

Perspectives syndicales

Le journal des cadres et agents de maîtrise cheminots de la CGT



FERROVIAIRE: NOS RAISONS D'ESPÉRER

**PAROLES
DE CHEMINOTS,
EXPERTS DE LEUR
MÉTIER**

**BÂTISSONS
ensemble
le monde de demain**

SI ON PARLAIT TRAVAIL ?
Qualifications, injonctions
contradictaires, devoir de loyauté,
infobésité, temps de travail,
arbitraire, responsabilité...

p 3/4

L'UFCM a toujours eu
la volonté de construire avec les
Cadres et maîtrises, retour sur
quelques une de ses campagnes.

p 5

**ET POURQUOI
PAS L'UFCM-CGT ?**

p 8



JOCELYN PORTULIER

LES FRUITS DE L'AUTOMNE SUR LA FLEUR DU PRINTEMPS

Exceptionnellement, ce journal des syndiqués s'adresse à tous les cheminots, et singulièrement aux cheminots maîtrises et cadres qui s'interrogent sur l'avenir de leur entreprise et sur leur propre avenir.

Le premier semestre 2023 aura été marqué par une détermination commune contre une réforme des retraites, qui aujourd'hui encore ne se justifie que pour imposer une politique de rigueur contre la population. « Hypocrisie habile à mal poser les problèmes pour mieux légitimer les odieuses solutions qu'on leur apporte », écrivait Aimé Césaire.

En s'arc-boutant, le président Macron et son gouvernement pensaient-ils taire les colères et les attentes ? Les 100 jours dits d'apaisement pendant que la France s'embrasait et un remaniement ministériel viennent confirmer une vieille politique libérale.

Les annonces de la liquidation de Fret SNCF sont la continuité d'un naufrage engagé en 2003. La réduction de 154 rames TGV en 10 ans (42 % du parc actuel) a pour seul algorithme de vendre des billets hors de prix, instaurer une concurrence, en négligeant les besoins de transport de la nation et l'urgence climatique.

Une entreprise publique de service public doit être l'outil de l'aménagement du territoire. L'État, aujourd'hui impuissant, est pris au piège du marché et ses propres lois égoïstes.

L'heure est à la discussion sur notre rapport au travail et sur son sens. Nous ne pouvons demeurer une simple machine à produire de la richesse pour autrui. Prendre du recul sur son travail, même lorsque l'on est agent de maîtrise ou cadre, est une nécessité.

La Fédération CGT des cheminots et son UFCM ont été créées par des cheminots désireux de s'organiser pour y réfléchir collectivement et obtenir satisfaction. Pour poursuivre l'élan du printemps 2023, l'organisation syndicale n'est-elle pas une solution ?

Rejoindre la CGT et participer au débat sur son lieu de travail, c'est rechercher ensemble les solutions pour notre avenir comme approfondissement de nos propres aspirations.

« Le rêve participe de l'émancipation, si et seulement s'il est question d'ouvrir les yeux, de se mettre debout et de marcher ». Leonora Miano

Publication mensuelle de l'Union Fédérale des Cadres
et agents de Maîtrise CGT cheminots
Case 546 - 93515 MONTREUIL CEDEX
Tél. 01 55 82 84 40
e-mail : ufcmcgt@cheminotcgt.fr
Directeur de la publication : Jocelyn Portulier
Tirage : 23 500 exemplaires
Supplément à la Tribune des cheminots N° 1026 - CPPAP 0728 S 06580
Dépôt légal : septembre 2023
Imprimerie : Rivet Presse Edition
05 55 04 49 50 - Limoges
ISSN 0240-4265



 Calendrier

- › JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA PAIX
le 21 septembre 2023
- › GRÈVE UNITAIRE
le 26 septembre 2023
- › CONSEIL NATIONAL UFCM
les 10 et 11 octobre 2023
- › JOURNÉE EUROPÉENNE DE GRÈVE ET MANIFESTATION
13 octobre 2023
- › STAGE UFCM-CGT
« MENER UNE ACTIVITÉ VERS LES AGENTS DE MAÎTRISE ET CADRE »
du 6 au 10 novembre 2023
- › 45^E CONGRÈS FÉDÉRAL À TOURS
du 14 au 17 novembre 2023



Hector de la vallée septembre 2023

🔧 Si on parlait travail ?



