

OCTOBRE 2026



REVENDICATIONS MAINTENANCE & TRAVAUX

À la SNCF, la sécurité et la continuité du service reposent sur une mécanique de précision. Des postes d'aiguillage aux chantiers de la voie, des centraux sous-station aux halls des gares, les agents de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions portent une responsabilité quotidienne écrasante. Pourtant, derrière les discours officiels sur la modernisation du réseau, le quotidien des équipes est fait de sous-effectifs chroniques, d'astreintes non reconnues, de flexibilité imposée et de déroulements de carrière en panne. L'UNSA-Ferroviaire a construit son cahier revendicatif à partir du terrain : des propositions concrètes, chiffrées et immédiatement applicables. Il ne s'agit pas de simples ajustements, mais d'une exigence de justice sociale et de reconnaissance professionnelle.

SOCLE COMMUN : L'HUMAIN AU CENTRE DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL

RECRUTEMENTS ET PARCOURS PRO : STOPPER LA FUITE EN AVANT

Malgré quelques ajustements d'affichage, les tensions sur les effectifs restent critiques dans les métiers de la Circulation comme de la Maintenance et des Travaux. La conséquence directe ? Des postes figés, un encadrement qui colmate les brèches et des refus de congés répétés.

L'UNSA-Ferroviaire exige une politique d'emploi ferme :

- Un suivi obligatoire des postes non couverts présenté aux organisations syndicales par établissement.
- Une visibilité de carrière sur au moins 3 classes dès l'embauche.
- Un entretien de carrière approfondi tous les 4 ans pour planifier promotions et formations.
- Un volet parcours pro obligatoire dans chaque projet de réorganisation avant toute validation en instance.

PÉNIBILITÉ ET FIN DE CARRIÈRE : LE COMPTE N'Y EST PAS

Subir l'allongement des carrières tout en enchaînant les horaires décalés et les nuits n'est plus soutenable.

L'entreprise doit assumer l'impact de ces rythmes sur la santé des agents.

L'UNSA-Ferroviaire revendique :

- La création de postes de fin de carrière à pénibilité horaire moindre, clairement identifiés et rendus attractifs.
- La notation « à la chaise vide » : nommer sans délai les agents reprenant un poste de classe supérieure sans attendre le départ physique des salariés en CAA ou congé de fin de carrière.
- Le paiement du samedi comme un dimanche pour valoriser l'impact sur la vie familiale et sociale.
- L'interdiction absolue du travail isolé dans les emprises ferroviaires en circulation. Toute intervention doit être réalisée au minimum par deux agents formés et habilités.

PÔLES RH ET ENCADREMENT : DÉPASSER LA SATURATION

L'explosion de la charge administrative et le cumul des missions essorent les fonctions support et l'encadrement.

Les Responsables de Gestion Unifiée (RGU) et

leurs équipes gèrent des portefeuilles disproportionnés.

Ce que porte l'UNSA-Ferroviaire :

- Zéro portefeuille pour les RGU afin qu'ils se concentrent sur le management et le pilotage.
- Un adjoint RGU à la classe 5 au minimum dans chaque équipe GU.
- L'accès accéléré à la classe 4 pour les CPS/GU dont la technicité est reconnue.
- L'octroi de l'ICS et la comptabilisation de la pénibilité pour les encadrants tenant l'astreinte.



**UNE RÉORGANISATION NE PEUT ÊTRE CONSIDÉRÉE COMME
ABOUTIE SI ELLE NE DÉMONTRE PAS QU'ELLE PRÉSERVE ET
DÉVELOPPE LES PERSPECTIVES DE CARRIÈRE DES SALARIÉS.**

LES CHIFFRES DU SOCLE COMMUN

- Astreinte : revalorisation de 10 % des taux A et B de l'indemnité de sortie.
- Traitement des appels : 1 appel à l'astreinte = 1 heure de sortie comptabilisée.
- Véhicules de service : Généralisation de l'indemnité de conduite (art. 69 GRH 00131)
sans limitation du nombre de conduites par véhicule et par jour.
- Hors production (BH, RH, Travaux, Sécurité): Création d'une indemnité spécifique dédiée.



EN 2026, IMPOSER LE RESPECT DU TRAVAIL FERROVIAIRE

Qu'il s'agisse de gérer les circulations, d'entretenir les voies, de piloter les chantiers ou d'accueillir les usagers, les agents de SNCF Réseau et de Gares & Connexions refusent d'être les variables d'ajustement d'une gestion comptable. L'UNSA-Ferroviaire propose un contrat clair : des règles écrites, des indemnités revalorisées, des parcours professionnels sécurisés et une équité stricte. Lors des prochaines élections professionnelles, chaque voix pour l'UNSA-Ferroviaire sera un mandat direct pour faire plier la direction et imposer la reconnaissance de nos métiers.

VOS VOIX, NOTRE VOIE !

MAINTENANCE & TRAVAUX : VALORISER LA TECHNICITÉ ET L'ENGAGEMENT TERRAIN

De la Signalisation Électrique à la Voie, des Télécoms aux Caténaires (EALÉ, GREE, SM), la haute technicité des agents de maintenance est le seul garant de la performance du réseau.

RECONNAISSANCE FINANCIÈRE ET DÉROULEMENT DE CARRIÈRE

L'acquisition de compétences multiples et les contraintes de déplacements doivent être justement compensées.

L'UNSA-Ferroviaire revendique :

- Une indemnité de technicité de 150 € pour tous les agents du SE, de la Voie, des Télécoms, des SM, EALÉ et GREE.
- Le passage automatique à la classe 3 pour tous les salariés recrutés à la classe 2 dès la réussite des formations premier emploi et la prise d'astreinte.
- La nomination de tous les REQ à la classe 5.
- Le remplacement de l'allocation de panier par l'allocation repas pour les brigades voie.



GRANDE MOBILITÉ ZONALE ET NATIONALE : REVALORISER LES DÉCOUCHÉS

Périmètre zonal :

- 3 à 7 découchés/mois : 350 € (+100 €)
- 8 à 11 découchés/mois : 500 € (+50 €)
- 12 découchés et + /mois : 650 €

Périmètre national :

- 4 à 7 découchés/mois : 500 €
- 8 à 11 découchés/mois : 900 €
- 12 découchés ou plus par mois : 1500 € (2 200 € si non coupés, 2 500 € si équivalent 7/7)

L'EXPERTISE DU TERRAIN VAUT QUALIFICATION : L'UNSA REVENDIQUE L'ACCÈS DIRECT DES OPÉRATEURS FERROVIAIRES DE CLASSE 4 À LA CLASSE 5 DÈS 25 ANS D'ANCIENNETÉ DANS LE MÉTIER.