

#67 / 2022 1,60 €

le cheminot

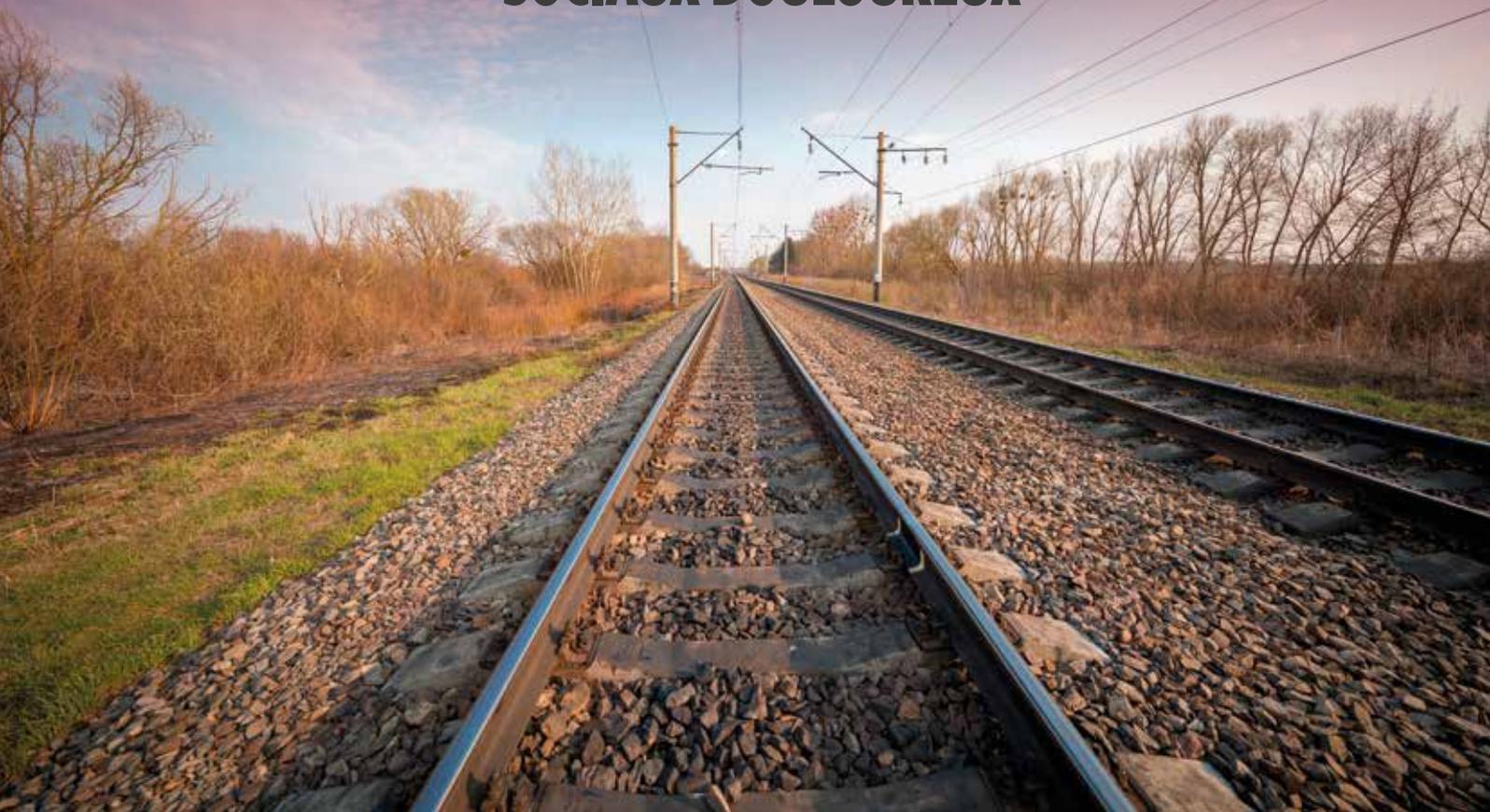
Cfdt:

de France

MAGAZINE TRIMESTRIEL DE L'UNION FÉDÉRALE
DES CHEMINOTS & ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES

CONTRAT DE PERFORMANCE RÉSEAU :

L'IMPOSSIBLE ÉQUATION BUDGÉTAIRE
QUI PRÉSAGE DES LENDEMAINS
SOCIAUX DOULOUREUX



SOMMAIRE

6 DOSSIER CONTRAT DE PERFORMANCE RÉSEAU



4 EUROPE ⇒ Retour sur le congrès ETF Youth

9 DRAME DE BRÉTIGNY ⇒ La CFDT partie civile : retour sur un procès hors-norme

14 LES ANGES DU RAIL ⇒ Le soutien de la CFDT à une noble cause

15 CONTRACTUELS ⇒ Accès à la médecine de soins

Photo couverture © AdobeStock



ÉDITO

Thomas Cavel,
secrétaire général de la CFDT Cheminots

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire avait, en 2018, posé l'obligation de deux contrats de performance passés entre l'État et SNCF Réseau d'une part et l'État et SNCF Gares et Connexion d'autre part. En soi, ce n'était pas une nouveauté. La loi de 2014, déjà, avait acté un tel principe, introduisant également la notion de règle d'or pour limiter strictement tout endettement insoutenable. La différence ? SNCF Réseau était un EPIC en 2014 et est devenu une SA en 2018. Ce changement d'acronyme pourrait paraître anodin, l'histoire montre qu'il ne l'est pas !

Le contrat État - Réseau a été signé en catimini le 6 avril dernier. Il ne s'agit pas uniquement d'un « exercice de style », mais bel et bien de la trajectoire à 10 ans fixée par l'État pour SNCF Réseau. Ce nouveau numéro revient en profondeur sur l'analyse de ce contrat, ses ambitions (qui n'en sont pas !), ce qu'il traduit de la volonté politique et ce qu'il engendre.

Il n'a d'ailleurs pas fallu attendre longtemps pour voir les premiers effets catastrophiques de ce contrat dont la seule « ambition » est de demander à Réseau de faire autant mais avec moins. Le président de SNCF Réseau, deux mois après avoir signé le fameux contrat, s'est ouvert à la presse, déclarant que les 2,8 Mds € annuels prévus par le contrat pour assurer la maintenance étaient bien loin d'être suffisants : au final, c'est en réalité 3,7 Mds € qu'il faudrait ! Et on ne parle ici que de la maintenance du Réseau. Inutile de dire que les sommes prévues ne couvrent pas le développement.

Et c'est ainsi que le même président de SNCF Réseau a théorisé une nouvelle et inquiétante segmentation du réseau. D'un côté le réseau « super-structurant » que ces 2,8 milliards permettent d'entretenir et de l'autre le réseau « structurant » qu'il ne sera plus possible de maintenir.

Il est en tout cas certain que ce contrat ne peut rester en l'état, sous peine de condamner le réseau à une spirale du déclin importante. Or, si le réseau s'amenuise, c'est toute l'activité qui se réduit. Cette question n'est pas uniquement technique, elle concerne notre avenir et nos emplois.

