« Gare Ô Bulles »

Tome 1 « Les saigneurs du rail »



Rail+ 133

INFORMATION COMMUNICATION DES ÉLUS DU CASI PACA *Septembre 2020*

CHEMINOTS CASI PACA
CULTURE DE PAIX







La Sécurité sociale fête ses 75 ans

sommaire

Qu'est-ce que l'éducation populaire ? p. 4

Comptes 2019 certifiés et approuvés ! p. 5

« Gare Ô Bulles »
Tome 1 « Les saigneurs du rail » p. 6 à 7

Plan de relance du fret ferroviaire p. 8 à 9

La Sécurité sociale fête ses 75 ans p. 10 à 13

La CPRP : un régime spécial p. 14

Le choix des bibliothécaires p. 15 à 16

Rail Plus *- Information Communication des élus du CASI PACA*
19, rue Bénédit - 13001 Marseille - Tél. : 04 95 04 27 11 - Fax : 04 95 04 27 81
Email : secretariat@ce-paca.org - Site : www.ce-paca.org

ISSN 1266 - 4170 - Directeur de publication : Sébastien Gronnier, Secrétaire du CASI - Dépôt légal à parution
Remerciements aux Antennes et Associations du CASI Cheminots PACA
Impression CCI - 13015 Marseille

édito

La stratégie des cartes

Avec la propagation du coronavirus (Covid-19), une nouvelle carte couleur est venue rythmer notre quotidien.
Que le département soit coloré en vert, orange ou rouge, de nouvelles adaptations du protocole sanitaire s'appliquent désormais dans la totalité du spectre de notre vie sociale.

Cette carte vient donc s'ajouter aux nombreuses autres. De la vigilance météorologique à la qualité de l'air en passant par les chassés croisés des vacances ou encore les zones géographiques à instabilité géopolitique, impossible de passer au travers.

Notre environnement est sans cesse empreint d'une couleur caractérisant un potentiel « risque ».

Cette coloration du risque et du danger nous amène à évoluer constamment dans un univers anxiogène car les voyants sont rarement au vert.

Pourquoi vivre dans l'alerte constante ?

Pourquoi colorer notre quotidien ?

Pourquoi susciter la peur de l'avenir alors que l'histoire nous apprend qu'au sortir des plus grandes atrocités, une poignée d'hommes étaient en capacité de construire un modèle social progressiste ?

En 1945, c'est de l'espoir du sens commun et de l'intérêt collectif qu'est née la Sécurité sociale d'Ambroise Croizat dont nous fêterons les 75 ans cette année.

Quelle belle idée à contre sens d'un libéralisme débridé qui, depuis, vise à détricoter cet acquis social.

Malgré tout, le libéralisme a toujours eu comme terreau une certaine peur du lendemain pour s'assurer d'être au service des puissants.

La libéralisation du transport ferroviaire de marchandises a déjà produit ses méfaits sur la baisse globale des trafics avec des conséquences sociales et environnementales désastreuses. À peine née, la SAS FRET SNCF est déjà au bord du gouffre.

C'est désormais au transport de voyageurs de prendre la direction de l'ouverture à la concurrence sur les trains du quotidien.

Depuis début septembre, 2 640 cheminot·e·s de la région PACA ont reçu un courrier les informant de la mise en concurrence de deux lots (Axe inter-métropoles : Marseille-Toulon-Nice et Axes Azur : Nice-Vintimille ; Cannes-Grasse ; Nice-Breil-Tende) et des conséquences quant à leur possible transfert dans l'entreprise qui remportera la « compétition » (SIC, Direction Régionale).

Si les voyants semblent au vert pour certains, nul doute que les cheminot·e·s commencent à voir rouge sur leur avenir, leurs conditions de travail et leur environnement social.

Il est temps de rebattre les cartes, peu importe la couleur !

Sébastien GRONNIER
Secrétaire du CASI Cheminots PACA





Qu'est-ce que l'éducation populaire ?

C'est une volonté des élus depuis la création du CER en 1986 de favoriser l'émancipation et l'accès à la culture des cheminot·e·s et de leurs familles, notamment au travers des principes de l'éducation populaire.
C'est pour cela que le CASI Cheminots PACA, s'efforce d'avoir des partenaires qui ont l'agrément « jeunesse et éducation populaire ».

Il s'agit de se donner les moyens de comprendre le monde pour pouvoir le transformer. Pour cela, l'éducation populaire nous invite à travailler à partir de nos situations pour les analyser, les comprendre, agir pour les transformer. L'objectif étant de transformer la société.

À travers, nos publications (*Rail+*), nos activités, nous vous apportons de quoi exercer votre esprit critique, ce qui vous permettra à votre tour d'apporter à d'autres personnes votre analyse et ainsi de suite. L'éducation populaire c'est une dynamique collective où chacun a la possibilité d'apprendre à l'autre, sans jamais être sous le joug de celui qui procure le savoir.
Le but est de favoriser l'émancipation et l'émergence de mouvements sociaux de transformation sociale portés directement par les personnes et les groupes sociaux qui subissent des mécanismes structurels d'oppression (économique, raciste, genrée, etc.).

L'éducation populaire nous amène à prendre du recul sur les situations insatisfaisantes voire insupportables que nous rencontrons, à les analyser, à travailler ensemble, à définir les modes d'action pour transformer ces situations.

Pour aller plus loin
https://www.education-populaire.fr/

À travers ce court article, j'ai voulu vous apporter des éléments pour que chacun d'entre nous puisse prendre en main son avenir, l'avenir de ses enfants mais cela ne pourra pas se faire chacun dans notre coin.

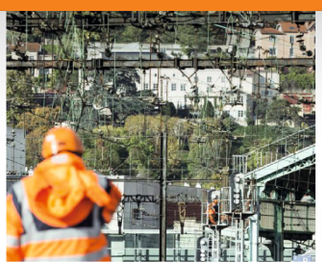
Les collectifs, les associations d'éducation populaire, nos partenaires partagent donc ces valeurs et construisent leur projet éducatif sur ces bases, pour nous proposer des séjours. Nos initiatives sont elles aussi basées sur ce principe de partage du savoir, enrichissement mutuel, de réflexions collectives pour mener à bien notre vision d'un monde plus juste, plus solidaire.
Les colonies, les maisons familiales du CCGPF, les mini-séjours, les villages vacances du CASI, les médiathèques en accès gratuit... tout est construit et pensé pour que vous soyez acteur de vos loisirs et de vos pratiques culturelles.

