



LIAISON

NO 119
2^E TRIMESTRE 2025

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS

DOSSIERS

Le développement du service public ferroviaire

Le nouveau statut du travail salarié



PRÉAMBULE

Une CGT à l'offensive

PAGE

3

DOSSIER

Le développement du service public ferroviaire

PAGE

4

DOSSIER

Le nouveau statut du travail salarié

PAGE

8

SOMMAIRE

- 3 PRÉAMBULE :**
Une CGT à l'offensive
Services publics en danger,
statuts de salariés attaqués :
la CGT est à l'offensive avec
des propositions concrètes !
- 4 DOSSIER 1 :**
**Le développement
du service public ferroviaire**
À quoi correspond
le développement du service
public ferroviaire et quel intérêt
dans les territoires ?
- 8 DOSSIER 2 :**
**Le nouveau statut
du travail salarié**
Vers un nouveau statut
du travail salarié (NSTS)
pour garantir les droits
et la sécurité des travailleurs



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 119
CPPAP : 1225 S 06 709
263, rue de Paris-case 571-
93515 Montreuil cedex -
Tél. : 01 55 82 80 47 - Courriel : uit@cgt.fr
Directeur de la publication :
Laurent Saint-Léger
Conception-réalisation :
Agence Comtown/FMR  
Photos et illustrations :
Agence Comtown, IS, DR
Impression :
Rivet Presse Édition - Limoges 

PRÉAMBULE

UNE CGT À L'OFFENSIVE

Services publics en danger, statuts de salariés attaqués : la CGT est à l'offensive avec des propositions concrètes !

Les choix politiques faits depuis plusieurs années visent à démanteler l'ensemble de nos services publics, piliers essentiels de notre société. De l'hôpital à l'école, de l'énergie aux transports, la même logique d'austérité et de privatisation met à mal les fondations de notre cohésion sociale tout en dégradant nos quotidiens.

Dans le secteur vital des transports publics, nous le vivons au quotidien. Face à la pression de la rentabilité et à la recherche effrénée du profit, les conditions de travail se dégradent et la précarité progresse. Pourtant, nos métiers sont au cœur de la vie des territoires, garants de la mobilité de toutes et tous, avec des contraintes et des responsabilités uniques qui nécessitent une reconnaissance et une protection à la hauteur.

C'est pourquoi la CGT mène un double combat, indissociable.

D'une part, nous exigeons un statut protecteur pour l'ensemble des salariés, avec le Nouveau statut du travail salarié (NSTS) en ligne de mire. Pour les cheminots et les agents des transports urbains, cela passe par la conquête de statuts spécifiques qui garantissent des droits nouveaux sociaux forts, des carrières dignes et des conditions de travail sécurisées. Protéger les travailleurs, c'est protéger le service rendu à la population.

D'autre part, nous nous battons pour le développement massif de notre service public ferroviaire et de l'ensemble des transports collectifs. Le développement de l'offre publique des transports collectifs est une solution d'avenir pour l'aménagement du territoire, la décarbonation et le droit à la mobilité. Mais ce développement est freiné par un sous-investissement chronique et des logiques de court terme qui privilégient la sphère privée au détriment de la réponse aux besoins et de l'intérêt général. Des sources de financements possibles existent, elles doivent être orientées dans le sens des besoins de la population et non vers les dividendes !

Notre combat pour un service public fort et des salariés protégés est un combat commun. C'est ensemble que nous construirons des transports publics efficaces, sûrs et accessibles, au service de l'ensemble de la population, avec des travailleuses et des travailleurs respectés dans leurs droits.

LE DÉVELOPPEMENT DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

À QUOI CORRESPOND LE DÉVELOPPEMENT DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE ET QUEL INTÉRÊT DANS LES TERRITOIRES ?