Le ferroviaire appartient à la nation. Il est utile à la population, les cheminots s'emploient à son efficacité. Belle équation à l'heure où il concentre tant d'espoirs et d'exigences. Outil de l'intérêt général, de l'aménagement du territoire, de l'écologie ; filière industrielle, technologies de pointe ; trait d'union entre le petit territoire et le grand...

Pourquoi l'histoire du chemin de fer déraile-t-elle à ce point en 2023 ?

Où sont passées les belles promesses du report modal, des trains du quotidien, de la relance du fret ? Quel est le poids de nos savoirs, de nos métiers, de la rigueur dans la sécurité de nos études jusqu'à l'exploitation, de l'imagination au service de l'accessibilité, des innovations de services pour répondre aux besoins nouveaux ? Les choix et les orientations politiques rétrécissent les moyens d'agir et installent une logique de rente (des gares, du matériel, du patrimoine...) pour mieux passer à la route, mais à quoi travaillons-nous encore ?

Savoirs, qualifications, diplômes, expérience, expertise... ce que nos métiers valent encore ?



L'univers ferroviaire est complexe. La spécialisation des métiers et leur technicité nécessitent une coordination pointue de la production ferroviaire. **La gestion des aléas, les volumes d'activités et de flux à traiter reposent sur la disponibilité d'agents de plus en plus qualifiés pour organiser et produire la grande promesse d'un service public.** Or la production se resserre sur des fonctions dites « essentielles ou vitales ». Les missions considérées comme connexes sont rapidement externalisées. La sous-traitance échoue à concilier haut rendement, qualité et moindre coût. Le système informatique bute sur un manque de vision industrielle. Les fonctions RH sont sacrifiées. Voici en substance les politiques servies à l'envers que reçoivent les techniciens des pôles d'appui, les experts métiers et les encadrants avec la lourde responsabilité de les remettre à l'endroit et les rendre opérationnelles : **un combat quotidien pour des cheminots soucieux de bien travailler.**

Injonctions contradictoires : la tension monte dans l'encadrement

Les injonctions contradictoires sont partout dans notre travail. D'un côté, on exige de nous la performance, les plans d'économies, le changement permanent, l'adaptation impérative et les externalisations massives ; de l'autre, il faut respecter les normes, tenir la charge de travail, gérer le sous-effectif, respecter les délais, garantir la sécurité et la qualité, valoriser la QVT et justifier la stratégie.

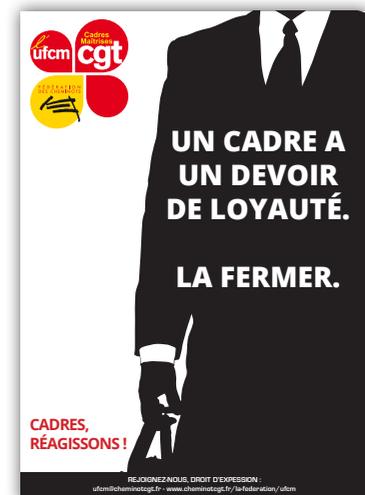
Le reporting nous retire notre expertise pour confier les décisions à des algorithmes et des premiers dirigeants toujours plus éloignés de la compréhension de l'organisation de la production, qui part des besoins et des conditions objectives d'exercice de chaque métier et du fonctionnement des services.

Le jeune DPX mis en examen dans l'accident de Brétigny était enlisé dans ces injonctions contradictoires. Si toutes ne conduisent pas à un drame comparable, les souffrances et le sentiment d'inefficacité et de gâchis s'accroissent partout face à une logique gestionnaire qui organise la désorganisation de notre service public.