Cfdt: FGTE
CHEMINOTS

5, rue Pleyel 93200 Saint-Denis
01 76 58 12 21
www.cfdtcheminots.org
contact@cfdtcheminots.org
CFDT - Cheminots - Officiel
@cfdtcheminots



Le Cheminot de France
#67 / 2022
N° CPPAP : 0722 S 07026

Directeur de la publication
THOMAS CAVEL

Directeur adjoint de la publication
SÉBASTIEN MARIANI

Rédacteur en chef
ALI BENHADJBA

Ont participé à ce numéro
THOMAS CAVEL,
PATRICK LEROLLAND, DANIEL SIGURET
ET CÉLINE RUFFIÉ

Crédits photo
CFDT, DR, ADOBESTOCK, FREEPIK

Mis en page par
STUDIO GRANITE

Nous contacter
contact@cfdtcheminots.org

L'AVENIR DU RÉSEAU : UNE QUESTION AU CŒUR DU SYSTÈME FERROVIAIRE



**UN IMMENSE RESPONSABLE CFDT
NOUS A QUITTÉS**

Ce nouveau numéro du Cheminot de France revient également sur un moment fort et important de l'exercice syndical européen : le congrès d'ETF, qui a eu lieu cette année à Budapest. La CFDT Cheminots y a pleinement participé et a retrouvé la place qui est la sienne en intégrant les instances d'ETF.

Enfin, cette première partie d'année a été marquée par le procès de l'accident de Brétigny. Le drame, incommensurable, a donc été jugé dans le cadre d'un procès hors-norme. La CFDT Cheminots s'y est pleinement investie en se portant partie-civile et en assurant une présence continue tout au long du procès. C'était une condition indispensable pour exprimer notre compassion et notre indéfectible soutien aux victimes, à toutes celles et ceux qui dans leur chair et dans leur esprit ont été victimes de ce drame. Notre rôle et le sens de notre engagement consistent à défendre le ferroviaire : ceux qui le font et ceux qui l'utilisent, les cheminotes, les cheminots et les usagers, les clients. Il était donc essentiel que nous portions cette parole et que nous participions ainsi à l'établissement de la vérité sur cet accident qui a été vécu si douloureusement par nous tous.

Comme pour boucler la boucle, un grand absent manquait à ce procès : l'État. Responsable des politiques publiques de transport et de l'affectation des moyens consacrés au ferroviaire, le procès aura laissé en suspens l'interrogation du rôle de cet acteur majeur. Au moment-même où le contrat État-Réseau était signé, il aurait dû être interrogé à la lueur des conséquences qu'il peut engendrer.

Je vous souhaite une bonne lecture et soyez certains et assuré que la CFDT Cheminots reste pleinement mobilisée pour faire entendre la voix des salariés et pousser l'État et les autres décideurs publics à prendre leurs responsabilités ! ●

Le décès brutal du Secrétaire national Frédéric Sève, survenu le lundi 25 juillet, plonge toute la CFDT dans une immense tristesse. Nous perdons un responsable national de grande qualité, un militant infatigable qui se sera battu pour plus de justice sociale pour tous les travailleurs du public et du privé, et un ami.

Professeur de sciences économiques et sociales, Frédéric s'est très vite engagé au Sgen CFDT. Il est devenu Secrétaire général de la fédération en 2012 avant d'intégrer la Commission exécutive de la Confédération en 2016. Responsable du dossier des retraites, il n'a cessé ces dernières années de lutter avec conviction et persévérance pour rendre le système plus juste. Il fut également le grand artisan de l'alliance de la CFDT avec une soixantaine d'organisations dans le Pacte du pouvoir de vivre.

Sans jamais se départir d'un humour qu'il maniait avec délice, Frédéric a contribué par ses combats, ses convictions et ses valeurs à porter très haut la voix de la CFDT.

Adhérents, militants, responsables régionaux, fédéraux, nationaux, nous lui en sommes tous extrêmement reconnaissants.

C'est aussi avec la plus grande simplicité qu'il avait participé à nos travaux lors de la réforme des retraites de 2020 par des échanges nourris avec nos militants lors d'un Conseil National dédié à ce sujet.

Nous pensons à sa famille et à ses proches et garderons à jamais le souvenir du sourire qu'il arborait en juin dernier à la tribune du congrès de Lyon, durant lequel il a co-porté la résolution, lors de sa brillante réélection.

Photo : © Virginie De Galzain

6^E CONGRÈS DE L'ETF, UN CREDO : POUR UN TRANSPORT ÉQUITABLE ET JUSTE

EN MAI DERNIER, AVAIT LIEU LE 6^E CONGRÈS DE L'ETF À BUDAPEST, RÉUNISSANT DES DÉLÉGUÉS DES SYNDICATS DES TRANSPORTS ET DES INVITÉS EXTERNES D'INSTITUTIONS INTERNATIONALES ET NATIONALES. LE CHOIX DE FAIRE CE CONGRÈS À BUDAPEST N'EST PAS ANODIN CAR LE MOUVEMENT SYNDICAL, EN HONGRIE, TRAVERSE UNE PÉRIODE DIFFICILE. EN EFFET, LE GOUVERNEMENT ACTUEL MENACE LES DROITS FONDAMENTAUX DES TRAVAILLEURS ET DES SYNDICATS



En tant qu'organe décideur de l'ETF, le congrès fournit le cadre institutionnel permettant aux membres de débattre et de décider des priorités politiques de l'ETF pour le prochain mandat de 5 ans.

Plus de 500 délégués, représentant 5 millions de travailleurs des transports de toute l'Europe, ont discuté des actions stratégiques et de la manière de relever les défis actuels et à venir dans le secteur des transports de manière à assurer un avenir social et solidaire pour tous.

Lors du congrès, les représentants voteront également pour leurs représentants politiques : le Président de l'ETF (réélection de Frank Moreels), la secrétaire générale (réélection de Livia Spera) et ses organes de gouvernance.

PRÉSENCE DE LA CFDT

Ce congrès était l'occasion pour la CFDT-cheminots d'intégrer les instances de gouvernance d'ETF au côté de sa fédération, à ce titre Stéphane Bourgeon (Secrétaire général FGTE CFDT) a été réélu au comité exécutif d'ETF, Céline Ruffié (Juridique-CFDT Cheminots) a été élue à l'unanimité à la tête du Comité des jeunes de l'ETF, intégrant à ce titre le comité de management d'ETF.

La CFDT est maintenant présente dans tous les organes de gouvernance d'ETF et devient ainsi un acteur incontournable des prises de décision d'ETF concernant l'Europe et le secteur des transports.



FAIR TRANSPORT : UNE DESTINATION OÙ...

- ▶ Les travailleurs des transports sont au cœur des décisions qui les concernent
- ▶ Le transport est exempt d'exploitation à des fins lucratives et de concurrence déloyale
- ▶ Les emplois sont de qualité et les lieux de travail sont inclusifs
- ▶ Les services de transports sont sûrs, fiables et abordables pour les clients
- ▶ La durabilité sociale et environnementale vont de pair.



