

JUILLET 2026

VERS UN FUTUR ACCORD ENCADREMENT ?

**APRÈS LA TABLE RONDE DU 23 JUIN, ON NÉGOCIE
- ET CHACUN DEVRA MONTRER SES CARTES**



Rhône-Alpes



Gare de Lyon
Porte Charles Béraud

L'UNSA-Ferroviaire, en tant qu'organisation syndicale responsable, a toujours privilégié le dialogue et la négociation à l'opposition systématique.
Sur l'encadrement, cette méthode vient de produire un résultat : le sujet est enfin inscrit à l'agenda social du Groupe. Reste le plus dur - transformer l'agenda en droits.

DEPUIS LE DEBUT DE L'ETE, LA LISTE DE NOS ACTIONS EST LONGUE

16 juin 2026

L'UNSA-Ferroviaire est reçue une nouvelle fois dans le cadre d'une DCI et obtient l'inscription à l'agenda social de la négociation d'un accord relatif à l'encadrement.

23 juin 2026

Table ronde du Groupe : les fédérations obtiennent l'ouverture d'un agenda social 2026-2027.

30 juin 2026

L'UNSA-Ferroviaire dépose une demande d'audience sur l'astreinte et la reconnaissance de la pénibilité de l'encadrement.

3 juillet 2026

La nouvelle version du projet d'accord sur l'agenda social fait de l'encadrement le 5e thème de négociation du Groupe : charge de travail, application du forfait en jours, droit à la déconnexion.

16 juillet 2026

L'UNSA-Ferroviaire et le GCSF sont reçus en bilatérale par la DRH du Groupe et posent sur la table l'architecture complète d'un accord pour l'encadrement.

CE QUE NOUS AVONS PORTE LE 16 JUILLET

Pas une liste de doléances : un accord déjà dessiné.
Neuf titres, construits depuis deux ans avec des encadrants de toutes les SA, du REQ, en passant par le DPX jusqu'au cadre supérieur.

Champ et définitions

Celui qui encadre un projet, une équipe.
La fonction, pas la classe : cadres, experts, et agents de maîtrise qui pilotent des équipes, des projets ou des agents.

Temps de travail, charge et astreinte

Un suivi de charge simple et parlant, une procédure d'alerte enfin trouvable et opposable, un entretien de charge réellement séparé de l'évaluation, une indemnité forfait-jours revalorisée - gelée depuis 2017, elle a perdu neuf ans de pouvoir d'achat en silence - et l'astreinte enfin reconnue dans le dispositif pénibilité de l'entreprise, avec une indemnisation à la hauteur de la sujétion.

Contactez-nous sur unsa.lyon@unsa-ferroviaire.org

ou sur :



Déconnexion réelle

Des mesures qui pèsent sur l'employeur, pas sur la culpabilité du salarié.

Reconnaissance

GIR et part variable refondées : des règles écrites, des critères connus, des décisions explicables.

Parcours et compétences

Filière expertise revalorisée, université du management rattachée au Groupe, ascenseur social vers l'encadrement, jusqu'à l'accès à la classe 9.

Conduite du changement

Un statut pour le manager préfigurateur qui porte les réorganisations et un droit d'alerte sanctuarisé.

Numérique et IA

Des cadres formés à l'IA, jamais évalués par la donnée ; la charge reprise par la machine identifiée avant toute suppression de poste.

Gouvernance

Des commissions cadres dans les CSE et au Comité de Groupe, des indicateurs, un suivi qui ne dépend pas du bon vouloir de l'employeur.

LA RÉPONSE DE LA DIRECTION ?

Des notes prises, beaucoup. Une écoute réelle, saluée. Une « grande maîtrise du dossier » reconnue - dont acte, mais les compliments ne signent pas les accords. Et trois messages, parfois à demi-mot : la direction vise un accord au printemps 2027 ; le mandat de négociation n'est pas encore arbitré ; la définition même de l'« encadrement » devrait faire débat.

Pour l'UNSA Ferroviaire & le GCSF, la définition des agents d'encadrement est très claire, elle regroupe tous les agents des classes 5 à 9, statutaires et contractuels.

Des agents de classe 4 exercent, dans les faits, des responsabilités d'encadrement opérationnel. Management d'équipe, responsabilité hiérarchique sur du personnel. Ils encadrent sans être classés comme encadrants.

