



Journal de la Section des Retraités Cheminots de Quimper

Edito :

Nous lisons la presse écrite dans son ensemble, nous écoutons la radio et la télévision et **que disent ses les soi-disant moyens d'informations ? que les retraités sont des nantis et qu'ils doivent se mettre en**

tête qu'ils vont être amenés à faire des sacrifices.

Qu'ils ont un niveau de vie supérieur aux actifs, qu'ils ont des logements qui leur appartiennent, mais une chose qu'on oublie de dire. C'est que les retraités ont mis toute une vie pour se

construire un semblant de bien être en faisant beaucoup de sacrifices.

Rien n'est venu par un coup de baguette magique,

Le 20 mars 2025, les retraités se mobilisent pour reconquérir la Sécurité Sociale.

L'USR CGT départementale appelle les retraités à se mobiliser par un déplacement à **Pontivy** pour exiger le développement de notre protection sociale, l'augmentation du pouvoir d'achat des retraités par la revalorisation des pensions de 10% immédiatement et le relèvement du MICO et du MIGA de 300€ pour les petites retraites.

1 car CGT de Brest passera par le Châteaulin - Pouillot (les camarades de la Presqu'île peuvent prendre le car au Pouillot)

1 Car partira de Quimper à 9h , de Penvillers

**Il faut s'inscrire auprès de l'USR par mail:
Avant le 14 mars : usrcgt29@orange.fr**

les retraités ont fait de nombreux sacrifices pour essayer de vivre mieux, mais ce n'est pas vrai dans son ensemble.

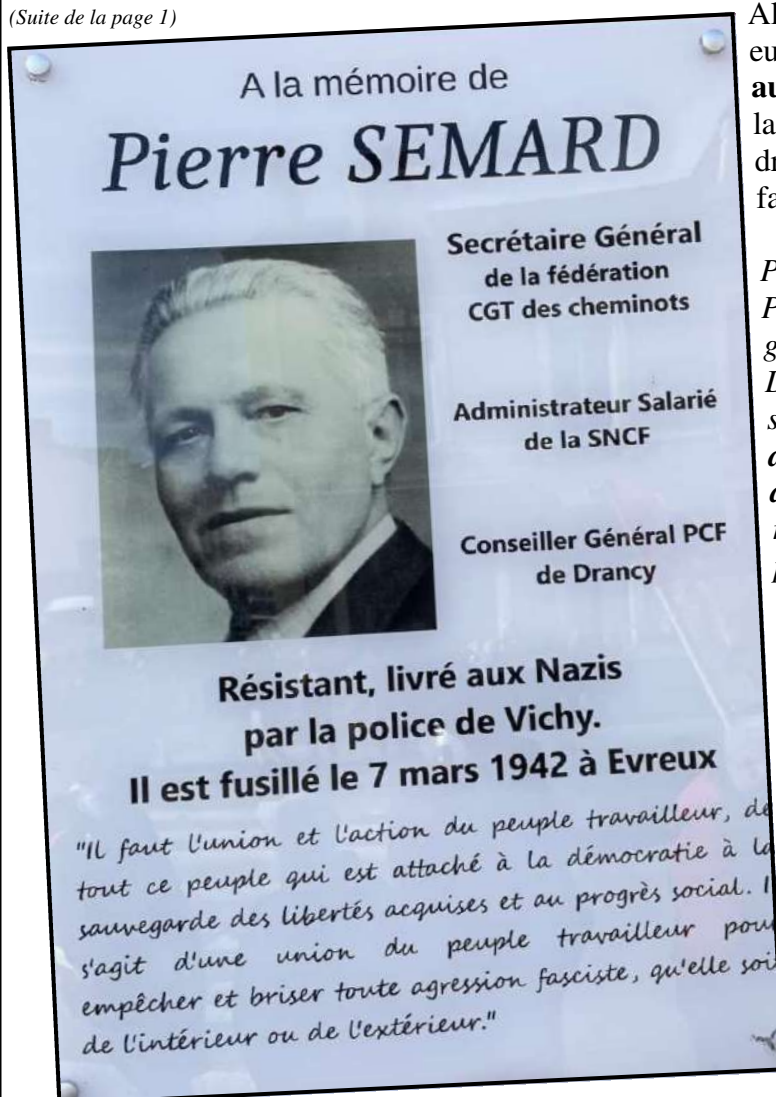
Beaucoup de retraités vivent sur le seuil de la pauvreté, c'est anormal d'utiliser les retraités comme un moyen d'ajustement pour la politique financière « le déficit » de la France.

Les retraités ne sont ni des nantis, ni des privilégiés. **Pendant ce temps- là, on distribue des dividendes aux actionnaires, au système capitaliste, ils battent encore des records et les retraités subissent toujours une baisse de leur pouvoir d'achat.**



(Suite page 2)

(Suite de la page 1)



Ce vendredi 7 mars 2025 à 10h45 devant la stèle de la gare de Brest a eu lieu la traditionnelle commémoration d'hommage à Pierre Sémard.

Livré par Vichy aux nazis, qui l'ont fusillé le 7 mars 1942 à la prison d'Évreux. Il a été Secrétaire Général de la fédération CGT des cheminots, et Secrétaire Général du Parti Communiste Français de 1924 à 1929.

Le devoir de mémoire et de transmission de la connaissance des faits est indispensable pour **lutter contre l'oubli et les révisions de l'Histoire**, qui marquent aujourd'hui notre actualité politique et sociale.