FOCUS SUR LE TRAVAIL DU COMITÉ DES JEUNES POUR LE MANDAT 2022-2027



CONTEXTE :

Le mouvement syndical est en déclin en Europe et l'âge moyen des syndicalistes augmente. Toutefois, plusieurs syndicats adhérents d'ETF montrent qu'il est encore possible d'attirer des jeunes et qu'il faut casser le cliché d'un syndicalisme appartenant au passé. Les jeunes sont actifs politiquement sur des problématiques tels que le climat et il faut montrer que cela peut tout à fait être en adéquation avec le syndicalisme.

Le but du comité des jeunes est de veiller à ce que les jeunes soient présents dans toutes les sections d'ETF mais également chez tous les adhérents.

Le monde des transports de demain ne pourra pas se faire sans de jeunes syndicalistes.



EXTRAIT DU PROGRAMME DE TRAVAIL ADOPTÉ LORS DU CONGRÈS :

- ▶ Créer des alliances entre les différentes organisations des jeunes.
- ▶ Mettre en place des formations pour les jeunes sur le leadership, les médias et l'anglais.
- ▶ Réintroduire l'université d'été des jeunes.
- ▶ Mettre en place un « Erasmus » syndical afin d'échanger sur les bonnes pratiques.
- ▶ Organiser les jeux olympiques des jeunes de l'ETF pour fédérer.
- ▶ Organiser des événements de jeunes spécifiques aux sections (rail, aviation, maritime, route).



CONTRAT DE PERFORMANCE ÉTAT RÉSEAU : L'IMPOSSIBLE ÉQUATION BUDGÉTAIRE QUI PRÉSAGE DES LENDEMAINS SOCIAUX DOULOUREUX

PROPOSÉ À LA CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES EN NOVEMBRE 2021, LE CONTRAT DE PERFORMANCE ENTRE L'ÉTAT ET SNCF RÉSEAU A ÉTÉ SIGNÉ EN CATIMINI JUSTE AVANT LE 1^{ER} TOUR DE L'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE.

MÊME SI LE CONTRAT DE PERFORMANCE A EU « L'HONNEUR TARDIF » DE LA GRANDE MESSE DU JT DE 20H, LE DIMANCHE 10 JUILLET, IL N'EST VRAIMENT PAS PHÉNOMÉNAL. AU CONTRAIRE, LES CRITIQUES ONT ÉTÉ UNANIMES DE LA PART DES PARTIES PRENANTES : AUTORITÉ RÉGULATRICE DES TRANSPORTS (ART), SÉNAT, AUTORITÉS RÉGIONALES DES TRANSPORTS, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉ (IDFM), 4F ET L'ASSOCIATION FRANÇAISE DU RAIL (AFRA) Y VOIENT UNE OCCASION PERDUE. **DÉCRYPTAGE**



LE CONTRAT DE PERFORMANCE RÉSEAU : DE QUOI S'AGIT-IL ?

La nécessité de ce contrat est inscrite dans la loi depuis 2014. C'est une obligation pour l'État de fixer une trajectoire sur 10 ans à SNCF Réseau en respectant la « règle d'or » pour ne pas s'endetter.

Par le biais du contrat de performance, SNCF Réseau met en œuvre la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'État définit les orientations.

QUELLES SONT CES ORIENTATIONS ?

La toute première est le sacro-saint équilibre économique en 2024. Pas moins de 12 critères de performance sur les 29 du contrat.

Puis la satisfaction clients (10 critères) «H00» et des trains qui arrivent à l'heure.

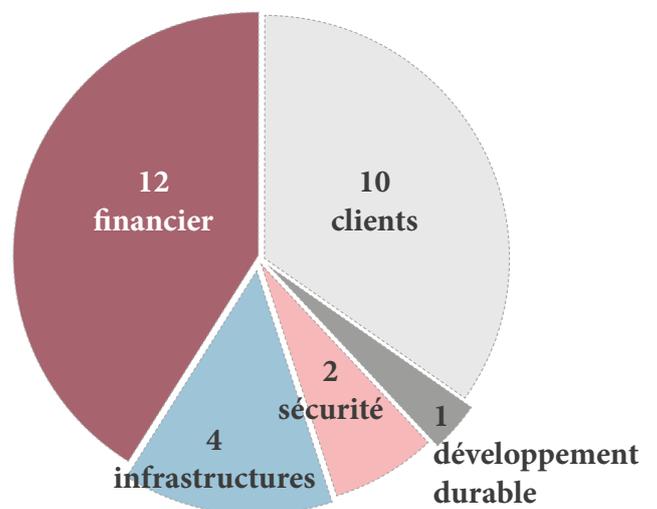
La qualité du Réseau (4 critères)

La sécurité (2)

Et le développement durable (1 !)

Voilà comment on arrive à une impossible équation budgétaire ! Comment peut-on privilégier à ce point l'économie au détriment du développement durable, de la sécurité ou de la qualité du Réseau ?!

CRITÈRES SUIVIS DU CONTRAT DE PERFORMANCE ÉTAT / SNCF RÉSEAU



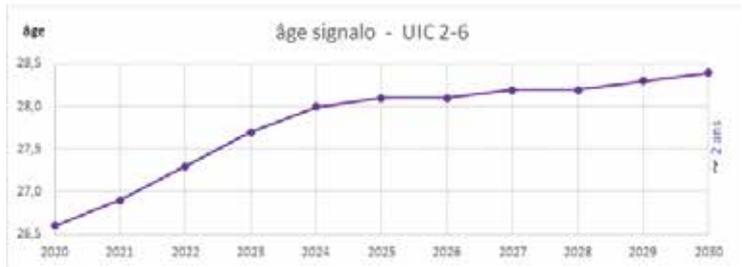
DE QUELLE QUALITÉ DU RÉSEAU EST-IL QUESTION ?

À l'issue des 10 ans du contrat, il est écrit noir sur blanc que l'état des voies va se dégrader, alors que l'indice de consistance de la voie commençait à tutoyer son optimum (ICV à 55) !

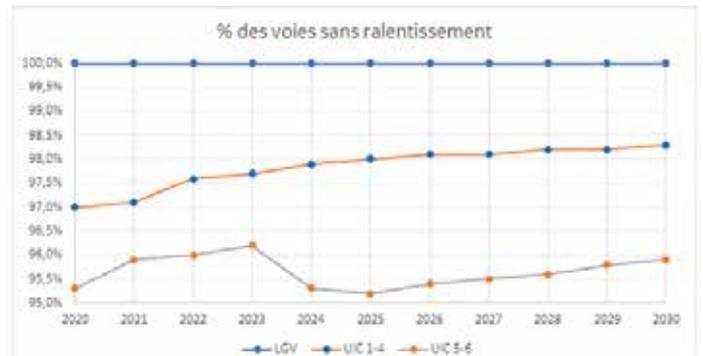


À l'issue des 10 ans du contrat il est écrit noir sur blanc que les composants de la signalisation vont vieillir de 2 ans.

Aucun effort d'investissement n'est prévu pour achever le programme des **tours de contrôle de signalisation** (Commandes Centralisées du Réseau ou Commandes Centralisées Unifiées).



Néanmoins, en dépit des dégradations annoncées du Réseau, la volonté d'améliorer le service aux clients est affirmée.