Et si ma voix comptait enfin !

Inflation du nombre de réunions, étalement des heures de travail, disponibilité à outrance, infobésité, « autonomie » dans le travail et télétravail constituent un cocktail explosif. **La culture du « disponible et joignable à tout moment » s'installe en contrepartie de quelques « libertés ».** Le pro se dilue dans le perso et ne nous laisse plus tranquille. La baisse des coûts de structure dans l'encadrement et les pôles d'appui atteint des extrémités dangereuses. Suppressions de postes, fusions d'établissements et concentration en plaques provoquent le même résultat. **Si le nombre de postes diminue, la charge de travail continue de s'alourdir !** Nombre d'entre nous, qui subissons, réalisons que nous ne faisons plus tout notre boulot, ou de plus en plus souvent mal. Les effets sur l'état de santé de nombre de collègues sont indéniables. **Plus le temps de penser et de faire.** On court derrière les changements. Un s'arrête que deux sont lancés. À ce jeu, notre parole s'efface et se retrouve marginalisée, laissant la place à des éléments de langage intrusifs et abstraits au service d'un management des économies à tout prix.



🔧 Si on parlait travail ?

INFOBÉSITÉ : ÇA SE SOIGNE !

Ouverture à la concurrence, management par objectifs, mise en silo de l'entreprise historique et abaissement du centre des prises de décisions entraînent une prolifération d'interlocuteurs, un présentisme obligé, des *conf calls* enchaînées, une omnipotence managériale, une communication continue de données requises ou non...

Les encadrants sont noyés par le TSUNAMAIL !

Qui est en capacité de trier le bon grain de l'ivraie face à ce déchaînement tonitruant de l'information ? Sommes-nous plus efficaces ?

MA QUALIFICATION, C'EST MON SALAIRE !

L'accord Classifications-Rémunérations ne donne qu'une garantie annuelle plancher. Les diplômés à l'embauche ou en cours de carrière n'imposent plus de positionnement sur une grille ou une reconnaissance de qualification. La non-mise en œuvre des examens internes au profit de multiples dispositifs de détection crée une opacité. Les évaluations professionnelles ne débouchent pas sur une notation ou un avancement. Plus personne ne sait se positionner, et pourtant, **ma qualification, c'est mon salaire !**



WHAT TIME IS IT ?



Nous sommes payés 1 589 heures à l'année. Nous en faisons combien ? Nous subissons le management par objectifs, qui nous impose de s'investir sans compter nos heures, bien souvent au détriment de

notre vie personnelle. Toutes les heures supplémentaires consacrées au travail sont gratuites pour l'employeur. **Exiger un décompte horaire, c'est être sûr de se faire payer nos heures de travail et de pouvoir faire valoir des droits opposables afin de respecter la durée légale du temps de travail.**



LE TÉLÉTRAVAIL, C'EST PAS N'IMPORTE COMMENT !

La période Covid aura vu le télétravail exploser. Les trajets domicile-travail de plus en plus longs (restructuration, prix de l'immobilier...), le coût du carburant, les difficultés de transport, les conditions de travail déplorables (flex office, open space, ambiance pesante...) ne doivent pas entraîner un choix par défaut du télétravail.

Il peut engendrer des difficultés d'organisation dans les services. De plus, l'employeur fuit sa responsabilité d'assurer la sécurité et de protéger la santé physique, mentale et sociale des salariés.

Pour la CGT, un nouvel équilibre vie pro-vie perso doit être réfléchi pour mettre en place de nouvelles façons de travailler.



SE PROTÉGER DE L'ARBITRAIRE



De tout temps, les employeurs ont voulu faire endosser à l'encadrement leur arbitraire et mettre en compétition les salariés. Au prétexte de débrider le management, ils combattent les règles objectives et connues de tous. Ainsi, le paraître et la non-contestation de ses orientations peuvent prendre le pas sur la technicité et les savoirs. Il faut au contraire s'appuyer sur des droits collectifs et rendre transparentes les règles pour que les choix soient justes, compris et ne pourrissent pas le collectif de travail.