« Personne n'éduque personne, personne ne s'éduque seul, les Hommes s'éduquent ensemble par l'intermédiaire du monde. »

Paulo Freire (pédagogue brésilien, surtout connu pour ses efforts d'alphabétisation visant les personnes adultes de milieux pauvres, une alphabétisation militante, conçue comme un moyen de lutter contre l'oppression).

Gilles CIANTAR
Président des Activités Sociales, Culturelles et Sportives









© O.Rault - Stock.adobe.com

Le CASI, c'est quoi ? Comité des Activités Sociales et Culturelles Interentreprises.

Suite à l'accord collectif sur les modalités de gestion des ASC mutualisées au sein du GPF en date du 15 mars 2019, signé par trois organisations syndicales représentatives (CGT / UNSA / Sud Rail), une nouvelle structure juridique voit le jour pour gérer les activités sociales et culturelles de proximité ouvertes à tous les cheminots sur le périmètre PACA.

En tout, 23 CASI régionaux sont créés.

Suite aux dispositions de cet accord, deux options possibles s'offrent aux CSE qui ont des cheminots sur le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur :

• A minima, la part obligatoire de 15 % du budget dotation des ASC des CSE pour la restauration et le convoyage (colonies organisées par le CCGPF), au prorata des cheminots du périmètre du CASI correspondant.

• Ou la dotation ASC, moins la part reversée au CCGPF de 34,10 %, soit 65,9 % au prorata des cheminots du périmètre du CASI correspondant.

Les 4 CSE ayant opté pour la mutualisation complète sont :

- TER PACA
- FRET
- Zone de production Sud-Est
- TGV Axe Sud-Est

Pour la création du CASI PACA, le CSE TER PACA a transfèré l'ensemble de son patrimoine, de ses actifs et passifs et l'ensemble de ses salarié·e·s.

Le CASI est composé de 18 membres mandatés par les 4 CSE ayant opté pour la mutualisation complète.

Avec la loi du 5 mars 2014, le CASI Cheminots PACA est soumis à validation et certification des comptes par un commissaire aux comptes (CAC).

CHEMINOTS CASI PACA
CULTURE DE PAIX

Comptes 2019
certifiés et approuvés !

En effet, la loi prévoit que si deux des trois seuils suivants sont remplis, il y a obligation de nommer un commissaire aux comptes : 50 salariés, 1.55 millions d'euros de total bilan et 3.1 millions d'euros de ressources. Le CASI Cheminots PACA remplit deux de ces seuils : le total bilan et le montant de ses ressources. Il est donc considéré comme un « gros CASI ». Ce qui nous impose une transparence totale sur les comptes.

Les comptes de notre CASI sont « expertisés » (par un expert-comptable), « certifiés » (par un commissaire aux comptes) puis « approuvés » en séance plénière après avoir été analysés et passés au crible par le secrétariat du CASI.

La séance plénière du 29 septembre 2020 a donc approuvé les comptes à l'unanimité des membres votants. Chaque élu représentant les organisations syndicales ainsi que la présidente (Direction de l'immobilier) ont pu s'exprimer et voter après que le commissaire aux comptes ait certifié les comptes.

La Direction, par l'intermédiaire de la présidente du CASI a d'ailleurs souligné que *l'on ne peut que se satisfaire qu'en termes de certification des comptes, ce soit sans réserve, c'est le signe que ces comptes sont transparents et sincères [...].*

Notre gestion rigoureuse et sérieuse permet, pour le CASI, d'aborder sereinement cette période compliquée par la diminution de la dotation, liée à la baisse des effectifs cheminots et à la crise sanitaire que nous traversons.

C'est avec lucidité et conviction que les mandatés en responsabilité au siège ont su prendre les décisions permettant de maintenir un large choix d'activités.



Michel MAFIOLY
Trésorier du CASI Cheminots PACA

« Gare Ô Bulles »
Tome 1 : « Les saigneurs du rail »

21 novembre 2020 : rendez-vous avec votre BD !

Les portes de la Friche Belle de Mai s'ouvriront à 16 h où un goûter vous y sera offert. Une fois cette collation absorbée, vous aurez le temps d'aller plonger votre esprit dans l'exposition retraçant les étapes de la création de votre BD. Ceci vous permettra de patienter le temps nécessaire (17 h) à ce que les premiers ateliers mangas, réservés aux enfants et adolescents, fassent chauffer l'encre, et que les cerveaux des plus grands bouillonnent pour le premier débat.

Ce premier temps d'échange sera consacré à la bande dessiné phare de cette soirée, votre BD, celle qui parle de vous, à vous et aux futures générations. De la genèse, à la mise sous presse, venez assouvir votre curiosité et poser vos questions. Ceci nous mènera doucement sur la fin de l'après-midi pour un second round manga et table ronde. Un échange cette fois-ci tourné sur la bande dessinée jeunesse et sur un sujet inhabituel, puisque l'on abordera les enfants pendant les guerres, à travers *Les enfants de la résistance*, qui sera offerte à votre enfant.

À 19 h, la prise de parole du secrétaire du CASI, pour nous éclairer sur la vision dont vos élus en charge des activités sociales, culturelles et sportives exercent leurs prérogatives.

19 h 15, le temps sera venu de se faire plaisir autour d'un buffet, conçu et servi par les personnels de la restauration du CASI.

En soirée, le clou de cette journée en présence d'Yvan Le Bolloc'h et son groupe « Ma guitare s'appelle reviens », concert jazz-manouche avec Yvan, Xavier, Yep et Gaël.