Christine MEQUIGNON
Administratrice salariée
au CA de SNCF Réseau

Au quotidien, la Fédération CGT des cheminots se bat partout pour le développement du service public ferroviaire : sur le terrain, au plus près des besoins des usagers et dans la bataille pour l'aménagement de ces territoires. Le droit de se déplacer est une liberté fondamentale. Pour rendre ce droit concret partout et pour tous, il est préalablement nécessaire de penser en complémentarité les différents modes de transport, et ce, en dehors des logiques de marché qui, par essence, se fondent sur la rentabilité et les profits potentiels.

Ce développement passe par la régénération et le développement du réseau pour répondre aux besoins quotidiens des usagers et des transporteurs.

De même, cela doit passer par une meilleure adaptabilité aux changements climatiques par exemple, mais également par des réouvertures de lignes voyageurs et fret, des embranchements particuliers pour le développement du fret ferroviaire, des rénovations de gares de triages...

Mais cela ne passera que par des volontés fortes d'engagements en matière de ferroviaire.

Forte de son travail au quotidien, la Fédération CGT des cheminots est capable précisément de chiffrer l'ensemble des besoins du réseau.

Pour la conférence de financement des infrastructures de transports, la Fédération CGT des cheminots a porté un cahier d'acteur afin de faire connaître ses propositions.

i

CELA COMMENCE PAR UNE PHOTOGRAPHIE DU RÉSEAU

Le réseau ferré national, c'est près de :

- ❑ **49 000 km de voies**
dont 71 % sont électrifiées
sur un linéaire total
de 28 000 km
- ❑ **28 000 ponts ferroviaires**
- ❑ **10 000 ponts routiers**
- ❑ **1 500 tunnels**
- ❑ **3 000 gares**
- ❑ **14 500 passages à niveau**
- ❑ **2 200 postes d'aiguillage**
- ❑ **600 000 poteaux caténaires**
- ❑ **1 100 installations
terminales embranchées
actives**
- ❑ **335 cours de marchandises**
- ❑ **15 terminaux
de transport combiné**



QUELS FINANCEMENTS ?

Face à ce patrimoine et son besoin d'entretien, SNCF Réseau se trouve face à une impasse financière car tenue par la « règle d'or » faisant suite à la loi de 2014 sur la réforme du ferroviaire. Celle-ci empêche SNCF Réseau de tout investissement dans le but de maîtriser son endettement et retrouver un équilibre financier. La réponse ne peut être qu'en partie financière, car les besoins sont abyssaux et la sécurité ferroviaire, elle, ne doit pas avoir de prix. La recherche incessante d'optimisation financière se traduit par une politique du risque calculé, où les marges de sécurité sont réduites, où les effectifs de maintenance diminuent par le biais de l'externalisation des travaux et du délitement des formations et des savoir-faire des cheminots.

Il en résulte que le renouvellement des infrastructures vieillissantes est reporté.

Cette approche, motivée par la compression des coûts, fragilise gravement les fondations mêmes de la sécurité globale du système.

Le sous-investissement chronique dans la maintenance et la modernisation du réseau est un symptôme alarmant de cette tendance.

Le constat est sans appel : le réseau est vieillissant et, à ce jour, les enveloppes de régénération n'ont pas suffi à endiguer réellement son vieillissement.

La sécurité ferroviaire doit impérativement être la pierre angulaire du système ferroviaire, sortie de toute équation financière. En aucun cas, elle ne saurait être une variable d'ajustement, une ligne budgétaire compressible.

La sécurité des millions d'usagers et des cheminots exige un engagement financier inconditionnel et pérenne. La Fédération CGT des cheminots dénonce avec force cette politique du risque calculé qui met en péril des vies humaines au nom de l'efficacité économique à court terme. La sécurité ne se calcule pas en euros et ne saurait tolérer de compromis. Seul un investissement massif et continu dans la maintenance, la modernisation, la formation et le renforcement des effectifs permettra de restaurer et de garantir un niveau de sécurité ferroviaire à la hauteur des enjeux et des attentes légitimes de la population et des cheminots.

Plusieurs audits du réseau montrent que ses besoins méritent un véritable plan de (re) financement du ferroviaire.