LA VOLONTÉ EXPLICITE EXPRIMÉE DANS LE CONTRAT EST DE « FAIRE MIEUX AVEC MOINS »

POUR ATTEINDRE LE SACRO-SAINTE ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE EN 2024, TOUT EN DÉGRADANT LE RÉSEAU, QUELS SONT LES MOYENS QUE LE CONTRAT PRÉVOIT ?

LES RECETTES SUPPLÉMENTAIRES PRÉVUES POUR LES 10 ANS À VENIR :

- ▶ L'État, ou plutôt Bercy, insiste sur les 35 Md€ au titre du désendettement, 25 Md€ au 01/01/2020 et 10 Md€ au 01/01/2022. Rappelons à Bercy que ce n'est pas un cadeau mais le juste remboursement de la dette de l'État que SNCF puis RFF et enfin SNCF-Réseau portait et qui pénalisait les comptes.
- ▶ Les 4 Md€ au titre du plan de relance sont déjà en partie amputés par les conséquences de la crise sanitaire (2,3 Md€).
- ▶ Des dividendes (5,8Md€) et des produits de cessions (0,5 Md€) de SNCF maison mère, malheureusement incertains.
- ▶ L'augmentation du coût des péages qui ne satisfait pas l'ART.

EN CONTREPARTIE DE CES « LARGESSES », L'ÉTAT DEMANDE DES EFFORTS (-1 MDC) À SNCF RÉSEAU :

LES RECETTES SUPPLÉMENTAIRES PRÉVUES POUR LES 10 ANS À VENIR :

- ▶ Poursuite de la politique d'achat et la politique d'innovation et de transformation digitale.
- ▶ Poursuite du développement du programme CCR/CCU générateur de performance sans lui allouer de moyens financiers pour le réaliser.
- ▶ Maximisation du potentiel des infrastructures existantes «faire plus avec moins».
- ▶ Et surtout, réduction des coûts des fonctions supports et des frais de siège.

LE VOLET SOCIAL DU CONTRAT DE PERFORMANCE

Un volet qui n'a pas eu sa place dans le contrat ! Pourtant les sujets ne manquent pas, exemple :

Alors que SNCF connaît une mutation profonde avec la fin du recrutement au statut et un nouveau cadre social qui peine à se développer, la modification profonde des conditions d'emplois va modifier en profondeur la composition du corps social, aucune ambition, aucune performance.

Quelles ambitions, quelles performances pour une juste rémunération de la technicité, de l'expertise des agents SNCF ? **AUCUNE !**

Quelles ambitions, quelles performances pour améliorer la parité chez SNCF Réseau ? **AUCUNE !**

Quelles ambitions, quelles performances pour atteindre l'égalité salariale homme/femme, « à travail égal, salaire égal » ? **AUCUNE !**

Quelles ambitions, quelles performances pour freiner la désaffection, les démissions chez SNCF Réseau ? **AUCUNE !**

ENFIN UNE AMBITION, POUR ATTIRER DE NOUVEAUX EMBAUCHÉS ?

EXTRAIT : « SNCF Réseau poursuit sa démarche de mise en conformité des installations nécessaires au personnel (vestiaires, réfectoires...), la plupart étant actuellement dans un état éloigné des standards attendus d'une entreprise de référence comme SNCF Réseau et ce dans le but de renforcer l'attractivité des métiers de SNCF Réseau pour tous les salariés et salariées. ». **QUELLE AMBITION !**

CONCLUSION

Ce sont les cheminots qui payent au prix fort la reprise d'une partie de la dette de l'État.

Les financements annoncés demeurent incertains et les seules économies que le contrat projette de réaliser sont basées sur les suppressions de postes.

Aucun nouvel investissement de développement n'est programmé.

Hors LGV, l'état du réseau, va se dégrader. Il s'agit d'un contrat de fossoyeur qui prévoit la mort du Réseau non structurant.



© G. L'HOUR

LA CFDT PARTIE CIVILE : RETOUR SUR UN PROCÈS HORS-NORME

LE 12 JUILLET 2013 AVAIT LIEU LE TRISTE ANNIVERSAIRE DE LA CATASTROPHE DE BRÉTIGNY SUR ORGE.

UNE ANNÉE ENCORE PLUS DIFFICILE POUR LES VICTIMES ET LEURS FAMILLES ALORS MÊME QUE LE PROCÈS QUI A ÉTÉ TRÈS LONG ET QUI A RAVIVÉ LEURS DOULEURS VIENT À PEINE DE SE CLÔTURER ET QUE LES RÉPONSES TANT ATTENDUES DE LA SNCF N'ONT PAS ÉTÉ APPORTÉES.

LA CFDT CHEMINOTS ÉTAIT PRÉSENTE PENDANT TOUTE LA DURÉE DU PROCÈS EN QUALITÉ DE PARTIE CIVILE POUR PORTER LA VOIX DES CHEMINOTS MAIS ÉGALEMENT DEMANDER QUE TOUTE LA VÉRITÉ SOIT FAITE POUR LES VICTIMES ET LEURS FAMILLES.

#1 LA PLACE PLEINE ET ENTIÈRE DE LA CFDT-CHEMINOTS AU PROCÈS

Pourquoi nous sommes-nous portés partie civile ?

La raison et le sens de notre engagement, c'est de défendre le ferroviaire : ceux qui le font et ceux qui l'utilisent, les cheminotes, les cheminots et les usagers.

Cette catastrophe est inscrite de manière indélébile dans la mémoire cheminote. La marque de Brétigny est profonde, il faut des réponses.

La vérité est essentielle pour les victimes mais elle est également indispensable pour les cheminots.

En effet, cet accident, par son ampleur et son extrême gravité, a profondément meurtri les salariés de la SNCF, les confrontant dans le même temps à un doute collectif envers leur profession, leur crédibilité et leur professionnalisme.

C'est l'ensemble des agents dont les qualités professionnelles ont été mises en cause à la suite de cet accident et ce, alors même que leur sécurité

quotidienne au travail est directement impactée par l'état des installations.

La responsabilité de cette situation ne devrait pas reposer sur un seul homme DPX à l'époque de l'accident, un système de sécurité ne peut reposer sur un seul homme.

La CFDT-cheminots a toujours porté l'impérieuse nécessité du renouvellement du réseau par un Etat stratège, aménageur de territoire, promoteur d'une véritable politique des transports, reconnaissant les responsabilités des autorités organisatrices des transports, tant au niveau régional que national, assumant enfin ses responsabilités et respectant ses engagements d'arbitre et de financeur.

Qu'avons-nous porté devant la justice ?

1/ L'insuffisance des moyens consacrés à la maintenance du réseau

Plusieurs rapports alarmants sont à relever montrant que les investissements à l'époque de l'accident étaient insuffisants et qu'ils le sont

encore, on notera notamment celui de la Cour des comptes de février 2016 : « le niveau de vieillissement des constituants du réseau ferré francilien [...] ne nous permet pas d'offrir la qualité de service attendue par les Franciliens. L'entretien courant ne suffit plus à maintenir les installations ».