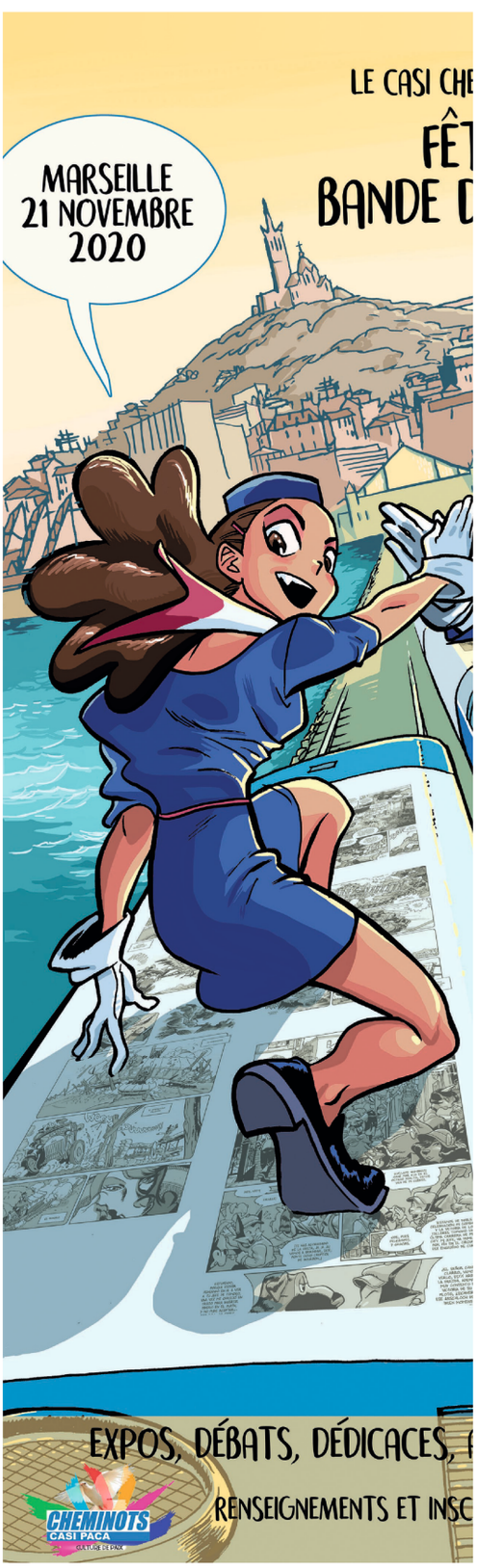
À ne pas oublier dans cet événement, les auteurs et auteure de la bande dessinée *Les saigneurs du rail* qui viendront vous dédicacer personnellement cette BD, qui sera à retirer auprès des stands CASI dédiés, dans l'enceinte de la cartonnerie de la Friche Belle de Mai.



Friche Belle de Mai
2, rue François Simon
13003 Marseille

Gilles CIANTAR
Président des Activités Sociales, Culturelles et Sportives









À projet exceptionnel, parrainage d'exception !

Ivan Le Bolloc'h n'est pas du style à tergiverser quand il s'agit d'être auprès des cheminots.

Il y a deux ans, en compagnie de son fils, il avait mis ses talents de réalisateur au service de l'éclairage de la lutte des cheminot·e·s en réalisant un documentaire sur la grève contre la réforme ferroviaire et la fin du statut.

Cet artiste touche-à-tout, à la fois comédien, réalisateur et fondateur d'un groupe à influences gitanes nous fera l'honneur d'être le parrain de « Gare Ô Bulles ».

D'après Ivan, il y a treize ans, après avoir enfilé une chemise de mauvais goût un soir de pleine lune, il a fondé le groupe « Ma guitare s'appelle reviens ». Si les influences sont multiples (Gypsy Kings, La Niña Pastori, Sabor de gracia, Los Banis, Tekameli), la ligne musicale reste inchangée : les gitans sont susceptibles avec leur culture ancestrale.
Ah, la Gitanie ! Ce Pays de Cocagne où, la nuit tombée, quand les enfants jouent autour du feu, les manches des guitares se dressent vers le ciel comme des totems païens, le *duende* se fraye toujours un chemin entre les palmas et le chant. Ça c'est la *rumba flamenca* ! La beauté prise au piège comme disait Cocteau. Elle te donne envie de danser, de talonner le sol ou de déchirer ta chemise.
Et depuis sa rencontre avec les gitans il n'a eu de cesse de vouloir retrouver ces moments magiques pour les partager avec le plus grand nombre. Avec son groupe « Ma guitare... », Ivan viendra conclure ce bel après-midi culturel !

Sébastien GRONNIER
Secrétaire du CASI Cheminots PACA





Plan de relance du fret ferroviaire

La présentation par le Premier ministre des mesures prévues dans le cadre du plan de relance de l'économie n'a pas pleinement répondu aux attentes des professionnels du fret ferroviaire. Ils reportent donc leurs espoirs sur l'aide qui pourrait leur être apportée à la faveur de la mise en œuvre du futur plan stratégique de développement du fret ferroviaire qui devrait être présenté au Parlement d'ici au 1er janvier 2021.

Expectative. Tel est le sentiment qui prévalait au sein des acteurs du fret ferroviaire à l'issue de la présentation par le Premier ministre, Jean Castex, du plan de relance de l'économie le 3 septembre 2020. Comportant deux pages seulement, le volet ferroviaire d'un montant global de 4.7 milliards d'euros pour des opérations à engager entre 2020 et 2022 a peu fait état de mesures spécifiques en faveur du fret.

Tout juste est-il mentionné que *l'accent mis sur le fret ferroviaire vise notamment à soutenir les investissements dans les infrastructures, c'est-à-dire des lignes fret dites capillaires, souvent indispensables pour accéder aux lieux de production (usines, silos à céréales…), mais également à permettre à SNCF Réseau de mieux prendre en compte la compétitivité du fret dans la programmation de ses travaux.*

Ce plan ne suffit pas

Les besoins du fret, dont une association d'employeurs (4F) a chiffré les besoins à 12.5 milliards d'euros pour les infrastructures dédiées à cette activité (triages, installations terminales, portiques de transbordement…) et la subvention du mode ferroviaire dans le transport des marchandises.

