Ferroviaire ne voit pas, a priori, de simplification mais espère néanmoins que ce nouveau classement, **avec des couleurs** et une identification plus marquée des documents « métier », facilitera le travail de terrain.

# ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 20 AVRIL 2017

## SIGNATURE DU CONTRAT ETAT / SNCF RESEAU

Le 20 avril, trois contrats ont été signés entre l'État et SNCF : les contrats de performance de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, ainsi que le contrat-cadre du groupe public ferroviaire. Ces contrats prévus par la loi portant réforme ferroviaire formalisent les objectifs stratégiques et les trajectoires financières des entités SNCF jusqu'en 2026.

A SNCF réseau, sur dix ans, ce sont plus de **46 Milliards d'euros € d'euros** qui seront investis.

28 Md€ seront consacrés au renouvellement (ou régénération) du réseau.

2 Md€ seront consacrés sur 10 ans aux investissements (engins, informatique et outils digitaux, etc.) afin de moderniser et transformer rapidement la gestion du réseau.

4,5 Md€ seront investis par l'État et les Régions dans les travaux de mise en conformité, tant pour la sécurité que pour l'accessibilité.

12 Md€ seront investis pour le développement du transport ferroviaire régional dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER).

**Si le contrat donne le feu vert pour poursuivre la rénovation du Réseau, ces investissements sont loin d'être financés. Ils vont demander à SNCF Réseau des endettements très importants (prêts, obligations vertes...) qui accentueront la dette, mais aussi et toujours des efforts de productivité que le personnel aura encore à subir au travers d'un plan de performance très sévère. Alors que la productivité des quinze dernières années a déjà des effets déplorables sur les conditions de travail du personnel et la charge de travail, l'UNSA Ferroviaire considère toujours que l'Etat doit reprendre la dette des constructions LGV et qu'il faut vraiment trouver, en complément des péages, d'autres modes de financement pour l'entretien du Réseau.**

## ADOPTION DE LA REGLE D'OR



Le décret empêchant SNCF Réseau d'investir au-delà d'un certain niveau d'endettement, appelé "**règle d'or**", a été publié au Journal officiel. Le texte était attendu depuis plus de deux ans. Entre-temps, la loi Macron d'août 2015 a décidé que cette règle d'or devrait s'appliquer dès lors que la dette de SNCF Réseau dépasse **18 fois la marge opérationnelle**. L'an dernier, l'entreprise a dégagé une marge opérationnelle de 1,89 milliard d'euros, **ce qui fixe le plafond à 34 milliards**.

La "**règle d'or**" s'appliquera aux seuls **investissements de développement**. Les dépenses de maintenance, qui incluent l'entretien et le renouvellement du réseau, ne sont pas prises en compte. Cette disposition permet malheureusement aux projets déjà validés, notamment la ligne "CDG Express"

entre Paris et l'aéroport de Roissy, de passer entre les mailles du filet.

L'UNSA Ferroviaire salue la publication de cette règle d'or qui freinera l'Etat et les élus politiques dans leurs ambitions d'aménagement croissant du territoire, lesquelles contribuent à endetter toujours plus SNCF Réseau.

**La dette actuelle étant supérieure à 34 milliards, aucun investissement nouveau de développement ne pourra être lancé, à la charge de SNCF Réseau.**

## BILAN EMPLOI 2016 SUR LE PERIMETRE DU CE MAINTENANCE ET TRAVAUX

	2015	2016
<b>Effectifs</b>	26 335 salariés	26 826 salariés
<b>Recrutements</b>	699 salariés	1550 salariés
<b>Départs en retraite</b>	969 salariés	1336 salariés

Apports de ressources humaines en provenance d'autres services : 421 agents en 2016

La population de Maintenance & Travaux connaît l'arrivée de nombreux jeunes agents. Pour l'UNSA Ferroviaire, le recrutement de cette nouvelle génération n'a pas été suffisamment anticipé, et par ailleurs l'appareil de formation a été trop réduit depuis quinze ans. Cela amène des difficultés dans la transmission des compétences et fragilise notre activité.