Un statut social permet aux encadrants de prendre sereinement des décisions légitimes vis-à-vis de la réglementation.



OÙ COMMENCE LA RESPONSABILITÉ DES ENCADRANTS ET DES EXPERTS ?

Sur le terrain, les décisions se prennent vite pour concilier le service attendu et la sécurité. Les compétences du salarié sont la condition première pour lui permettre de définir les moyens nécessaires pour réaliser correctement ses missions. L'autorité donnée, c'est-à-dire la délégation de pouvoirs aux maîtrises et cadres, ne peut s'exercer qu'une fois ces deux premières conditions remplies. **Être clair sur sa délégation, c'est intervenir sur les objectifs et les moyens, fixer des critères réalistes pour mesurer son activité et l'exercice de ses missions.**

Nos campagnes

FORUM
POURQUOI FAIRE FAIRE QUAND ON PEUT FAIRE ?

LE FERROVIAIRE, C'EST NOS MÉTIERS
le MERCREDI 16 OCTOBRE 2019
de 10h à 15h30
Ensemble, réfléchissons, débattons
au sens de notre travail

Amphithéâtre campus Wilson
9, rue Jean Philippe Rameau - 93210 SAINT-DENIS

forum ouvert à tous, cheminots quel que soit leur statut ainsi que prestataires et intérimaires, sous condition d'inscription préalable auprès des militants.

203, rue de Paris - 93015 MONTREUIL - Tél. 01 55 62 84 40 - ufcm@cheminotsgt.fr - www.cheminotsgt.fr

POURQUOI FAIRE FAIRE QUAND ON PEUT FAIRE ?

L'idéologie dominante dans toutes les entreprises et administrations est la sous-traitance. Le patronat y voit de nombreux avantages : la flexibilité, le partage des risques, la désresponsabilisation au détriment de la maîtrise de l'outil de production, la sécurité, l'indépendance, la préservation des savoirs et savoir-faire. La CGT part de la réponse aux besoins. **Une entreprise de service public, nécessitant une technologie précise, avec un devoir intransigeant de sécurité, a besoin de maîtriser et de conserver les savoirs et compétences de ses salariés. Donc, réinternalisons le travail !**



Le forfait jours



Pour la CGT, le forfait jours est un outil supplémentaire de flexibilisation du temps de travail. Il permet de déroger à l'horaire collectif de travail et

d'échapper aux règles relatives à la durée du travail applicable aux cheminots : durée maximale, temps de repos...

L'UFCM CGT a édité un guide pour alerter les cheminots sur le risque de dérives et les informer sur leurs droits (alertes, définition de la charge de travail, volontariat...).

Notre but est de présenter des solutions alternatives existantes qui respectent la santé des salariés et leur autonomie d'organisation.

MAÎTRISES ET CADRES
FORFAIT-JOURS OU PAS ?
Les conseils de l'UFCM-CGT

PLATE-FORME REVENDICATIVE DES DPX

FORUM NATIONAL DES DPX
MONTREUIL SOUS BOIS

DPX

Notre position particulière en première ligne de front, entre le marteau et l'enclume, génère un véritable mal-être au travail et crée des antagonismes.

Souvent, nous n'avons ni les moyens de répondre aux besoins de nos équipes ni les moyens de réaliser correctement nos objectifs en ce qui concerne la production. À cela se rajoute le reporting... une des plaies du management moderne. Cette occupation chronophage nous oblige plus à nous justifier qu'à agir.

Il faut que nous soyons entendus sur nos difficultés et écoutés sur les moyens (humains, matériels...) et les organisations nécessaires pour réaliser un travail de qualité dont on garde la maîtrise.