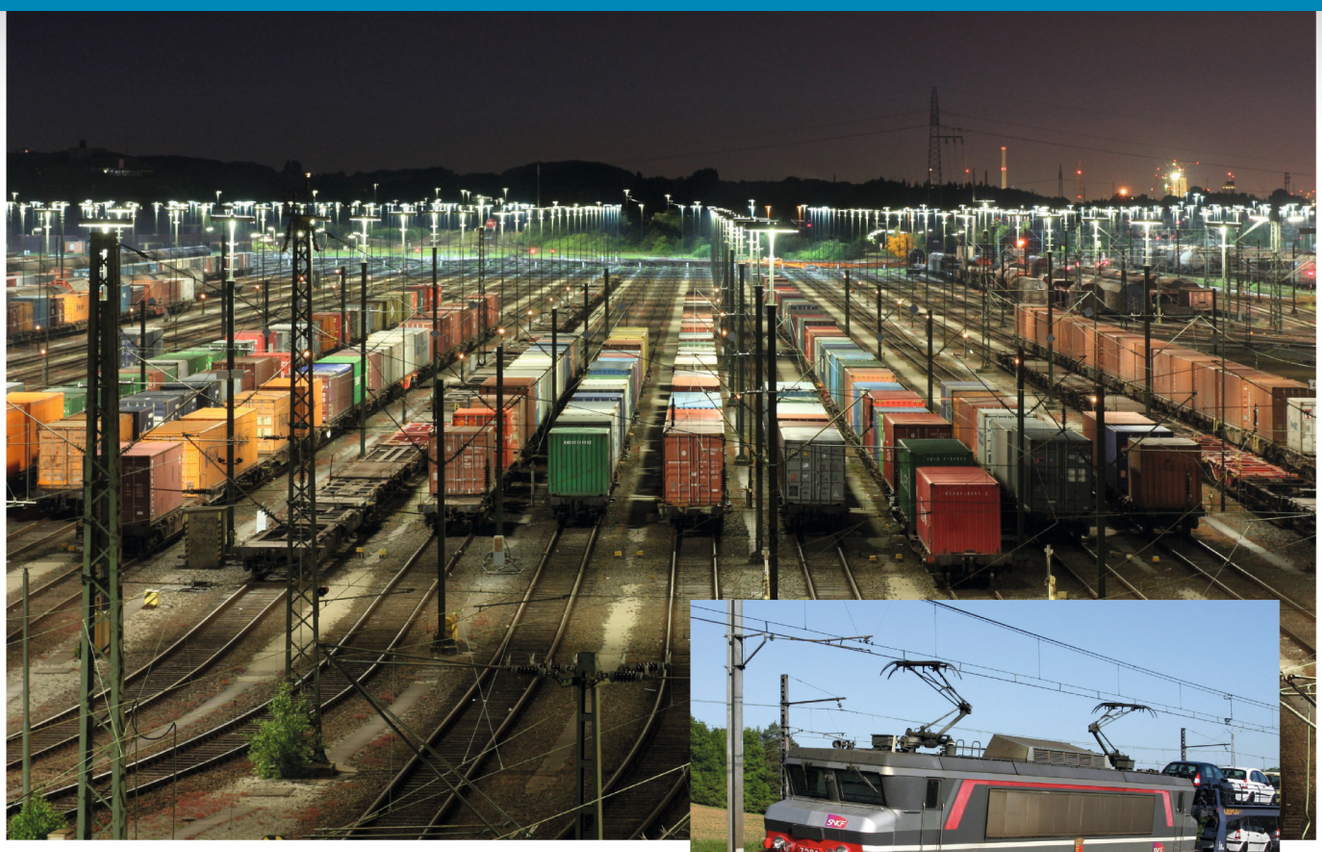
C'est donc pas moins de 45 milliards d'euros sur vingt ans qui manquent selon différents acteurs du monde ferroviaire. C'est le coût d'une véritable réorientation de la politique des transports dans notre pays.

Selon les comptes de la Nation, les administrations centrales et locales dépensent 41.5 milliards d'euros par an dans le transport quel que soit le mode. Une politique clairement ferroviaire avec des moyens massifs ne représenteraient donc qu'une hausse de 5 % de ce budget.

Qu'annonce le gouvernement ?

Un ensemble de subventions au fret ferroviaire pour environ 150 millions d'euros par an (sur le prix des sillons, l'aide au combiné et au wagon isolé). C'est la seule annonce vraiment concrète. Cette mesure de soutien ne peut pas être rejetée, mais, il ne s'agit pas d'un véritable plan de relance.
C'est un plan de stabilisation des entreprises ferroviaires qui étaient toutes en difficulté.
Un report modal massif de la route vers le rail, pour répondre aux enjeux environnementaux et réduire la congestion des villes, n'est toujours pas à l'ordre du jour.

La mesure annoncée d'aide de 4.7 milliards d'euros, s'avère en fait être un engagement pour plus tard, étalé sur plusieurs années et dont la réalisation



concrète n'est pas assurée. Par un jeu d'écritures comptables entre la SNCF et l'État, cette « recapitalisation virtuelle » servira surtout à rassurer les agences de notation qui devaient dégrader fortement la note de la SNCF, conséquence de la réforme ferroviaire de 2018 et du changement de statut des entreprises.

En attendant le futur plan stratégique

Les opérateurs doivent donc se contenter, pour l'heure, des mesures dévoilées le 27 juillet 2020 par le Premier ministre.

Ces mesures concernent tout d'abord l'exonération pour six mois du paiement des redevances de circulation (sillons) normalement acquittées à SNCF Réseau. Le montant correspondant a été estimé à 63 millions d'euros et doit faire l'objet d'une compensation à SNCF Réseau prise en charge par l'État, cette aide couvrant le deuxième semestre 2020.
Elle sera poursuivie en 2021, divisant par deux le montant des péages facturés aux opérateurs.

Quelles solutions pérennes ?

Une impulsion politique majeure pour remettre l'entreprise publique au cœur d'un plan Fret de long terme, pour engager aussi les travaux indispensables à la régénération d'un réseau existant, mais particulièrement mal en point.
Toutes les solutions libérales comme la baisse des coûts, les gains de productivité et la dérégulation ont été tentées depuis 2003. De 2002 à 2018, les volumes transportés par le train sont passés de plus de 50 milliards de tonnes par kilomètre à seulement 33 milliards.

Dans ce contexte, les 4.7 milliards d'euros que le gouvernement prévoit de consacrer au ferroviaire ne permettront pas de redévelopper l'activité, mais tout juste de la stabiliser.

La concurrence et les lois du marché n'ont jamais permis de développer le fret ferroviaire. La SNCF doit être un outil public, intégrée et protégée des aléas « court-termistes » du marché.
Pour réorienter des marchandises sur le train, il faut d'abord investir massivement dans les triages et les voies ferrées ainsi que dans le matériel roulant (locomotives et wagons) pour offrir des solutions de transport, c'est le rôle d'une entreprise publique.
L'État, doit donc permettre à la SNCF de travailler sur le long terme et protéger les dessertes pour amortir ces investissements.



Michel MAFIOLY
Trésorier du CASI Cheminots PACA



04 octobre 1945 la Sécurité sociale est proclamée !

En 2020, la Sécurité sociale fête ses 75 ans. Un long combat pour notre trésor commun !

En 1945, au lendemain de la guerre, dans un pays ruiné, le gouvernement provisoire de la République française votait les ordonnances promulguant les champs d'application de la Sécurité sociale.

Ces lois ont permis de couvrir les soins nécessaires à la santé, dont une partie importante de la population ne pouvait jusqu'ici bénéficier faute de moyens financiers. La Sécurité sociale est la seule création de richesse sans capital. La seule qui ne va pas dans la poche des actionnaires, mais est directement investie pour le bien-être de nos citoyens.
En outre, elles contribuaient à assurer à chacun un revenu dans les différents cas d'interruption de l'activité professionnelle : accident du travail, maladie, chômage et vieillesse.