Malheureusement, les capacités financières octroyées sont bien en deçà des besoins et le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau n'amène guère de souplesse supplémentaire car il n'est pas à la hauteur.



LE DÉVELOPPEMENT DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Le développement du service public ferroviaire passe au-delà des volontés nationales. Nous ne pouvons pas faire abstraction des volontés régionales de développement (ou non).

Sur ce point, toutes les régions ne se trouvent pas sur un pied d'égalité, les velléités n'étant pas les mêmes d'une collectivité à une autre.

Cela commence par la tarification mais pas que. L'exemple de la région Grand Est est flagrant de la méconnaissance du système ferroviaire dans son ensemble, de la construction des sillons jusqu'aux systèmes d'exploitation en passant par toute la partie commerciale.

Celle-ci prétend faire du ferroviaire avec une meilleure qualité de service à moindre coût. Cela passe par des transferts de propriétés au profit de la région, autorité organisatrice des transports. Mais cette méconnaissance va entraîner une balkanisation du réseau avec des lignes désimbriquées sur un réseau perdant son unicité et sa cohérence globale.

Ces volontés ne doivent pas cacher des situations financières ayant tendance à se dégrader, limitant leurs moyens d'intervention. Un rapport de la Cour des comptes, publié l'an dernier, souligne l'accroissement régulier de leur dette, son encours cumulé passant de 28 milliards d'euros en 2019 à 35,5 milliards d'euros en 2023.

QUELLES PERSPECTIVES ET PROPOSITIONS ?

La conférence de financement des infrastructures de transports fait suite à la loi de décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains (SERM). Il a été annoncé dans un premier temps un développement de l'offre de transport mais qui, au fil des mois, se réduit tant dans la capacité financière que dans l'offre. Il y a un grand décalage entre les premières annonces assez ambitieuses et la triste réalité des plans d'austérité qui s'ajoutent les uns aux autres.

POURTANT, DES SOURCES DE FINANCEMENTS EXISTENT, EN VOICI QUELQUES EXEMPLES :

—O Renationalisation des autoroutes

Selon l'ART, les sociétés d'autoroute ont réalisé un bénéfice global de 4,4 Md€ en 2023, en hausse de 3,1 % par rapport à 2022. Ces profits n'ont évidemment aucun bienfait sociétal, puisqu'ils ont été quasi intégralement destinés à financer les dividendes versés aux actionnaires : 4,1 Md€, en hausse de 7 % par rapport à 2022. La reprise en main de cette manne doit passer par la résiliation des concessions (article 38 de leurs contrats) et la renationalisation par l'État des autoroutes.

—O Mise en place de l'écotaxe

Le transport routier en France ne s'acquitte pas de l'écotaxe qui pourtant s'applique dans bien d'autres pays et, de fait, il ne participe pratiquement pas à l'entretien du réseau, bien que ce soit ce mode qui le dégrade le plus. Pour l'usure de la chaussée, un camion est l'équivalent d'un million de voitures. C'est sans compter les coûts de l'accidentologie et les conséquences sanitaires, supportés par les assurances et la Sécurité sociale, évalués à 3 milliards d'euros par an.

Dans certains pays européens, l'écotaxe peut aller jusqu'à 30 centimes d'euros du kilomètre. Tous les camions en transit qui traversent la France du nord au sud bénéficient donc d'un cadeau de l'ordre de 300 €. Ce montant, ramené aux millions de camions étrangers qui fréquentent notre réseau routier, représente plusieurs milliards d'euros de manque à gagner pour les finances de l'État.



—O Captation d'une partie des plus-values foncières résultant du déploiement des SERM

Cette proposition émane de dispositions présentes dans les lois "Grand Paris" et "Grenelle II" de 2010 qui avaient institué un dispositif similaire, le rapport Carrez ayant conclu que l'arrivée d'une nouvelle gare provoquait une hausse des prix immobiliers estimée entre 10 et 20 %. On peut aisément imaginer que les investissements dans les SERM, avec à la clé la hausse de fréquence des trains desservant une couronne au cœur de la métropole, auront également une répercussion, à la hausse, sur l'immobilier.