INGÉNIERIE



Lors de son dernier congrès, l'UFCM CGT a décidé de s'attaquer aux problématiques croissantes des ingénieries. Une journée d'étude sur le sujet a été organisée le 4 octobre 2022. Les cheminots des ingénieries ont pu y exprimer leurs difficultés et leurs besoins : évolutions de carrière, externalisation, protection du savoir-faire... Des cahiers revendicatifs se construisent dans différents pôles. **Forts de ces revendications, les cheminots œuvrent avec l'UFCM CGT pour donner à l'ingénierie du sens pour le ferroviaire d'aujourd'hui et de demain.**

JOURNÉE D'ÉTUDE INGÉNIERIES
Matériel / Génie Civil / Étude Signal / Caténaire / Énergie
Essaieurs / Télécoms / Métrologie laboratoires / Programmes et Consignes

DÉVELOPPONS NOS SAVOIRS POUR LE FER!

Théâtre Traversière
15 bis rue Traversière, Paris
4 OCTOBRE 2022 DE 9H30 À 15H30
(accueil à partir de 8h30)
Informations auprès de vos militants UFCM CGT



Aujourd'hui, premiers dirigeants et gouvernement multiplie phase de leur contre-réforme ferroviaire. Face à cette charge généralisée,

Actualités ferroviaires

NON À LA DÉSINTÉGRATION DE LA SNCF

La direction de la SNCF engage le projet de création d'un groupement d'intérêt économique (GIE) pour externaliser plus de 3 000 cheminots et la totalité des activités assurées actuellement par les huit centres de services partagés (Médical, Paie et famille, etc.) qui composent Optim'services. C'est l'éclatement de la SA de tête qui est programmé dès le 1^{er} janvier 2024 !

Ce GIE ne résulte pas d'un impératif légal ou de production. Il vise à recentrer la SA SNCF sur ses missions de holding (gérer et faire fructifier les participations financières). À court terme, la Suge et e.SNCF, pour l'heure épargnées, seront également soumises à cette funeste stratégie.

C'est le service public des cheminots qui est attaqué.

EXIGEONS L'ARRÊT IMMÉDIAT DE CE PROJET !

LIQUIDATION PRÉMÉDITÉE DE FRET SNCF : PAS QUESTION !

Le 18 janvier 2023, la Commission européenne a ouvert une procédure contre l'État français incriminant des aides illicites pour Fret SNCF entre 2006 et 2019. **Avant même les conclusions de l'enquête**, le gouvernement et la direction de la SNCF se préparent à confier 30 % du trafic aux opérateurs « privés » mais aussi des moyens de production. Pour nombre d'entre eux, cette aubaine était indispensable.

Pour les 5 000 cheminots de Fret SNCF, cela se traduit par la liquidation de la SAS au 1^{er} janvier 2024 et la « reconstitution » de deux sociétés avec ouverture du capital, l'une de transport et l'autre de maintenance du matériel roulant.

POUR L'AVENIR DE LA PLANÈTE, EXIGEONS UN OUTIL DE TRANSPORT PUBLIC EFFICACE.

FILIALE DÉDIÉE POUR LE TER

L'ouverture à la concurrence est un dogme pour privatiser le service public. Elle coûtera plus cher à la collectivité et aux usagers (investissements déséquilibrés, prix des abonnements en augmentation) et dégradera au final le service public (notamment par l'absence de correspondances et de mutualisation des moyens). Plusieurs Régions ont lancé des procédures d'appel d'offres par lot.

La SNCF y a répondu par des filiales dédiées de droit privé. Au final, des cheminots de la SNCF seront transférés dans ces entreprises. La Direction les contraint à changer d'employeur. C'est pour eux une grande inconnue. Personne ne sait quels seront le régime de travail, les droits sociaux...

D'ailleurs, la Direction annonce utiliser tous les leviers permis par la nouvelle convention collective pour faire de la productivité. Pourtant, **elle demande aux encadrants de tenir un discours rassurant et souvent mensonger.**

Le combat pour nos droits ne fait que commencer. La CGT entend débattre avec les cheminots de leurs exigences pour construire un rapport des forces : **les cheminots ne sont pas spectateurs mais acteurs du ferroviaire.**

COMPLÉMENTAIRE SANTÉ OBLIGATOIRE : ARNAQUE À LA SÉCU !