Le principal initiateur de cette révolution de progrès social se nommait Ambroise Croizat. Celui que les manuels d'histoire, les médias et les gouvernements successifs ont voulu rayer de l'histoire de la création de la Sécu…

« Ne parlez pas d'acquis sociaux, parlez de conquis sociaux, parce que le patronat ne désarme jamais. »

Ambroise Croizat

Plus de soixante-quinze ans de casse ont éloigné l'institution de ses principes fondateurs.

L'hostilité de la droite et du patronat s'engage dès 1946. Ils évoquent la lourdeur que fait peser sur l'économie ce qu'ils nomment des « charges ». Les cotisations sociales ne sont en rien des « charges », elles font partie intégrante de la rémunération, elles sont un salaire socialisé. Les véritables charges sont financières (actionnaires, intérêts). Les Français ont, à de nombreuses reprises, démontré leur attachement à cette réalisation progressiste.

Pour autant, connaît-on cette institution qui fonde le socle de notre système social ?
Trop souvent, on ignore l'engagement, le courage et les sacrifices de ces militants qui, dans un pays ruiné au sortir de la guerre avec une économie exsangue, ont ouvert la voie à une société plus juste, plus solidaire, plus équitable.

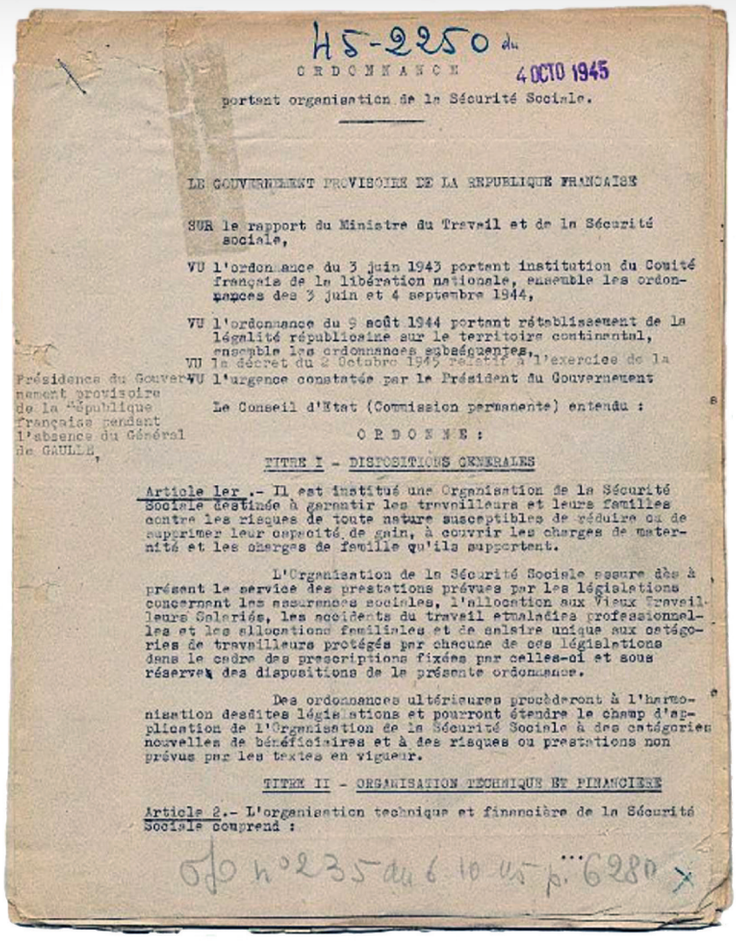
Avant 1945

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, il existait un système « d'assurance sociale », mais celui-ci n'était pas obligatoire et surtout, ne concernait pas tout le monde. La Seconde Guerre mondiale a fait prendre conscience de l'importance d'une solidarité nationale !

Les fondements de l'institution que nous connaissons aujourd'hui sont issus du programme du Conseil National de la Résistance (CNR) qui, dès mars 1944, a conçu un projet en devenir : le système de Sécurité sociale français.
Ce sont les ordonnances des 04 et 19 octobre 1945 qui ont concrétisé ce projet de Sécurité sociale, défini par le CNR.

L'ordonnance du 04 octobre 1945

L'acte fondateur : l'ordonnance du 04 octobre 1945 constitue l'acte de naissance de l'une des conquêtes majeures du mouvement ouvrier au XX^{e} siècle ! Elle a fixé le cadre général dans lequel devait fonctionner « notre Sécu ».



45-2250 du
ORDONNANCE 4 OCTO 1945
portant organisation de la Sécurité Sociale.

LE GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE

SUR le rapport du Ministre du Travail et de la Sécurité sociale,

VU l'ordonnance du 3 juin 1943 portant institution du Comité français de la libération nationale, ensemble les ordonnances des 3 juin et 4 septembre 1944,

VU l'ordonnance du 9 août 1944 portant rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire continental, ensemble les ordonnances subséquentes,

VU le décret du 2 Octobre 1945, relatif à l'exercice de la

Présidence du Gouvernement provisoire de la République française pendant l'absence du Général de GAULLE,

VU l'urgence constatée par le Président du Gouvernement

Le Conseil d'Etat (Commission permanente) entendu :

O R D O N N E :

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er.- Il est institué une Organisation de la Sécurité Sociale destinée à garantir les travailleurs et leurs familles contre les risques de toute nature susceptibles de réduire ou de supprimer leur capacité de gain, à couvrir les charges de maternité et les charges de famille qu'ils supportent.

L'Organisation de la Sécurité Sociale assure dès à présent le service des prestations prévues par les législations concernant les assurances sociales, l'allocation aux Vieux Travailleurs Salariés, les accidents du travail et maladies professionnelles et les allocations familiales et de salaire unique aux catégories de travailleurs protégés par chacune de ces législations dans le cadre des prescriptions fixées par celles-ci et sous réserve des dispositions de la présente ordonnance.

Des ordonnances ultérieures procéderont à l'harmonisation desdites législations et pourront étendre le champ d'application de l'Organisation de la Sécurité Sociale à des catégories nouvelles de bénéficiaires et à des risques ou prestations non prévus par les textes en vigueur.

TITRE II - ORGANISATION TECHNIQUE ET FINANCIERE

Article 2.- L'organisation technique et financière de la Sécurité Sociale comprend :

...