2/ Une insuffisance de moyens ayant une conséquence directe sur la notion de sécurité et les conditions de travail des agents

Cette insuffisance des moyens consacrés à la maintenance du réseau a nécessairement eu des conséquences sur les conditions de travail des agents qui en avaient la charge au quotidien, à Brétigny et ailleurs, et dès lors que la notion de sécurité, qu'il s'agisse de la sécurité des circulations et des usagers du réseau ferré, ou bien de la sécurité des cheminots.

Il a notamment été rappelé lors du procès que la SA SNCF a fait l'objet entre 1999 et 2021, de 25 condamnations du chef d'homicide involontaire dont 50 % au préjudice des cheminots.

Il a été mis en évidence que cette insuffisance de moyens entraînait une baisse continue des effectifs (départs non remplacés, réorganisations d'établissements, fusions d'équipes, mobilité géographique accrue), une augmentation du volume d'activité, modifications des méthodes de travail en vue de réaliser des gains de productivité, les contraintes d'astreintes sont devenues de plus en plus fortes.

La politique budgétaire de réduction des coûts et l'insuffisance des moyens consacrés à la maintenance ont entraîné un phénomène de dilution de la culture de sécurité pourtant très ancrée à la SNCF, les agents devant maintenant intervenir au coup par coup car les prescriptions laissent entendre que les écarts peuvent être acceptés pendant un temps donné.

3/ État de délabrement des installations à Brétigny notamment de la TJD

De nombreux témoignages tant des agents de maintenance que des cadres présents à Brétigny (problèmes récurrents de géométrie) et rapports ont attesté du délabrement de la TJD 6/9 impliquée dans le déraillement.

Il semblerait que l'entreprise jouait avec le feu à l'époque, le renouvellement de la TJD n'ayant été prévu que pour 2016.

La SNCF ne pouvait ignorer les risques engendrés par les défauts récurrents relevés et dont elle avait été informée à plusieurs reprises.

#2 LES RÉQUISITIONS DU PROCUREUR DE LA RÉPUBLIQUE

Le procureur de la république a prononcé un réquisitoire acerbe contre la SNCF, il a souligné le caractère froid, technocratique et stéréotypé de la défense de la SNCF.

Il a réitéré sa volonté que la SNCF soit traitée comme un délinquant normal qui aurait choisi délibérément de privilégier le rendement à la sécurité de ses passagers et même un délinquant récidiviste ayant déjà été condamné pour homicide involontaire en 2013.

Il a mis en avant que la politique des renoncements était vécue par les cheminots comme un changement de l'approche de la maintenance avec le prisme des gains de productivité et que par là même, c'est toute une conception du service public qui s'est effondrée, celle ayant chevillée au corps, la sécurité.

Ce qu'il reproche à la SNCF, c'est une attitude, un écart, un comportement : ne pas avoir accompli les diligences normales qu'on pouvait attendre d'elle.

Une politique de ressources humaines à Brétigny qui fait débat et qui selon lui a clairement impacté le rythme et l'effectivité de la maintenance, faute d'une main d'œuvre suffisante les cheminots se sont retrouvés contraints de travailler dans des conditions dégradées.

Sans cette désorganisation du travail de maintenance, il est persuadé, qu'on n'aurait pas assisté à cette lente dégradation du suivi des appareils de voie.



PALAIS DE JUSTICE

RÉQUISITION CONTRE LA SA SNCF :

Réquisitions contre la SA SNCF :

Entrer en voie de condamnation, relever d'office l'état de récidive légale, peine d'amende maximale de 450 000 € pour blessures involontaires avec ITT de plus de 3 mois et homicide involontaire + amende pour la contravention de blessures involontaires avec ITT inférieur à 3 mois + amende pour la contravention de violences involontaires sans ITT.

Peine complémentaire : Affichage de la décision dans la presse ainsi qu'à l'ensemble des cheminots en ayant à l'esprit la vidéo du Président SNCF à 3 jours du procès perçu comme un manque de décence par l'institution judiciaire.

Réquisition contre SNCF RÉSEAU (ex RFF) : Non constitution des fautes = RELAXE

Réquisition contre M. Watton (seule personne physique sur le banc des accusés) :

Chaîne causale trop distendue pour retenir sa responsabilité = RELAXE

BRÈVE D'AUDIENCE, EXTRAIT DU RÉQUISITOIRE DU PROCUREUR DE LA RÉPUBLIQUE :

« Qu'en est-il des fautes dans notre affaire ?

Je ne vois pas de lien de causalité plus direct, plus certain avec l'accident que ces défaillances du suivi de la maintenance [...].

L'impact d'une politique des ressources humaines influencée par des exigences économiques : est-il en lien direct avec la survenance de l'accident ? La véritable question est celle de l'adéquation entre la charge de travail liée à l'entretien des voies et l'affectation des agents à Brétigny : pas de consensus, bien au contraire. Le chiffre des effectifs présents au travail est tout à fait discuté.

J'avoue ma perplexité devant cette DRH qui doit se reposer sur les déclarations de ses propres salariés et doit se référer à des bulletins de paie pour savoir si ses agents travaillaient. J'émet un doute très sérieux sur la position de la SNCF en matière d'effectifs présents et me repose plutôt sur les conclusions de l'EPSF.

Les témoignages des cheminots entendus ont rappelé la nécessité de faire régulièrement appel à des renforts : qui dit renfort, dit besoin de main d'œuvre. En face, l'encadrement supérieur vient nous dire qu'il n'y avait pas plus de pénurie de main d'œuvre à Brétigny qu'ailleurs ».



**#3 LA DÉFENSE DES SOCIÉTÉS SA SNCF
ET SNCF RÉSEAU**

On aurait pu penser qu'après ce long procès, après avoir entendu les victimes, leurs familles faire des témoignages douloureux que la SNCF aurait arrêté d'être dans le déni sur le fait que sa stratégie ait un impact sur l'humain qu'il soit usager ou cheminot, mais non tel n'a pas été le cas.

La défense de SNCF Réseau (EX RFF)

Plusieurs choses ont été mises en avant, la première étant qu'une infraction pénale se caractérise et qu'il n'existe pas de responsabilité pénale de principe.

L'avocat de RFF est revenu sur le fait que la mission légale de RFF était très différente de celle de la SNCF et que les deux ne se recoupaient pas et que la maintenance opérationnelle est une mission légalement dévolue à SNCF et non à RFF. Il a été mis en avant que depuis le rapport Rivier de 2005, les efforts mis en place par RFF sont réels pour assurer l'entretien du réseau.

Il a ensuite apporté différentes précisions sur les 4 fautes reprochées à RFF (absence de renouvellement anticipé de la TJD 6/9, la suppression des interceptions de jour, la limitation permanente de vitesse, la question des effectifs) et a demandé la relaxe.

**La défense de la SA SNCF
ou la plaidoirie de la honte**

La défense de la SNCF repose principalement sur le fait d'un défaut lié à l'acier au manganèse et sur l'absence de preuve.

Elle remet complètement en question les différentes expertises judiciaires.

Elle met également en avant que l'absence d'identification précise des personnes physiques impose une relaxe et le fait que la preuve du manque d'effectifs n'est pas apportée.



**BRÈVE D'AUDIENCE :
EXTRAIT DE LA PLAIDOIRIE DE L'AVOCAT DE LA SNCF**

La SNCF a-t-elle simplement le droit de se défendre face à la douleur des parties civiles que personne ne conteste ?