La Direction a affirmé sa volonté d'imposer une complémentaire obligatoire aux cheminots. Il convient d'en mesurer les risques : affaiblissement de la Sécurité sociale, fin du régime spécial de prévoyance et de la liberté d'adhésion.

La Fédération CGT des cheminots est signataire des accords pour le personnel contractuel puisqu'il s'agit d'une obligation légale. **Notre objectif est de ne pas laisser les officines privées gérer les cotisations des cheminots.**

Or, pour les cheminots du cadre permanent, il n'y a aucune obligation puisque le régime spécial est d'un bon niveau. Si l'entreprise se dit prête à participer (elle annonce la fermeture de cabinets médicaux en contrepartie), **pourquoi ne pas mieux financer le régime spécial et l'étendre à toute la branche ?**

Y aurait-il une pression du lobby assurantiel sur le ministère ?

D'au t



stratégiquement les réorganisations éparses. Toutes ces attaques sont une nouvelle la Fédération CGT des cheminots, avec son UFCM, propose une riposte globale.

tres choix possibles

ENSEMBLE POUR LE FER



Une entreprise unique et intégrée, quoi de mieux pour maîtriser l'ensemble de la production ? C'est notamment le modèle suisse, qui privilégie l'efficacité à la compétition des activités. Une entreprise intégrée, avec l'ensemble des métiers, nécessite une structuration rigoureuse. Les propositions d'organisation et de financement sont détaillées dans le document.



ENSEMBLE POUR LE FRET

Objet de nombreuses promesses depuis vingt ans, les stratégies de mise en concurrence du fret ferroviaire ont déjà été éprouvées par six plans. Pourtant, aucun n'a fait l'objet d'un bilan sérieux. En 2007, lors du Grenelle de l'environnement, l'État s'était engagé à atteindre 25 % de part ferroviaire d'ici à 2022. Résultat : 10 % en 2024, toutes entreprises confondues !



La CGT a travaillé une proposition réaliste pour atteindre l'objectif des 25 % de la part modale d'ici à 2050 en trois phases, avec des investissements, des contraintes publiques pour les grands logisticiens et un programme de recherche pour apporter des solutions techniques.

UN STATUT SOCIAL ET UN RÉGIME SPÉCIAL POUR TOUS LES CHEMINOTS



Nos droits trouvent leur source dans les luttes, tout au long de l'histoire du chemin de fer, permettant d'unifier les cheminots de différentes compagnies.

Le Statut est un texte fondamental mais il n'est pas le seul : les droits sont repris dans différentes sources, telles que des décrets, des lois, des accords collectifs, des référentiels RH, ainsi que des référentiels métiers...

Avec le retour de la privatisation, le patronat refuse d'étendre les droits existants à la SNCF à l'ensemble des salariés de la branche. Dans des entreprises ferroviaires privées, des conquies ont été gagnés mais ils demeurent encore bien insuffisants et hétéroclites.

Le patronat veut mettre les salariés en concurrence en se basant sur le moins-disant social. Pas de fatalisme, la volonté de la CGT est de se battre pour la défense et ©l'extension des droits sociaux. **La seule protection des cheminots est de gagner les mêmes droits partout !**



LES 21 CONDITIONS DU TRANSPORT VOYAGEURS



En réponse à la libéralisation du système ferroviaire, la Fédération CGT des cheminots a produit un rapport listant les 21 principales conditions permettant de développer le transport public de voyageurs par train. Parmi elles, il y a la démocratisation des prises de décision, une tarification lisible et un droit aux transports, la fiabilisation du matériel ou encore une autre vision du réseau.



Ces parutions sont basées sur les orientations et repères revendicatifs de la Fédération CGT des cheminots et son UFCM.