A noter que Maintenance et Travaux emploie aussi désormais beaucoup de CDD et intérimaires. L'UNSA Ferroviaire demande le recrutement d'emplois au statut ou en CDI (si conditions du statut non remplies) et appelle à des recrutements plus massifs pour compenser les très nombreux départs en retraite à venir.

# ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 20 AVRIL 2017 (SUITE)

## NOUVEL ACCIDENT DU TRAVAIL MORTEL

Le 4 avril près de Poitiers, un ouvrier de la société Colas Rail a été percuté par un train de marchandises alors qu'il est descendu du train de travaux sur lequel il se trouvait.

Cet accident n'est pas sans rappeler celui survenu à Lyon fin 2012 qui avait conduit au décès d'un agent d'une équipe spécialisée de Marseille.

Pourquoi la Direction n'a-t-elle pas tiré des enseignements de l'accident de Lyon ? Pourquoi fait-on encore du ballastage sans fermeture simultanée des voies ?

Les cheminots et l'UNSA Ferroviaire sont en colère parce que la Direction Réseau ne se soucie pas des vies humaines. Désormais, en plus, elle expose aux risques ferroviaires un nombre croissant de salariés externes, moins expérimentés que les cheminots SNCF. Ce qui se passe actuellement à SNCF Réseau, avec des organisations de plus en plus dégradées, est **inqualifiable, inacceptable** et constitue **une très grave régression sociale**. L'UNSA Ferroviaire appelle à un changement de méthode.

**Nous demandons pour les travaux de nuit, sur la voie contiguë, la fermeture de voie ou la mise en place d'un ralentissement à 30 ou 40 km/h. Quant au ballastage (bruyant et poussiéreux), de jour comme de nuit, une interdiction de circulation sur la ou les voies contiguës s'impose.**

## TRAIN DE LA SECURITE



Dans le prolongement de la convention sécurité de Reims en 2016 s'adressant aux managers, la Direction fera circuler du 15 mai 2017 au 15 juin 2017 le train de la sécurité qui fera étape dans une vingtaine de villes. Ce train exposition vise à renforcer la prise de conscience des risques, après les accidents mortels de 2016 et début 2017. C'est effectivement d'actualité.

L'exposition sera co-animée avec les équipes sécurité locales (Mobilités et Réseau). A ce stade, il nous est dit en région que les agents devraient pouvoir être libérés pour aller visiter le train.

L'UNSA Ferroviaire considère que ce format d'animation sécurité est trop réducteur : pas assez de villes sont desservies et peu d'agents pourront en bénéficier. L'UNSA Ferroviaire ne comprend pas pourquoi ce train est activé sur un délai aussi court alors que par exemple le train du climat parcourra la France pendant deux ans.

L'UNSA Ferroviaire demande que les actions sécurité ciblent tout le personnel exposé à des risques industriels et ferroviaires, et qu'un retour soit bien fait

à l'attention de tous les agents qui n'auront pas pu participer.

Par ailleurs la préparation en région n'a pas été orchestrée suffisamment en amont et les préventeurs sont sollicités dans l'urgence pour faire plutôt de la figuration alors que l'opération aurait pu être coconstruite bien en amont et de façon plus performante.

Matthieu CHABANEL indique qu'après le 15 juin, un kit de démultiplication reprenant tous les messages clés du train sera fourni aux établissements pour leur permettre de sensibiliser les agents qui n'auront pas pu participer au train sécurité.

## REORGANISATION INFRALOG SUD ATLANTIQUE

Les travaux accompagnant la construction de la LGV Sud Europe Atlantique se terminant, l'Infralog Sud Atlantique va connaître une évolution de ses structures et effectifs.

L'établissement va se séparer des entités travaux Voie et SES, ainsi que du personnel Caténaire affecté au train dérouleur.

Les emplois seront supprimés à l'Infralog et transférés dans les Infrapôles Aquitaine et Poitou Charente.