Oui, Mesdames et Messieurs, vous êtes des victimes et ce n'est pas parce que la SNCF se lève pour soutenir sa relaxe que pour autant elle met en cause votre qualité de victime. Ce n'est pas une marque de défiance à votre égard.

Jamais la SNCF n'oubliera cet accident, jamais évidemment. Et notre émotion, elle n'est pas feinte Monsieur le Procureur, elle n'est pas métallique.

La SNCF n'a-t-elle pas le droit de parler des référentiels ?

La difficulté d'appréhension d'un métier qui n'est pas le vôtre ne doit pas vous influencer.

Que ces agents aient pu courir partout, que cela ait pu être dur, la SNCF ne le conteste pas. Mais la caricature, ce n'est pas la justice. La justice c'est de se plonger dans des faits précis.

Les parties civiles veulent des réponses et pour certains, ils ont de la haine. Comment ne pas les comprendre ?

C'est normal, l'empathie aimante mais l'empathie ne doit pas empêcher de regarder les faits, d'avoir la bonne distance, c'est toute la difficulté du rôle du juge. Quel travail difficile, quel beau travail, avec la peur de décevoir.

Vous ne pourrez que relaxer la SNCF dans cette affaire et pourtant cela ne reviendra pas à nier aux victimes leur qualité de victime, je ne le répèterai jamais assez. Il ne s'agit pas de trouver nécessairement un coupable.



**LE TRIBUNAL RENDRA SON DÉLIBÉRÉ LE 26 OCTOBRE PROCHAIN.
LA CFTD SERA PRÉSENTE À CELUI-CI ET VOUS TIENDRA INFORMÉS.**

Malakoff Humanis est là pour vous !

Chômage, divorce, handicap, dépendance, maladie... les sources de fragilité sont nombreuses. Chaque jour, nous accompagnons nos assurés et leur famille avec des solutions concrètes, un accompagnement personnalisé et des aides financières ⁽¹⁾ autour de 5 thématiques : handicap, aidants, cancer, bien-vieillir et fragilités sociales.

Notre objectif? Protéger et améliorer la qualité de vie de chacun avec :

- des dispositifs sur-mesure pour vivre le handicap autrement,
- des solutions concrètes pour ceux qui prennent soin d'un proche au quotidien,
- un accompagnement personnalisé pour faciliter le retour à l'emploi des personnes atteintes d'un cancer ou d'une maladie grave,
- des réponses aux questions et des solutions pour aborder sa retraite en douceur,
- des services qui protègent les salariés et leur famille dans tous les moments de la vie même les plus difficiles.

Acteur majeur de la protection sociale, Malakoff Humanis place l'humain au cœur de ses solutions d'accompagnement et de ses innovations pour offrir à ses clients la meilleure qualité de services. Engagé pour une société plus inclusive, Malakoff Humanis est convaincu que les entreprises ont un rôle à jouer au sein de la société et qu'elles doivent contribuer à la rendre plus juste et plus inclusive.

Vous souhaitez découvrir et/ou souscrire à nos offres, rendez-vous sur notre site internet : malakoffhumanis.com



Héros du quotidien, les aidants ont besoin de soutien.

Saviez-vous qu'en France aujourd'hui, presque 1 salarié sur 5 est un aidant ⁽²⁾? C'est à dire une personne qui vient en aide à un de ses proches en situation de handicap, de dépendance ou de maladie, tout en poursuivant son activité professionnelle. Par manque de temps, stress, difficultés d'organisation... les impacts sur la vie professionnelle sont nombreux (absentéisme, concentration, fatigue...).

Malakoff Humanis, leur donne un coup de pouce avec des services concrets et des aides financières pour rester auprès d'un enfant gravement malade ou en cas d'hospitalisation, profiter d'un répit, accompagner un proche en fin de vie, se renseigner sur les démarches (Ligne Info Aidant) ou en savoir plus avec un site internet d'informations, d'orientation et de services pour les aidants et les aidés (essentiel-autonomie.com).

(1) Nos aides sont attribuées sous condition de ressources et en complément des dispositifs publics. (2) Source : Baromètre et santé et qualité de vie au travail, réalisé auprès de 3500 salariés du secteur privé, Malakoff Humanis 2018.

Retrouvez-nous sur
malakoffhumanis.com



 **malakoff
humanis**

SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE

LE SOUTIEN DE LA CFDT À UNE NOBLE CAUSE



Le 29 juillet a été signée dans les locaux de la CFDT Cheminots une convention de soutien avec l'association les Anges du Rail. Une association où beaucoup de cheminots œuvrent dans l'hexagone et qui permet à des animaux de compagnie de retrouver un nouveau foyer.

Pour la CFDT, c'est un témoignage de solidarité envers la cause animale et de nombreux collègues cheminots bénévoles qui militent pour une noble cause. Cette association, créée en 2019, permet à des animaux de compagnie de (re)trouver une nouvelle famille d'accueil par l'utilisation du train. Ce sont principalement des cheminots bénévoles sur leurs temps libre qui permettent ces acheminements avec l'autorisation du chef de bord.

À l'origine de la création de l'association, Iman Khalfallah, aujourd'hui Présidente de l'association (et militante CFDT) est partie d'un constat : contactée par l'une de ses amies en 2016 pour rapatrier en train un chien perdu. Ce convoyage réussi, elle reçoit alors d'autres demandes d'associations poussant Iman à impliquer plusieurs collègues cheminots pour prendre en charge les nombreux animaux recueillis. Pour cela, il faut un cadre légal et les assurances nécessaires, c'est ainsi que l'association les Anges du Rail voit le jour en 2019. Dans la foulée un site internet permettant la mise en relation est mis en ligne.

Pour cela, l'association peut compter sur de nombreux cheminots très impliqués dans la cause animale. Depuis la création, plus de 2000 animaux ont pu ainsi voyager sans encombre vers une vie plus heureuse.

Récemment, la direction de la SNCF a octroyé à l'association un certain nombre de billets gratuits pour permettre à nos petits et grands compagnons de voyager en toute quiétude sans impacter (comme cela était le cas auparavant les facilités de circulation) des bénévoles cheminots.

**VOUS SOUHAITEZ AIDER L'ASSOCIATION ?
ÊTRE BÉNÉVOLE EN DEVENANT
UN ANGE DU RAIL À VOTRE TOUR ?**

**RETROUVEZ TOUTES LES INFORMATIONS
UTILILES SUR LE SITE INTERNET :
[HTTPS://WWW.LESANGESDURAIL.FR/](https://www.lesangesdurail.fr/)**



MALGRÉ L'ACCÈS À LA MÉDECINE DE SOINS DE SPÉCIALITÉS, L'OFFRE DE SOINS DOIT ÊTRE AMÉLIORÉE

ruit d'un travail engagé de longue date et d'une préparation en cours depuis 2 ans, cette décision arrive enfin !

Dans une communication écrite, une organisation syndicale s'approprie la paternité de la décision de l'entreprise de permettre l'accès aux cabinets médicaux SNCF pour la médecine de soins de spécialité aux contractuels.