La Loi de finances 2025 détaille les moyens alloués et besoins de financement :

521 045 millions d'euros de dépense au total ont été réalisés dans les transports en 2023, dont 79 427 d'investissements répartis de la manière suivante :

- * **348 401 pour la route**
(dont 44 624 d'investissements)
- * **42 349 pour le rail**
(dont 7 618 d'investissements)

Nous constatons qu'un rééquilibrage entre les modes de transport est plus que nécessaire.

Devant l'Assemblée nationale, le nouveau ministre des Transports a dû reconnaître que les investissements pour le réseau ferroviaire, tels qu'ils ressortent de la loi de finances 2025 adoptée en février, sont en recul de 600 millions d'euros par rapport à 2024 (3,7 milliards contre 4,3 milliards d'euros), sachant que ce montant inclut 1,3 milliard d'euros en provenance du Groupe SNCF via le fonds de concours.



—O Faire appliquer partout le versement mobilité additionnel

La loi de finances pour 2025 a instauré un versement mobilité régional à un taux de 0,15 % assis sur la masse salariale. Cette ressource pourrait rapporter environ 30 M€ par an par région, soit environ 375 M€ par an au niveau national. Pour cela, il faudrait étendre l'assiette du versement mobilité à toute entreprise, en supprimant le seuil de 11 salariés. Le déplacement du salarié étant occasionné par son contrat de travail, il est normal que tout employeur participe au financement des infrastructures de transport en commun du quotidien.

—O L'arrêt de la remise faite par SNCF Réseau aux concurrents de SNCF Voyageurs sur l'activité grande vitesse

Le mécanisme qui consiste à faire accorder par SNCF Réseau des réductions de péages aux concurrents de SNCF Voyageurs au cours des trois premières années d'exploitation en France constitue un autre exemple de dilapidation de ressources avec à la clé un manque à gagner par le gestionnaire d'infrastructure.

Pour rappel, le régulateur (ART) a validé des rabais de 37 % au cours de la première année, de 16 % sur la seconde année et de 8 % sur la troisième année d'exploitation. Pour redonner au gestionnaire d'infrastructure des ressources, il doit être mis fin à ce système.

CONCLUSIONS

Les batailles conjointes des syndicats CGT de cheminots et associations d'usagers, particulièrement avec Convergence nationale Rail (CNR) ainsi qu'avec les élus progressistes, fleurissent dans le pays. Elles témoignent de ce regain d'attrait pour le train public au sein de la population.

Dans toutes les régions, des mobilisations se construisent pour maintenir, développer, ouvrir une ligne ferroviaire, une gare, un guichet...

Elles rassemblent, à l'appui de propositions concrètes, mais se heurtent, dans beaucoup de cas, à la question du financement.

Sans installations ferroviaires, sans cheminots, pas de trains ! Sans financement à la hauteur des enjeux, pas de service public, pas de report modal ! Ces évidences placent le financement du train public au centre des débats.

Le réseau doit être entretenu, régénéré et développé pour répondre à un nécessaire réaménagement harmonisé du territoire, aux besoins de transports croissants, aux ambitions environnementales. Cela doit être envisagé comme un investissement dans le temps.

Le système ferroviaire ne peut s'autofinancer comme l'y contraignent les réformes ferroviaires de 2014 et 2018, avec la règle d'or imposée à SNCF Réseau (forte limitation d'emprunt) et le versement d'une part conséquente des bénéfices au fonds de concours destiné au réseau par SNCF.

Il faut donc revoir le financement du système ferroviaire, en créant les conditions pour que l'État retrouve sa place stratégique en la matière.