J.O. n° 235 du 6 10 45 p. 6280

Ainsi, l'ordonnance du 04 octobre 1945 prévoit que : *La Sécurité sociale est la garantie donnée à chacun qu'en toutes circonstances il disposera des moyens nécessaires pour assurer sa subsistance et celle de sa famille dans des conditions décentes. Trouvant sa justification dans un souci élémentaire de justice sociale, elle répond à la préoccupation de débarrasser les travailleurs de l'incertitude du lendemain [...].*

Le rôle d'Ambroise Croizat

Ambroise Croizat a tenu une place prépondérante dans la création de la Sécurité sociale. En 1936, il était secrétaire de la Fédération CGT de la Métallurgie. À la déclaration de la guerre, il entre dans la clandestinité. Arrêté quelques semaines plus tard, il est déporté en Algérie. Il sera libéré en 1943, trois mois après le débarquement des alliés en Afrique du Nord. Il est nommé par la CGT clandestine à la commission consultative du gouvernement provisoire d'Alger. Ce n'est qu'une fois sa déchéance annulée le 28 octobre 1944 qu'il put siéger à l'Assemblée consultative provisoire, au titre de la CGT. À la Libération, il est élu membre des deux Assemblées constituantes (puis de l'Assemblée nationale de 1946 à 1951).
Ambroise Croizat sera ensuite ministre du Travail, puis ministre du Travail et de la Sécurité sociale du 26 janvier au 16 décembre 1946 et du 22 janvier au 4 mai 1947.

C'est à ce poste qu'il dirigea le déploiement du système de protection sociale : assurance maladie, système de retraites, allocations familiales, mais aussi l'amélioration du droit du travail français avec la création des comités d'entreprise, de la médecine du travail, de la réglementation des heures supplémentaires et du statut des mineurs.

Visionnaire mesurant l'immensité du conquis social, Ambroise Croizat s'adressait aux salariés en ces mots : *Rien ne pourra se faire sans vous, la Sécurité sociale n'est pas qu'une affaire de lois et de décrets. Elle implique une action concrète sur le terrain, dans la cité, dans l'entreprise. Elle a besoin de vos mains.*

.../...



04 octobre 1945
la Sécurité sociale est proclamée !



Ambroise Croizat
à son bureau au ministère du Travail en 1946

Fonctions

Député français

01 juin 1936 > 09 juillet 1940
Élection : 03 mai 1936
Législature : XVI[e] (3[e] République)
Groupe politique : communiste
06 novembre 1945 > 10 juin 1946
Élection : 21 octobre 1945
Législature : Assemblée constituante de 1945
11 juin > 27 novembre 1946
Élection : 02 juin 1946
Législature : Assemblée constituante de 1946
28 novembre 1946 > 03 juillet 1951
Élection : 10 novembre 1946
Législature : Assemblée nationale (4[e] République)

Ministre du Travail

21 novembre 1945 > 20 janvier 1946
Gouvernement : De Gaulle II
Prédécesseur : Alexandre Parodi

Ministre du Travail et de la Sécurité sociale

26 janvier > 16 décembre 1946
Gouvernement : Gouin / Bidault I
Successeur : Daniel Mayer
22 janvier > 04 mai 1947
Président : Vincent Auriol
Gouvernement : Ramadier I
Successeur : Robert Lacoste (intérim)

Biographie

Né le 28 janvier 1901 à Notre-Dame de Briançon
Décédé le 11 février 1951 à Suresnes
Parti politique : PCF
Profession : ajusteur-outilleur

Une Sécurité sociale financée par le travail !

Ambroise Croizat estimait que *faire appel au budget de l'État, revenait inévitablement à subordonner l'efficacité de la politique sociale à des considérations purement financières.* Il soulignait que la Sécurité sociale devait impérativement reposer sur un effort véritable des intéressés eux-mêmes.

De leur côté, dès l'origine des premières pierres fondatrices de la Sécu, le patronat et les forces qui le soutenaient n'ont jamais accepté de voir financer la protection sociale des salariés par le prélèvement d'une partie des richesses produites par le travail. Leurs actions pour récupérer à leur profit ce financement qu'ils qualifiaient et qualifient encore de « charge » sont toujours d'actualité.

D'ailleurs, Ambroise Croizat mettait en garde les salariés et les générations futures : *Ne parlez jamais d'acquis sociaux, mais de conquis sociaux, car le patronat ne renonce jamais.*

Une gestion garantie par les assurés

À l'origine, il y eut des élections auxquelles participèrent les assurés pour être représentés dans les conseils d'administration de la Sécu. L'histoire des grandes heures de la Sécu se confond très étroitement avec celle de la conquête des droits nouveaux pour les travailleurs et leurs familles.

À l'inverse, tous les coups portés contre notre système de protection sociale, contre son fonctionnement démocratique, s'inscrivent comme autant d'atteintes au droit au bien-être, à la santé, à la vie.



Ambroise Croizat en février 1947
© AFP



« L'ambition... est d'assurer le bien-être de tous, de la naissance à la mort. De faire enfin de la vie autre chose qu'une charge ou un calvaire... »

Ambroise Croizat

L'humain au cœur du système

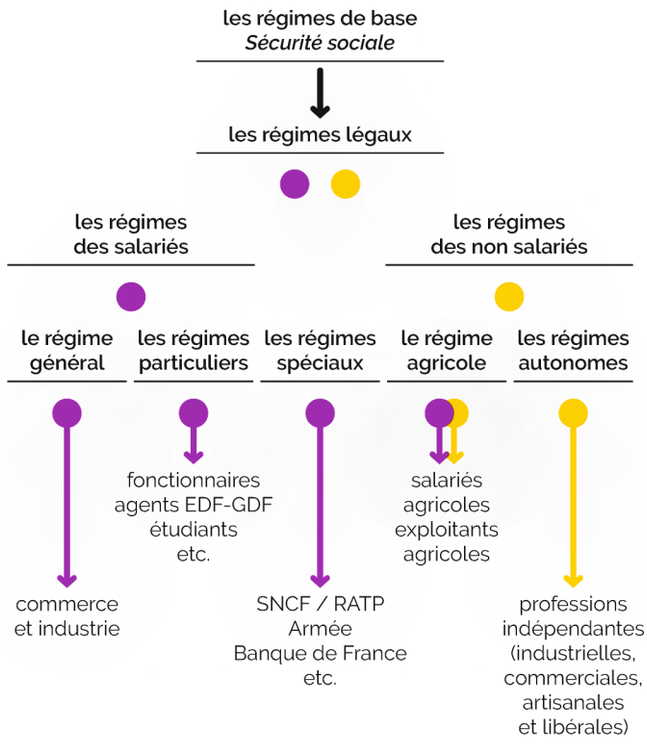
Le nouveau système de Sécurité sociale est structuré autour de quatre principes clés, fondés sur des valeurs humanistes :

L'Unicité
Une institution unique obligatoire couvrira désormais l'ensemble des domaines de la protection sociale, des « risques sociaux » : maladie, vieillesse, décès, invalidité, accidents du travail, jusqu'alors gérés notamment par les assurances privées.

