

Le cheminot retraité

N° 695 octobre 2017

MENSUEL - 3,00 €

ISSN n° 1164-639X

Magazine de la Fédération Générale des Retraités des Chemins de fer de France et d'Outre-mer

VIE DES RETRAITÉS

Rapport d'activité et
chiffres clés de la CPR

SNCF INFOS

La Ruche qui dit Oui!
entre en gare

DISTINCTIONS

Médailles nationales

Légion d'honneur
et autres reconnaissances



FGRCF fondée en 1917
pour l'information et la défense des pensionnés



Noël Marquet

président fédéral et directeur de la publication

Les cheminots et la SNCF dans le viseur du Gouvernement et des médias

La presse a dévoilé un entretien du Président de la République avec des cheminots, le 1^{er} juillet dernier, lors de l'inauguration des deux nouvelles lignes à grande vitesse. Au cours de la conversation, le Président a proposé un deal provocateur à propos de la dette ferroviaire: l'État pourrait reprendre cette dette en échange d'« un nouveau pacte social » entraînant la fin du régime spécial de retraite des cheminots, et sans doute aussi celui de leur statut !

Pourtant, cette dette n'est pas celle des cheminots mais celle de l'État, creusée en grande partie lors de la construction de lignes nouvelles.

La même semaine avait lieu la présentation de la future loi d'orientation sur les mobilités qui aborde des sujets lourds, comme la mise en concurrence de la SNCF sur le marché des trains régionaux (TER) et des lignes TGV, avec l'épineuse question du transfert des cheminots chez l'opérateur privé qui aura remporté un appel d'offres pour l'exploitation d'une ligne.

Un autre dossier « chaud » risque d'être ouvert, celui des facilités de circulation (FC). Afin de répondre aux interrogations de la Cour des comptes qui trouve que les FC sont distribuées trop largement, la SNCF souhaiterait, toujours selon la presse, limiter le nombre de bénéficiaires au « noyau familial », c'est-à-dire au cheminot, son conjoint et ses enfants. Information aussitôt démentie par la SNCF, qui précise qu'elle ne prévoit aucune modification concernant les bénéficiaires actuels, mais reconnaît que des discussions avec les organisations syndicales portent sur deux autres points : la digitalisation et la dématérialisation des FC des ayants droit.

En effet, les FC étant considérées par l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss) comme un avantage en nature qui doit être soumis à cotisations, il y a lieu de mettre en place un dispositif qui permette de quantifier cet avantage.

Sur ces différents sujets, les commentaires habituels et outranciers de certains médias vont bon train. On parle d'avantages exorbitants et même d'un régime de retraite extravagant au profit des cheminots. Pourquoi ces mêmes médias ne s'interrogent-ils pas sur les causes de l'extrême difficulté que rencontre la SNCF pour recruter des conducteurs ?

SOMMAIRE

n° 695 octobre 2017

■ VIE DES RETRAITÉS

- 4 Interview de Josette Davion et de Marie-Christine Desprez
- 6 Exercice 2016 : rapport d'activité et chiffres clés de la CPR
- 8 Séjours en Corse, en Espagne et au Tyrol
- 9 Séjour de fin d'année en Auvergne

■ VIE PRATIQUE

- 10 L'étiquetage des fruits et légumes
- 12 Qu'est-ce que la nouvelle économie numérique ?
- 13 Vos questions, nos réponses

■ SOCIÉTÉ

- 14 La Légion d'honneur

■ VIE DES SECTIONS

- 17 Les rendez-vous des sections

■ CARNET

- 20 Ils nous ont quittés
Adieux – Nos centenaires

■ JEUX

- 21 Mots croisés
Sudoku (*solutions*)

■ SNCF INFOS

- 22 *La Ruche qui dit Oui!* entre en gare

Retrouvez-nous
sur www.fgrcf.fr
en flashant ce code



Période 1987-1997

1988 voit la réélection de François Mitterrand. Michel Rocard, Premier ministre, crée le RMI et la CSG. C'est la décennie des grands travaux : pyramide du Louvre, Grande Bibliothèque, opéra Bastille, arche de la Défense, etc. La rame TGV n° 325 bat le record du monde à 515,3 km/h.

■ Les présidences

15 septembre 1988, Émile Decary devient président de la FGRCF, il succède à **Fernand Laurent**.

19 septembre 1991, Serge Hardy devient président de la FGRCF, il succède à **Émile Decary**.

■ Le tunnel sous la Manche

6 mai 1994, après des années de travaux débutés en 1987, le tunnel est inauguré par le président François Mitterrand et la reine d'Angleterre. Il relie le Nord de la France au Sud-Est de l'Angleterre. Depuis le 14 novembre 1994, les trains Eurostar relient Paris à Londres en 3 heures.

■ Naissance du chèque emploi service

Le 1^{er} décembre 1994, le CES est mis en place pour expérimentation. Il doit faciliter les procédures administratives pour les particuliers qui emploient des aides ponctuelles à domicile. Il sera généralisé en 1996.

■ Le Thalys

Le 14 décembre 1997, grâce à l'ouverture des lignes du Thalys, le temps de parcours entre Paris et Bruxelles est désormais de 1 h 25. Viendront ensuite les villes de Cologne et d'Amsterdam.