Pour se faire, à l'appui de ressources existantes, permettant de financer les besoins en infrastructures sans créer d'impôts ni de taxes supplémentaires, la Fédération CGT des cheminots propose l'élaboration d'une loi pluriannuelle de financement qui permette d'établir un calendrier, de fixer des priorités et d'avancer sur les investissements nécessaires au développement et à la modernisation du service public ferroviaire. L'aménagement du territoire et la cohérence de ce dernier passent par une irrigation fine par le rail des populations et des bassins économiques. C'est une évidence que la CGT s'attellera à rappeler aux décideurs de notre pays.

LE NOUVEAU STATUT DU TRAVAIL SALARIÉ

**VERS UN NOUVEAU STATUT
DU TRAVAIL SALARIÉ (NSTS)
POUR GARANTIR LES DROITS
ET LA SÉCURITÉ
DES TRAVAILLEURS**



Olivier MAIGRET
Secrétaire général
de la CGT cheminots
du secteur de Reims



Patrick RISPAL
Membre du Bureau fédéral
de la Fédération des transports,
responsable de la branche TPUV



Dans un monde du travail en constante évolution marqué par une flexibilité croissante, la numérisation et des politiques d'austérité persistantes, la question des droits des salariés est plus que jamais d'actualité.

Le NSTS revendiqué par la CGT, qui concerne l'ensemble du salariat, tant dans le secteur privé que public, vise à établir un socle commun de droits garantis pour tous les travailleurs, indépendamment de la taille de l'entreprise ou du service.

Nous sommes déterminés à conquérir un avenir plus juste et plus sûr pour toutes et tous les salariés.

La Fédération des cheminots et la Fédération des transports sont à l'offensive pour le nouveau statut du travail cheminot (NSTC) et le statut unique des salariés du transport de voyageurs par route, tramway et métro. Ces revendications spécifiques illustrent notre volonté de conquérir et de garantir de nouveaux droits solides, adaptés aux réalités de chaque profession et au contexte politique, économique et social actuel. Elles sont le reflet d'une convergence de nos luttes face à une même logique libérale qui dégrade nos conditions de travail, nos rémunérations et nos protections sociales.



LE NSTS : LA BASE POUR CONQUÉRIR DE NOUVEAUX DROITS

Il est la pierre angulaire de notre vision pour l'ensemble du monde du travail. Nous constatons au quotidien que la précarité gagne du terrain, que les contrats courts se multiplient et que les droits des salariés sont trop souvent fragmentés. Face à cette réalité, nous voulons construire un socle commun de droits garantis, cumulatifs et transférables pour toutes et tous les travailleurs, qu'ils soient du secteur privé ou du public, et ce, tout au long de leur carrière.

Notre objectif est clair : conquérir de nouveaux droits pour en finir avec la dépendance des droits vis-à-vis du type de contrat ou de la taille de l'entreprise et éradiquer définitivement la précarité et les inégalités.

DES REVENDECTIONS FONDAMENTALES

Ce statut général comprend des revendications fondamentales pour lesquelles nous nous battons sans relâche, visant à conquérir des avancées significatives :

- * **Le droit à un contrat à durée indéterminée (CDI) et à un emploi statutaire à temps complet comme norme incontournable**
—○ Pour en finir avec le diktat des contrats précaires dans le but de conquérir la stabilité de l'emploi.
- * **L'accès à un salaire équitable assorti d'un déroulement de carrière garantissant une progression salariale significative jusqu'à l'âge de la retraite**
—○ Nous estimons que le travail doit assurer une vie digne et une progression reconnue.
- * **Un droit effectif à la formation continue**
—○ Pour permettre à chacun de s'adapter et d'évoluer dans un environnement professionnel en constante mutation, et ainsi conquérir de nouvelles compétences.
- * **Une organisation du temps de travail qui respecte l'équilibre essentiel entre vie privée et vie professionnelle**
—○ Nos vies ne se résument pas au travail et nous voulons conquérir du temps pour nous.
- * **Une protection sociale renforcée et intégrale, incluant une couverture santé complète, des prestations familiales et des droits à la retraite préservés, y compris en cas de rupture de contrat.**
—○ Nous voulons une sécurité sociale intégrale qui nous protège à chaque étape de notre vie et nous permette de conquérir une sérénité durable.
- * **Une démocratie sociale accrue, permettant à chaque salarié de participer activement aux choix stratégiques de son entreprise et de bénéficier d'une représentation collective forte notamment sur les questions cruciales de santé, de sécurité et des conditions de travail.**
—○ Nos voix doivent compter, afin de renforcer nos possibilités d'agir sur la gestion des entreprises.