Si nous ne pouvons que nous féliciter de cette décision, il s'agit en réalité d'une non-information pour la CFDT et l'ensemble des organisations syndicales qui suivent le dossier de la protection sociale, car cela était annoncé lors de réunions bilatérales et table ronde depuis près de 2 ans.

RÉCUPÉRER, C'EST UNE CHOSE, MAIS QUAND IL S'AGIT D'AMÉLIORER LA PROTECTION SOCIALE DES CONTRACTUELS, LA CFDT EST BIEN SEULE AU FRONT

Depuis plusieurs années, la CFDT n'a de cesse de revendiquer la mise en place d'une option chirurgie, et la mise en place d'un dispositif de prise en charge des remboursements pharmaceutiques à 15 %.

Cette option correspond à une attente forte des salariés contractuels. La simulation présentée lors de la réunion technique démontre la faisabilité et le financement de ces deux dispositifs.

La bonne santé financière du régime nous permet d'envisager sereinement cette opération mais voilà, toutes les organisations syndicales ne partagent pas cet avis.

UNSA ET CGT REFUSENT UN DISPOSITIF D'AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE SANTÉ DES CONTRACTUELS QUE SONT LE REMBOURSEMENT DES MÉDICAMENTS À 15% AINSI QU'UNE OPTION CHIRURGIE

Malgré la volonté évidente de faire avancer ces deux points de la part de deux organisations syndicales (SUD et CFDT), UNSA et CGT se sont opposées à une amélioration de l'offre de soins. D'un côté, la CGT s'est retranchée derrière les recommandations de sécurité sociale qui considère que le service médical rendu (SMR) de ce type de médicaments est faible, de l'autre l'UNSA a indiqué craindre pour l'équilibre du régime, tout juste a-t-elle entrouvert la porte à une mise en place d'une option chirurgie. La CFDT rappelle que la mise en place de ces dispositifs est parfaitement soutenable pour le régime des contractuels qui est légèrement excédentaire.

REMBOURSEMENT DE PHARMACIE À 15% : ILS REFUSENT AUX CONTRACTUELS CE QUI EST ACCORDÉ AUX SALARIÉS STATUTAIRES ET À CEUX BÉNÉFICIAIRE DE L'AIDE MÉDICALE D'ÉTAT

Un choix d'autant plus incompréhensible que les collègues statutaires bénéficient d'une prise en charge des médicaments à 15% lorsque l'ordonnance est délivrée par des médecins des cabinets médicaux SNCF.

POUR LA CFDT, L'OBJECTIF EST SIMPLE : il nous faut une complémentaire santé de haut niveau pour les contractuels dans la perspective de la mise en place d'une complémentaire santé équivalente pour nos collègues statutaires.



POURQUOI LA MISE EN PLACE D'UNE OPTION CHIRURGIE EST-ELLE INTÉRESSANTE ?

Le Cabinet conseil qui vient en appui aux membres de la CPS nous a alertés depuis près de 2 ans sur un reste à charge assez important pour les salariés en ce qui concerne des opérations type prothèse de hanches. S'il existe aujourd'hui une surcomplémentaire financée uniquement par les salariés sans contrepartie de l'entreprise, il nous est apparu important de proposer une alternative qui couvre ce besoin particulier.

L'option chirurgie permet de couvrir ce risque qui peut s'avérer important pour nos collègues, le coût projeté pour le salarié serait aux alentours de 6€ / mois en ciblant un besoin bien précis sans trop impacter son pouvoir d'achat.

LA CFDT PORTERA À NOUVEAU LE SUJET LORS DE LA PROCHAINE CPS (COMMISSION PARITAIRE SANTÉ) DES CONTRACTUELS

La CFDT demandera à nouveau à ce que ces deux points cruciaux soient portés à l'ordre du jour de la CPS des contractuels. La perspective de l'échéance électorale avec les élections professionnelles à venir permettra peut-être à ces organisations syndicales récalcitrantes de réviser leurs jugements.

LES CONTRACTUELS DOIVENT ENFIN ÊTRE ENTENDUS ET RESPECTÉS PAR TOUTES LES ORGANISATIONS SYNDICALES.

Avec plus de 26 000 salariés dont 6 000 alternants à la SNCF, les contractuels n'ont pas à être relégués, par certains, comme des cheminots de seconde zone. La fin du recrutement au statut va changer, à terme, les équilibres. Nos exigences pour le cadre social des salariés contractuels doivent se concrétiser. Il est vital, comme nous le portons, qu'il soit le meilleur possible.

La CFDT se bat depuis toujours sur ce point, il serait bon que ceux qui affichent des intentions sortent des déclarations et passent enfin à l'action !

LE SYNDICALISME : C'EST L'AFFAIRE DE TOUS LES CHEMINOTS

C'est un fait, les contractuels sont peu représentés dans le paysage syndical malgré leur nombre croissant. L'enjeu des prochaines années sera de veiller à une juste représentation. Un choix volontaire appliqué de longue date à la CFDT qui a des cheminots contractuels au sein même de ses instances dirigeantes. À l'instar de la CPS* contractuels, ou seules 2 organisations syndicales, comprenant la CFDT, ont des délégations composées de contractuels (CFDT et SUD), une marge de progression dont devraient s'inspirer certaines O.S.



* Commission Paritaire de Surveillance

*PTN contractuels
Réunion de travail - 17 mai 2022*



RÉMUNÉRATION DES CONTRACTUELS, LA CFDT A ÉTÉ REÇUE EN AUDIENCE !

Lors de nos échanges avec vous tout au long de la gestation du nouveau cadre social contractuels, vous nous avez fait part de vos questions relatives à votre rémunération. Nous avons porté ces questions auprès de la direction qui nous a reçus en audience le 29 juin 2022. **LE POINT SUR CE DOSSIER**

A compter du 1^{er} juillet 2022, tous les contractuels sont éligibles aux revalorisations de salaires dans le cadre des enveloppes définies lors des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO).

Pour 2022, ces enveloppes étaient de 1,1% pour les non cadres et 1,8% pour les cadres. Ce dispositif s'ajoute aux éléments permettant de valoriser l'ancienneté. Le manque de lisibilité sur la répartition et l'utilisation de ce budget laisse entrevoir une méconnaissance du dispositif de rémunération. Malheureusement, localement, ces leviers sont parfois mal utilisés ou pas utilisés du tout.

C'EST INSUPPORTABLE ! LA CFDT A DEMANDÉ QU'UN RAPPEL SOIT FAIT AUPRÈS DES ENTITÉS !

LA PRIME

Comme pour les enveloppes destinées aux revalorisations salariales, nous constatons que dans certaines entités les enveloppes destinées à la Prime ne sont pas complètement utilisées. Là aussi, la CFDT demande à ce que les managers puissent être accompagnés dans la distribution de la Prime.

TRANSPOSITION DES ANNEXES A1, A3 ET B DANS LA NOUVELLE GRILLE AVEC LE RACHAT D'OPPORTUNITÉ

L'entreprise a indiqué qu'il y a une réintégration quasi automatique des augmentations prévues (5%, 10% ou 15%) si le salarié y était éligible dans l'ancienne grille. À cela s'ajoute, la Gratification de Fin d'Année (G.F.A) qui sera versée mensuellement, ainsi que la prime de travail par intégration au salaire de base. (Hors «roulants» qui continueront à la prime de travail de manière distinctive sur leur fiche de paie).