L'Universalité
La couverture est étendue à tous les citoyens, avec la volonté de généraliser à court terme, le nouveau système. Et ce, malgré l'opposition de certaines professions qui refuseront de l'intégrer.

La Solidarité
C'est la pierre angulaire du système. Solidarité intergénérationnelle, le tout financé par les richesses créées par l'entreprise.

La Démocratie
Démocratie enfin, et c'est là *l'exception française*, car seule une gestion par les intéressés eux-mêmes peut garantir que la Santé restera un droit fondamental pour tous. Les premiers conseils d'administration des caisses seront composés de 75 % de représentants des assurés et de 25 % de représentants des patrons. Au fil de l'histoire, la proportion s'est hélas largement modifiée !



Un système social qu'il faut préserver !

Certains, en ces temps de crise, voudraient au nom du soi-disant intérêt économique, balayer notre système social d'un revers de main. Pourtant, la création de la Sécurité sociale nous démontre que dans une situation économique catastrophique, beaucoup plus compliquée que celle que nous connaissons actuellement, il a été possible de créer un système de protection sociale juste, solidaire et universel pour peu qu'il y ait eu la volonté politique d'y parvenir.

Soixante-quinze ans après sa création, il convient aux salarié·e·s d'aujourd'hui de défendre et de préserver ce conquis de haute lutte !

Michel MAFIOLY
Trésorier du CASI Cheminots PACA



La CPRP : un régime spécial

La Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel (CPRP) de la SNCF est un organisme de Sécurité sociale. Elle est basée à Marseille depuis 1972.

Bonjour Fanny, peux-tu nous faire une présentation du régime spécial des cheminots ?

La CPRP SNCF est basée à Marseille, et se déploie autour de 12 sites (antennes) dont 7 qui abritent un contrôle médical de proximité. Nous versons des prestations en espèces et en nature dont la charge incombe soit à la SNCF (les arrêts de travail, par exemple) soit par la CPR (maladie et retraite).
Nous sommes chargés d'une mission de service public au profit des agents embauchés sous le statut de la SNCF, des anciens agents du cadre permanent titulaires d'une pension servie en application du règlement des retraites, des ayants-droits des cheminot·e·s actifs ou retraité·e·s qui sont affilié·e·s de plein droit à la Caisse.

Pourquoi ce régime spécial ?

F. V. : *Dès le milieu du XIX^e^ siècle, les compagnies de chemins de fer veulent des services médicaux pour contrôler l'état de santé des agents engagés dans la sécurité du trafic. Rapidement, ils y dispensent des soins et acceptent de prendre en charge certains frais de maladie. Ensuite, les choses vont évoluer vers des assurances sociales, puis les régimes spéciaux, dont les prestations doivent être équivalentes au régime général.*
Dès leur origine, les compagnies de chemin de fer prévoient l'attribution de pensions de retraite à leur personnel. La retraite des employés des compagnies de chemin de fer est, à partir de 1853, égale à une fraction constante par année d'affiliation de la rémunération moyenne des dernières années de la carrière. Ce système, appelé régime à tantièmes, est toujours en vigueur. En 1909, une unification des régimes de retraite des compagnies impose notamment aux compagnies de servir des pensions égales au 1/50^e^ du traitement moyen des six meilleures années de la carrière avec réversibilité de moitié au profit de la veuve. L'âge à partir duquel la pension peut être attribuée est fixé à 50 ans pour les agents de conduite des locomotives et 55 ans pour les autres catégories de personnel.
À la création de la SNCF en 1938, diverses caisses des anciens réseaux ont fusionné en un seul organisme : la Caisse des Retraites. En 1970 et à la demande des pouvoirs publics, le transfert de la Caisse de Prévoyance et du Service des retraites est décidé. Marseille est choisie afin de permettre l'emploi d'effectifs libérés par les mesures de régionalisation de la SNCF. Le transfert est réalisé à partir de 1972.
La Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Français est instituée par décret du 7 mai 2007, organisme de Sécurité sociale doté de la personnalité morale. La Caisse devient « privée ».

Il paraît que notre régime est en danger, peux-tu nous expliquer pourquoi ?

F. V. : *Les différentes réformes des gouvernements successifs tentent d'appauvrir notre régime spécial. Il appartient aux cheminot·e·s depuis plus de cent ans, bien avant la création de la Sécurité sociale en France !*
Or, la loi pour « un nouveau pacte ferroviaire » a ordonné la fin de l'embauche à statut à compter de janvier 2020 entraînant, de fait, « la fermeture du régime ». Le caractère intégré du régime spécial permet aux cheminots du cadre permanent de ne pas être contraints de payer une complémentaire santé, sauf s'ils en font le choix personnel. Le financement de ce dispositif repose essentiellement sur les cotisations sociales des cheminots actifs au statut. Ces cotisations sociales font partie du salaire des cheminots.

La fin de l'embauche à statut est le premier coup de vis… plus de statut, plus de CPR…

La loi du nouveau pacte ferroviaire permet donc l'embauche ou transfert de personnel en droit privé (régime général). Même si nous savons que des discussions sont en cours pour permettre de créer une Caisse de branche (qui permettrait d'intégrer tous les salariés du rail vers le régime spécial CPR), nous sommes très inquiets quant au devenir de la Caisse. En effet, la remise en cause de l'ensemble du système de retraite français en cours de préparation par le gouvernement n'exclut pas la baisse des pensions liquidées afin de « garantir l'équilibre financier » du nouveau système.
Pour les travailleurs de la Caisse, il y aura un double impact, personnel en tant que cheminot·e·s, et professionnel. Il y a encore plus de six cents cheminots travaillant à la Caisse…

Propos recueillis par Michel Mafioly auprès de Fanny Vian, employée de la Caisse de Prévoyance



Le choix des bibliothécaires

Un choix de livres pour préparer la fête de lancement de la bande dessinée des cheminots PACA.

Des témoignages



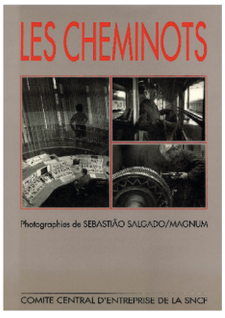
« La vapeur »
Souvenirs d'un mécano de locomotive 1932-1950
de Jacques Tonnaire

L'auteur raconte son histoire de mécano et témoigne de cet univers de la vapeur aujourd'hui disparu.



« Mes anecdotes d'ancien cheminot »
de Jean-Marie Nouël

L'auteur utilise un ton léger pour raconter ses souvenirs. Cet autodidacte d'abord affecté à la manutention gare Saint-Lazare, puis aux renseignements des tarifs marchandises, intègre, en passant les concours internes, la division commerciale puis la division publicité de la SNCF dans les années 1970.