LE NOUVEAU STATUT DU TRAVAIL SALARIÉ

UN STATUT UNIQUE DES SALARIÉS DU TRANSPORT DE VOYAGEURS GARANTISSANT UN SOCLE SOCIAL DE HAUT NIVEAU ATTACHÉ À CHAQUE SALARIÉ : STOPPER LA CONCURRENCE DES TRAVAILLEURS POUR CONQUÉRIR DE NOUVEAUX DROITS.

Dans le secteur vital du transport collectif de voyageurs, la Fédération des transports de la CGT revendique un statut unique des salariés du transport de voyageurs par route, tramway et métro. Nous constatons que les pouvoirs publics et les multinationales du transport mettent en œuvre des politiques qui génèrent une productivité effrénée et une concurrence exacerbée à chaque appel d'offres. Les conditions de travail, les rémunérations et les conditions sociales sont devenues des variables d'ajustement, sans aucune considération des drames humains. Pour nous, l'argent existe, en témoignent les profits insolents des multinationales qui financent leur expansion internationale par la rente publique. Il est temps de mettre fin à cet acharnement libéral et de conquérir un haut niveau social pour toutes et tous !

VERS UNE MOBILITÉ ENCADRÉE ET RESPECTUEUSE

La mobilité professionnelle, souvent imposée, doit devenir un droit des salariés, et non une obligation. Chaque nouvel employeur doit respecter les droits antérieurement acquis par le salarié, garantissant ainsi une continuité dans la carrière et la protection des acquis.

DES REVENDICATIONS FORTES

Ce statut spécifique s'articule autour de revendications fortes et non négociables, marquant notre détermination à conquérir des avancées majeures :

* Une classification et des salaires harmonisés

Le métier de conducteur de bus, métro et tramway est notre référence pour construire une grille unique avec une double entrée (ancienneté et savoir-faire), visant à uniformiser nos déroulements de carrière. Nous exigeons un salaire de début de grille garantissant un haut niveau social pour vivre dignement et conquérir une juste reconnaissance de nos qualifications et de nos efforts.

* Le temps de travail et l'organisation du travail

Notre revendication des 32 heures hebdomadaires est réaffirmée avec force, non seulement pour notre épanouissement personnel et familial, mais aussi comme levier essentiel de lutte contre le chômage et une meilleure répartition du travail. Nous allons définir des « taquets minimums non dérogoires » pour garantir notre santé au travail, l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle et, crucialement, assurer la sécurité des usagers des transports et des autres usagers de la route. C'est une conquête pour la qualité de vie et la sécurité publique.

* La protection sociale adaptée à notre secteur

- **Frais de santé** : nous exigeons la mise en place d'un « panier minimum de soins » permettant à l'ensemble des salariés de se soigner sans avance de frais ni reste à charge, évitant une médecine à deux vitesses. C'est une conquête pour l'accès universel aux soins.
- **Prévoyance** : nous demandons une prise en charge complète de l'inaptitude, avec obligation de reclassement et de formation professionnelle, pour qu'aucun salarié ne soit laissé-pour-compte. Aucun salarié ne doit rester sur le bord de la route ! C'est une conquête de solidarité et de dignité.

- **Reconnaissance de la pénibilité** : nous luttons pour la pérennisation de dispositifs emblématiques comme le congé de fin d'activité (CFA) pour le transport routier de voyageurs et le maintien de la caisse de retraite spécifique des agents de la RATP, car ils reconnaissent la complexité et la pénibilité de nos métiers et justifient des départs anticipés. C'est une conquête pour une fin de carrière respectueuse de notre santé.