PRIME DE RÉSERVE

Elle continuera à être perçue mensuellement par les agents concernés. Le code prime utilisé pour son calcul est maintenu comme indice de référence. Selon le coefficient défini à l'agent (GRH00372 annexe du GRH00131).

Elle s'applique en se rapportant au nombre de jours travaillés.

PARCOURS D'ATTACHÉ CADRE

La direction nous a indiqué que la SA SNCF Réseau propose un dispositif permettant de maintenir dans des conditions analogues le parcours des anciens attachés cadres. Cela se caractérise par une enveloppe d'évolution salariale plus forte dans les premières années pour les nouveaux embauchés. Cette évolution lie l'ancienneté dans l'entreprise avec le dernier diplôme obtenu.



CONTRACTUELS



Stéphane Sommer
et Ali Benhadjba
lors de l'audience

Elle souhaite étendre ce dispositif aux autres SA du groupe public ferroviaire. L'objectif est la fidélisation des jeunes cadres.

ACCÈS À LA 1ÈRE CLASSE

L'accès à la 1^{ère} classe se faisait auparavant par équivalence à la qualification E-2-19. La direction a indiqué que le point d'entrée serait désormais la classe 5 et qu'elle en préciserait prochainement les conditions requises.

La CFDT a demandé une clarification rapide sur ce sujet.

L'ALLOCATION FAMILIALE SUPPLÉMENTAIRE

Lors des rencontres contractuelles organisées par la CFDT, certains d'entre vous ont découvert qu'ils étaient éligibles à l'AFS mais ne la percevaient pas, bien qu'ils aient déclaré leur situation.

Pour la CFDT, même si le paiement de cette allocation répond à une procédure administrative précise qui doit être faite par le salarié, la direction doit veiller à ce que le salarié soit informé sur ses droits.

À la demande de la CFDT, une procédure de rappel va être commandée à Optim' Services pour s'assurer que les agents éligibles sont informés sur leurs droits.

VOICI LES MONTANTS DE CETTE ALLOCATION :

COLLÈGE	1 enfant	2 enfants	3 enfants	4 enfants
NON CADRES	2.94€	65.17 €	156.96 €	265.98 €
CADRES	2.94€	103.33 €	258.35 €	443.30 €

LA CFDT REVENDIQUE L'ALIGNEMENT DES MONTANTS DE L'ALLOCATION DES NON CADRES SUR CEUX DES CADRES



RÉSULTAT DES NÉGOCIATIONS DU 14 SEPTEMBRE

Le 14 septembre s'est tenue une séance de négociation salariale au sein de la branche. Exigée par la CFDT CHEMINOTS pour répondre à l'urgence de la crise économique, les cheminotes et cheminots de la branche se sont rassemblés nombreux à l'appel de la CFDT CHEMINOTS, L'UNSA et SUD RAIL devant le ministère pour exprimer leurs attentes. DÉCRYPTAGE SUR LE RÉSULTAT DES NÉGOCIATIONS

La CFDT Cheminots a porté, durant cette négociation, un grand nombre de revendications permettant de répondre, en urgence, aux impacts de la crise sur les salariés. La CFDT Cheminots a insisté sur la nécessité d'apporter des réponses immédiates aux salariés.

QUEL EST LE RÉSULTAT DE CETTE NÉGOCIATION ?

- # Revalorisation de 800 euros pour les minimas des classes 1 à 5 ;
- # Revalorisation de 2,65% pour les classes de 6 à 9 ;
- # Revalorisation à partir du 1^{er} septembre ;
- # Négociation Annuelle Obligatoire au mois de décembre ;

C'EST BIEN L'ACCORD CLASSIFICATION RÉMUNÉRATION QUI A PERMIS CETTE NÉGOCIATION

La CFDT agit et dit la vérité ! Quoi qu'en disent certains, c'est bien l'accord classifications et rémunérations qui a permis d'imposer et de mener cette négociation que la CFDT Cheminots a exigée dès le mois de juin.

UNE PREMIÈRE ÉTAPE

Cette négociation de branche est une première étape. Il faut maintenant engager les négociations dans les entreprises de la branche ferroviaire et pousser pour l'augmentation des salaires.

UNE NÉGOCIATION ANNUELLE OBLIGATOIRE À VENIR

La négociation a acté l'avancement de la tenue d'une Négociation Annuelle Obligatoire sur les Salaires. Celle-ci aura le lieu le 20 décembre 2022. Pour la CFDT Cheminots, il faudra notamment porter la nécessité d'un treizième mois et la revalorisation des indemnités.

RAG ⁽¹⁾	à l'embauche	3 ans	6 ans	9 ans	12 ans	15 ans	18 ans	21 ans	24 ans	27 ans	30 ans
Classe 1	20 320€	20 625€	20 934€	21 248€	21 567€	21 890€	22 219€	22 552€	22 890€	23 234€	23 582€
Classe 2	20 830€	21 142€	21 460€	21 781€	22 108€	22 440€	22 776€	23 118€	23 465€	23 817€	24 174€
Classe 3	22 430€	22 766€	23 108€	23 455€	23 806€	24 163€	24 526€	24 894€	25 267€	25 646€	26 031€
Classe 4	24 050€	24 411€	24 777€	25 149€	25 526€	25 909€	26 297€	26 692€	27 092€	27 499€	27 911€
Classe 5	26 290€	26 684€	27 085€	27 491€	27 903€	28 322€	28 747€	29 178€	29 615€	30 060€	30 511€
Classe 6	31 082€	31 549€	32 022€	32 502€	32 990€	33 485€	33 987€	34 497€	35 014€	35 539€	36 072€
Classe 7	37 426€	37 988€	38 557€	39 136€	39 723€	40 319€	40 923€	41 537€	42 160€	42 793€	43 435€
Classe 8	46 624€	47 323€	48 033€	48 753€	49 485€	50 227€	50 980€	51 745€	52 521€	53 309€	54 109€
Classe 9	60 533€	61 441€	62 362€	63 298€	64 247€	65 211€	66 189€	67 182€	68 190€	69 212€	70 251€

(1) RAG : Rémunérations minimales Annuelles Garanties exprimées en montant brut annuel



UNE BONNE MUTUELLE ÇA NOUS FACILITE LA VIE !



91%
**DES ADHÉRENTS
RECOMMANDENT
LA MUTUELLE MGC***

* Baromètre annuel de satisfaction réalisé par Ifop en novembre 2021 auprès d'un échantillon représentatif de 800 adhérents MGC.



[mutuelleMGC.fr](https://www.mutuelleMGC.fr)



01 40 78 57 10

du lundi au vendredi, 9h à 17h30 (appel non surtaxé)



Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité, SIREN n° 775 678 550, dont le Siège social est situé 2 et 4 place de l'Abbé G. Henocque 75013 Paris, et au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, ACPR, située 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09.

[mutuelleMGC.fr](https://www.mutuelleMGC.fr)