Elles ont été conçues avec l'apport de cheminots engagés pour donner à leur entreprise un avenir et une efficacité. Dans notre conception, exécution, encadrement, ingénierie, appuis..., nous sommes tous des maillons essentiels. Chaque cheminot, quelle que soit sa responsabilité dans l'entreprise, peut, avec la CGT, travailler à des projets locaux pour l'amélioration du service public, des conditions de vie et de travail et développer le « vivre et travailler au pays ».

Pourquoi l'UFCM CGT ?

Avec l'UFCM CGT, faire du spécifique sans être catégoriel...

En 1937, Pierre Semard, secrétaire de la Fédération CGT des cheminots, argumente : « nous voulons que cette union de ceux qui travaillent et qui sont salariés mais qui ont des responsabilités différentes, trouve son expression dans la même organisation, pour empêcher les tentatives du fascisme de dissoudre nos forces et de mettre de son côté les techniciens et les cadres. »

Cette union salariale nous apparaît être, aujourd'hui encore, la mieux adaptée pour construire un syndicalisme répondant aux aspirations des agents de maîtrise et des cadres. En recherchant la convergence la plus large, elle se différencie du syndicalisme catégoriel, qui renforce la division du salariat.

C'est quoi l'UFCM CGT ?

L'Union fédérale des cadres et maîtrises (UFCM CGT) est **l'outil de la Fédération CGT des cheminots pour être la CGT de tout le salariat.** Le syndicalisme spécifique a pour objectif de sortir les agents de maîtrise et les cadres d'une posture de relais des orientations patronales avec un devoir de réserve dans lequel le patronat tente de les enfermer. Les maîtrises et cadres ont, de par leur métier et fonction, un rôle important dans l'organisation de la production. La CGT l'intègre dans ses propositions.

Pourquoi ?

L'intelligence de l'encadrement n'est souvent sollicitée que dans le strict cadre de l'atteinte des objectifs de performance. Il est sommé d'acquiescer et de mettre en œuvre une stratégie d'entreprise, de « décideurs » déconnectés des contraintes et des réalités. Certes, **les encadrants ont un rôle dans la transmission des orientations de la direction de l'entreprise mais ils sont avant tout des experts et des référents techniques engagés dans la réalisation et l'organisation d'une production.** Les maîtrises et cadres ont besoin de formation, de parcours pour acquérir leurs savoirs. Ils ont besoin de moyens pour exercer leurs responsabilités sans être mis en difficulté professionnelle, éthique ou juridique. À ce titre, **l'UFCM CGT permet aux maîtrises et cadres de construire leurs revendications au regard de leurs responsabilités.** Ces femmes et ces hommes, salariés de l'entreprise, sont en droit et en capacité d'exprimer leur avis sur les choix politiques des dirigeants et du gouvernement.

La proximité

Nos syndicats de site sont animés par des militants de terrain. Les structures dédiées aux spécificités des maîtrises et cadres répondent à l'objectif que, partout et quelle que soit sa fonction dans l'entreprise, le cheminot ait accès à la CGT. Chaque cheminot doit devenir acteur et décideur de ses revendications.

Notre syndicalisme vise à développer les revendications des différentes catégories de salariés, au plus près des conditions d'exercice des métiers, sans les opposer.

Salariés non qualifiés, ouvriers, employés techniciens, ingénieurs, encadrants, salariés d'entreprises publiques et privées, nous faisons partie d'une même classe sociale.

Indépendante mais pas neutre

Si certains reprochent à la CGT d'être trop politique, nous assumons nos positions contre l'extrême droite, qui désigne des boucs émissaires et occulte les véritables sources des maux de notre société : l'accroissement de la précarité, des inégalités et le non-partage des richesses créées par le travail.

La CGT n'est pas un syndicat d'accompagnement de la régression sociale et de la casse du service public. À l'opposé des caricatures, **la CGT est un syndicat de propositions pour une société plus juste en réponse aux besoins des citoyens et des peuples.**



**ET TOI...
POURQUOI PAS
L'UFCM
CGT**