**NON
NÉGOCIABLE !**

i



LE NSTC DU SECTEUR FERROVIAIRE

Nous défendons nos conquises et nous partons à la conquête de nouveaux droits face à la casse du service public. Spécifiquement pour le secteur ferroviaire, la Fédération CGT des cheminots porte le NSTC.

Ce statut n'est pas qu'une revendication, c'est une riposte directe à la réforme de 2018 et à la politique du pouvoir et de la direction SNCF qui visent à détruire le service public de transport de marchandises et de voyageurs par le fer.

Nous assistons à une attaque sans précédent contre tout le socle social conquis pendant plus d'un siècle, et nous ne laisserons pas faire. Au contraire, nous nous lançons à la conquête de nouveaux droits pour tous les cheminots ! Le NSTC revendique des droits cruciaux pour toutes et tous les cheminots, marquant notre volonté de conquérir de nouvelles avancées :

*** L'établissement d'une grille salariale unique pour l'ensemble des salariés du ferroviaire, ainsi que l'application de l'échelle mobile des salaires**
 → Pour garantir l'équité pour tous les travailleurs du rail et conquérir une juste reconnaissance de nos qualifications.

*** Un déroulement de carrière garanti avec avancement automatique, la reconnaissance de nos diplômes, et un salaire mensuel de début de grille à 2 000 € bruts pour tous, sans exigence de diplôme ni d'expérience**
 → Nous méritons une rémunération juste dès l'embauche et la conquête d'une progression de carrière certaine.

*** Le maintien et l'extension de nos facilités de circulation et de nos droits au logement**
 → Des acquis essentiels à notre profession que nous voulons conforter et développer.

*** La création de Comités de proximité de santé, sécurité et conditions de travail (CP-SSCT) pour une action au plus près des agents**
 → Notre santé et notre sécurité ne sont pas négociables et nous voulons conquérir des conditions de travail dignes.

*** Un droit renforcé à la formation professionnelle et aux activités sociales et culturelles (ASC), avec une dotation employeur significative (3 % de la masse salariale pour les actifs, 1 % pour les retraités)**
 → Ces activités permettent concrètement de lutter contre la précarité et les inégalités, et nous voulons conquérir leur pérennité et leur développement.

*** L'extension du régime spécial de prévoyance à tous les cheminots de la branche, garantissant l'accès aux cabinets médicaux SNCF pour les consultations, bilans et examens, sans restriction d'âge, de l'embauche à la fin de vie**
 → C'est essentiel pour nous, cela souligne l'importance des liens intergénérationnels et du salaire socialisé, car nous devons être protégés de notre embauche à notre fin de vie et nous voulons conquérir une protection sociale intégrale.



CONCLUSIONS

Le nouveau statut du travail salarié (NSTS), comme le nouveau statut du travail cheminot (NSTC) et le statut unique pour les salariés du transport de voyageurs, représente une avancée significative vers une reconnaissance et une protection accrue des droits des travailleurs.

En établissant un socle commun de garanties interprofessionnelles, il vise à renforcer la solidarité entre les salariés et à promouvoir un environnement de travail plus équitable. La CGT, en tant qu'organisation syndicale, joue un rôle essentiel dans cette lutte pour un travail décent et respectueux des droits de chacun.

Ce nouveau statut proposé par la CGT nous place dans une démarche revendicative qui ouvre des perspectives d'actions collectives, quels que soient l'entreprise, y compris dans le transport, le statut et cela que l'on soit actif ou retraité.

Ensemble, construisons un avenir où chaque salarié peut évoluer dans un cadre progressiste et sécurisé, avec des droits garantis et une reconnaissance de ses compétences tout au long de sa carrière.

J'ADHÈRE



Scannez le
QRCode présenté
ici et suivez les
instructions sur
votre téléphone.

Si vous ne pouvez pas scanner taper:
<https://www.cgt.fr/syndicalisation/syndiquez-vous>
sur votre navigateur

JE SCANNE