L'Infralog se recentrera sur la gestion de son patrimoine EALE et ASTI, et sur ses prestations liées aux ressources rares et spécialisées (notamment le Clé en Main).

Si l'établissement a bien prévu un accompagnement du personnel en mobilité, l'UNSA Ferroviaire s'inquiète sur les changements que va devoir supporter le personnel concerné, notamment avec une baisse probable des EVS au départ de l'Infralog. Même si ces EVS rémunèrent des contraintes que les agents n'auront plus, certaines familles ont pu s'habituer à un niveau de rémunération plus élevé. Cela peut donc générer des difficultés sociales après les mutations en Infrapôle.

L'UNSA Ferroviaire considère que cette réorganisation n'est pas indispensable, et que les agents pourraient demeurer en Infralog, tout en travaillant en renfort des Infrapôles.

## LE SAVIEZ-VOUS ?



### BULLETIN DE PAIE NUMERIQUE



Depuis 2016, la SNCF propose les services de DIGIPOSTE à ses agents (environ 1800 agents volontaires ont opté pour le bulletin de paie numérique, donc très peu d'agents se sont montrés a priori intéressés).

Depuis le 1er janvier 2017 (application loi Travail du 8 août 2016), les entreprises peuvent mettre en place le bulletin de paie électronique sans avoir à recueillir l'accord

expres des salariés. Ces derniers peuvent toutefois s'y opposer.

Le GPF a décidé d'utiliser la possibilité offerte désormais par la loi et va généraliser le bulletin de paie électronique dès le mois de juin. Une campagne d'information vis-à-vis des agents va être lancée. Les agents auront à créer leur compte DIGIPOSTE. Chaque agent aura la possibilité de faire connaître son refus à son Agence Paie et Famille.

La Direction indique que cette disposition permettra une économie de l'ordre de 50 000 € par mois (l'impression des feuilles de paie est externalisée).

Même si le processus en place, avec DIGIPOSTE, semble bien fonctionner, l'UNSA Ferroviaire s'inquiète de la digitalisation excessive dans notre groupe, alors que beaucoup d'agents sont confrontés à un nombre important d'applications, qui ne fonctionnent pas toujours de façon optimale et qui génèrent donc des irritants.

### AGENDA SOCIAL

Un accord collectif d'entreprise sur le télétravail et le travail bilocalisé est en cours de discussion.

L'UNSA Ferroviaire rappelle qu'il œuvre depuis des années pour un développement du télétravail. Le télétravail constitue, pour le personnel concerné, une amélioration très significative des conditions de travail et est aussi un enjeu de performance pour l'Entreprise.

### RISQUES PSYCHO SOCIAUX

Le texte réglementaire **Organisation et Méthode RH 00970** « **Méthodologie d'évaluation des risques psychosociaux** » a été réédité.

Pour parfaire votre connaissance du sujet, vous pouvez consulter le site Intranet :

[http://www.rh.sncf.fr/web/rh/espace\\_pro/prevention\\_des\\_risques](http://www.rh.sncf.fr/web/rh/espace_pro/prevention_des_risques)



**L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social,  
vous informe, commente l'actualité et travaille à votre service.**

**Directeur de la publication : Didier MATHIS**

**Vos élus CE national M&T : Nadine THEVENOT, Pierre HENRY, Yann DUREAU, Sébastien COLLOTTE, Benoit THEVENARD, Pascal STRICHER, Pascal ESCANDE, Jean Pierre SCATENA**  
*Contactez vos élus UNSA Ferroviaire pour obtenir les PV des séances plénières*

*Si vous souhaitez recevoir automatiquement les publications Maintenance et Travaux, merci de faire votre demande par simple courriel adressé à [thevenot.n@unsa-ferroviaire.org](mailto:thevenot.n@unsa-ferroviaire.org) et de nous indiquer votre adresse mail personnelle.*

**Vous pouvez consulter notre site via : Intranet ou Internet <http://www.unsa-ferroviaire.org>**