L'UNSA-Ferroviaire & le GCSF posent un principe simple : un agent qui encadre doit relever à minima de la classe 5.

Les sociétés du Groupe doivent recenser les agents de classe 4 concernés et leur ouvrir un parcours d'accès à la classe 5, dans le cadre du PEDPP et du GRH00010.

NOTRE MÉTHODE : UN ACCORD QUI S'APPLIQUE, PAS UN ACCORD D'AMBIANCE

Beaucoup se souviennent de 2017 : L'accord forfait-jours n'avait pas fait le plein de signatures, et l'encadrement en paie encore les malfaçons. Nous refusons de rejouer ce film. Aujourd'hui, tout le monde s'accorde à reconnaître que l'encadrement subit de plus en plus des contraintes spécifiques - charge, astreinte, hyperconnexion - qui exigent d'adapter les accords existants qui ont été élaborés pour une SNCF qui n'existe plus. Très bien. La négociation qui s'ouvre dira, simplement, si les convictions affichées se retrouvent au bas du texte. Chacun y viendra avec ses propositions, chacun en repartira avec ses choix - et les choix, contrairement aux discours, restent écrits.

Et pour que personne ne reste au bord du quai, nous proposons une mécanique simple : un accord catégoriel - dont le Code du travail permet d'apprécier la validité sur les seuls suffrages du collège cadres - étendu par décision unilatérale de l'employeur aux agents de classe 5 et à tous ceux qui exercent des fonctions d'encadrement sans relever encore de la classe 5. **Un accord applicable dans tout le Groupe, sociétés dédiées comprises, plutôt que des principes et des chartes.**

Il y a une idée que nous portons depuis toujours et que cette négociation va remettre en pleine lumière : l'ascenseur social ferroviaire. **À la SNCF, 74 % des cadres sont issus de la promotion interne.** Derrière ce chiffre, des dizaines de milliers de parcours : on entre agent de maintenance, aiguilleur, agent de réserve ou technicien, on devient DPX, expert, dirigeant de proximité, cadre supérieur. Cette mécanique-là, aucune grande entreprise française ne l'a préservée comme la nôtre - et elle ne survivra que si chaque étage de la maison donne envie d'y monter. **Voilà pourquoi négocier des droits pour l'encadrement engage tous les cheminots :** quand le sommet de la grille est reconnu, protégé, correctement rémunéré, c'est toute la grille qui est tirée vers le haut - les classes, les rémunérations, les parcours.

Nous défendons chaque cheminote et chaque cheminot dans un seul objectif : une carrière développée au maximum de ses possibilités et de ses souhaits.

C'est tout le sens de l'alliance entre l'UNSA-Ferroviaire et le GCSF : la première force du collège cadres et un groupement entièrement dédié à l'encadrement, unis pour défendre les droits existants et en créer de nouveaux, taillés pour les conditions de travail d'aujourd'hui - et pensés pour celles de demain. Cette confiance nous oblige. Nous ne signerons pas un texte d'ambiance : des droits datés, chiffrés, opposables, et un ascenseur social qui dessert tous les étages.

Un dernier mot, sur le calendrier - il n'est pas neutre. La négociation encadrement s'ouvrira à l'automne ; les élections professionnelles se tiendront en novembre 2026 ; l'accord se conclura au printemps 2027. Autrement dit, le poids de chaque organisation syndicale à la table de négociation sortira des urnes, quelques semaines avant que tout se joue. **En novembre prochain, vous ne désignerez pas seulement vos représentants : vous fixerez le rapport de force au moment précis où s'écrit l'avenir social du rail français - le vôtre, celui de vos équipes, et celui de tous ceux qui monteront après vous.** Donnez à ceux qui portent vos droits la force de les signer.

**D'ICI LE
PRINTEMPS 2027,**

**chaque organisation syndicale aura
montré son intérêt réel à défendre
l'encadrement, ou pas...**

**EN NOVEMBRE 2026, NE LAISSEZ
PERSONNE ECRIRE VOTRE AVENIR
À VOTRE PLACE.**



Contactez-nous sur unsa.lyon@unsa-ferroviaire.org

ou sur :