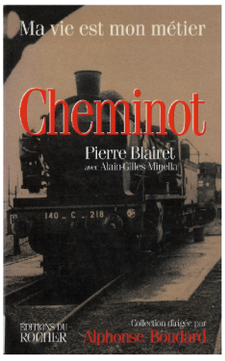
« Les cheminots »
de Sebastiao Salgado

Le photographe bésilien fait vivre le travail des hommes du rail en 82 clichés au noir et blanc somptueux. Chaque image est légendée à la fin de l'ouvrage.



« Jours de fret »
de Jean Gaumy
et Harry Gruyaert

Magnifiques photographies sur le transport des marchandises avec une vingtaine de témoignages.



« Cheminot »
de Pierre Blairet

Fils et petit-fils de cheminot, l'auteur se reconnaît lui-même comme un « cheminot dans l'âme ». Tout au long du récit de sa vie, c'est plus de 70 ans de l'histoire du train en France que l'on voit défiler et son implication dans la vie économique et sociale de toute une région.



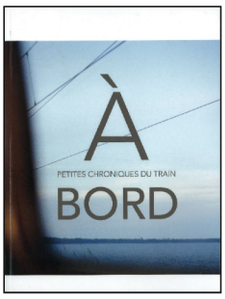
« Le blues du contrôleur »
Photographies
de Joseph Marando
Textes de Fabienne Pavia

Reportage sur le vif montrant le travail des contrôleurs, agrémenté de témoignages.



« Fières d'être cheminotes »
de Michelle Guillot
et Denise Thémines

Michelle Guillot, embauchée dans les années 1960, relate avec sensibilité et précision son parcours professionnel, elle a su s'émanciper dans un milieu essentiellement masculin jusqu'à occuper un poste d'encadrement dans une grande gare de province. Denise Thémines découvre avec étonnement et curiosité le monde cheminot des années 1970 qui lui offre d'intéressantes perspectives de carrière. Les deux auteures, membres du Cercle littéraire des écrivains cheminots, expriment l'une et l'autre, sur un ton très différent, leur profond attachement à l'entreprise.

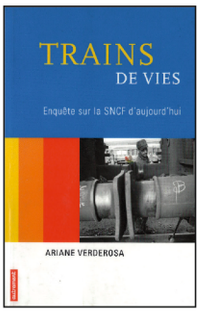


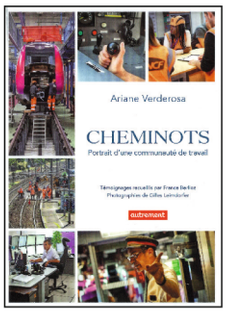
« À bord : petites chroniques du train »

Le chef de bord ne vérifie pas seulement les titres de transport : *Je me sens aussi psychologue, assistante sociale, policier ou secouriste plutôt que simple contrôleur* explique l'un d'entre eux. Ce recueil d'une trentaine d'histoires vraies, préfacé par le sociologue Jean-Claude Kaufmann, est écrit à la première personne et illustré de portraits photos. Les anecdotes sont nombreuses, insolites et souvent plaisantes.

Le choix des bibliothécaires

Des témoignages





Ariane Verderosa a publié en 2004 :
« Trains de vies »
Enquête sur la SNCF d'aujourd'hui
Elle y présente cette entreprise en laissant parler dix-huit cheminots aux profils différents.

En 2020, elle publie un second ouvrage :
« Cheminots »
Portrait d'une communauté de travail
Une enquête sociologique avec le soutien de la SNCF.

Histoire sociale et luttes des cheminots



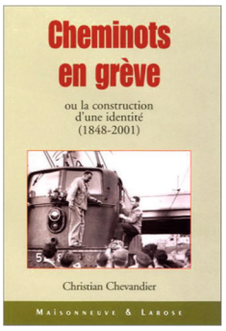
« Cheminots et militants »
Un siècle de syndicalisme ferroviaire

Dirigé par Marie-Louise Goergen, historienne, cet ouvrage s'intègre au dictionnaire biographique du mouvement ouvrier initié par Jean Maitron. Entièrement consacré aux cheminots, il retrace avec plus de 500 biographies l'histoire des militants du rail des origines à 1982. On découvre les parcours aussi riches que variés d'hommes et de femmes de tout horizon syndical et l'engagement dont ils ont fait preuve.



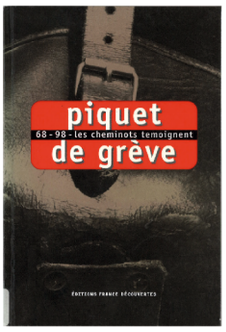
« Le rail au service de la liberté »

Entre 1942 et 1944, 400 locomotives et plus de 20 000 wagons débarquent en Normandie pour soutenir l'effort de guerre. En parallèle, la résistance à l'ennemi s'organise au sein de la SNCF. L'ouvrage rassemble de nombreuses photographies emblématiques de cette époque.



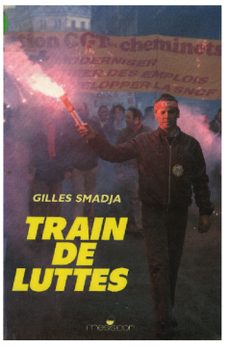
« Cheminot en grève »
de Christian Chevandier

L'historien confronte travaux universitaires, articles de presse, archives (des syndicats, des renseignements généraux...) et témoignages. Tous les mouvements sociaux sont étudiés : les premières formes d'action, la grève de 1910 à partir de laquelle le syndicat prend un rôle déterminant, la grande grève de 1920, les guerres (« ciment social » essentiel) jusqu'aux périodes les plus récentes. Il met en perspective ces mouvements et montre comment - de l'action la plus spontanée à la plus organisée - s'est constituée *l'évolution identitaire de la corporation des travailleurs du rail.*



« Piquet de grève »
68-98 : les cheminots témoignent

Suite aux débats sur les « événements » de mai 1968 qui ont réuni, au cours de l'année dernière, dans les principaux sites de la région Paris Saint-Lazare, les acteurs cheminots de l'époque (la plupart aujourd'hui à la retraite), ce carnet de grève, initiative du CER qui redonne la parole à ces cheminots grévistes anonymes et témoigne de leur enthousiasme.



« Train de luttes »
de Gilles Smadja

L'auteur explique et informe sur le mouvement des grèves de 1986-1987.

« Cheminots en lutte »
de Pascal Grassart

Novembre-décembre 1995, un grand mouvement social qui a secoué la France.