A l'heure où l'extrême-droite progresse dangereusement en Europe et dans le monde, les communistes appellent à combattre le racisme et la xénophobie qui demeurent des ressorts majeurs de sa progression .

Alors qu'il coule dans les veines du continent européen un venin de couleur brune **comme si aucune leçon n'avait été retenue de l'histoire**, la section du pays de Brest du PCF appelle à rendre hommage à ceux qui se sont battus contre le fascisme et pour la paix.

Pierre SEMARD, fusillé le 7 mars 1942.

Pierre Sémard est né le 15 février 1887 à Bragny-sur-Saône dans une famille de cheminots. Devenu cheminot lui-même, Pierre Sémard s'engage activement dans le syndicalisme. Il devient le secrétaire général de la Fédération des cheminots CGT en juin 1921, de la Fédération des cheminots CGTU après la scission, puis de nouveau avec la CGT réunifiée en 1936.

La famille Pierre Sémard habitait au 65 avenue Secrétan dans le 19^e arrondissement où se trouve aujourd'hui un nouvel immeuble des HLM.

*En 1939, à la déclaration de guerre, Pierre Sémard est réquisitionné comme cheminot et doit s'installer avec sa famille à Loches en Indre et Loire. C'est dans cette ville qu'il est arrêté, en octobre 1939, par le gouvernement de l'époque en vertu d'un **décret qui interdit le Parti Communiste Français**.*

Alors que l'armée allemande envahit le pays, Pierre Sémard est maintenu en détention au camp de Gaillon dans l'Eure d'où les autorités de Vichy le livreront plus tard comme otage à l'occupant.

Durant sa captivité, Pierre Sémard, malgré son internement, réussit à garder le contact avec les syndicats clandestins, il sera un personnage-phare dans la mobilisation des Cheminots contre les nazis.

Il apporte ses conseils, rédige des appels au combat et dans sa dernière lettre avant d'être fusillé, il lance un ultime appel à ses amis cheminots : " Je meurs avec la certitude de la libération de la France. Dites à mes amis cheminots qu'ils ne fassent rien qui puisse aider les nazis. Les cheminots me comprendront, ils m'entendront, ils agiront. Adieu chers amis, l'heure de mourir est proche. Mais je sais que les nazis qui vont me fusiller sont déjà des vaincus et que la France

(Suite page 3)

(Suite de la page 2)

saura poursuivre le bon combat''.

Les cheminots joueront un rôle considérable dans ce qu'on a appelé "la bataille du rail".

Le 6 mars 1942, Pierre Sépard est transféré à la prison d'Évreux et remis le lendemain aux autorités allemandes pour être fusillé comme otage, le lendemain.

Juliette, l'épouse de Pierre Sépard, fut elle aussi arrêtée le 7 août 1941, elle avait assuré durant l'internement de son mari la liaison avec la direction clandestine des cheminots. Jugée le 5 janvier 1942, elle fut condamnée à 8 ans de travaux forcés. Déportée à Ravensbrück, elle fut rapatriée le 24 juin 1945.

Avec la complicité de son épouse, Pierre Sépard avait, jusqu'à son exécution, tenu une place considérable dans la direction de la Résistance cheminote. Cette place lui a été reconnue officiellement au titre de la Résistance Intérieure Française. Pierre Sépard est inhumé au cimetière du Père-Lachaise à Paris.

Jean Yves Dervout

Jean Yves nous a quittés il y a peu de temps,

Jean Yves était un spécialiste pour « éplucher » les roulements les roulements des ASCT, pour améliorer leurs Conditions de Travail. Bon militant syndical, il a été pendant des années Représentant du Personnel CGT.

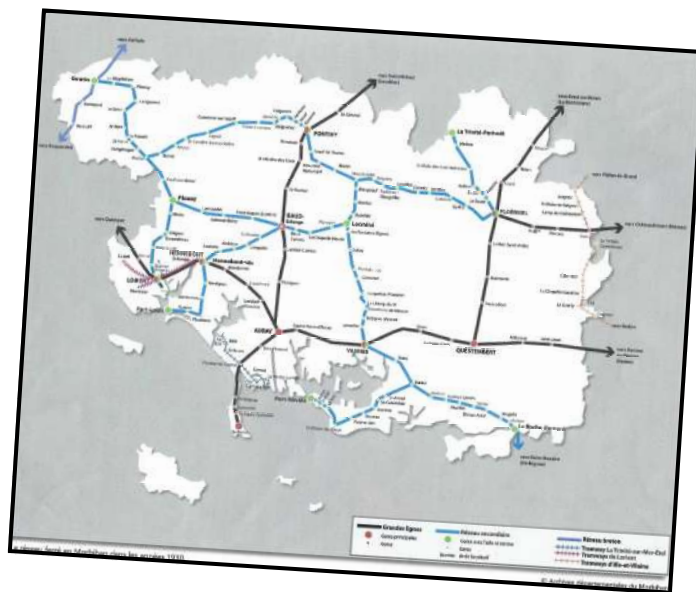
Nous garderons de lui le souvenir d'un bon collègue de travail, d'un bon vivant.

« Il y a quelque chose de plus fort que la mort, c'est la présence des absents dans la mémoire des vivants ».

Gardons le dans notre mémoire, Kénavo Jean Yves et bon voyage.



COUP D'OEIL DANS LE RETRO LA COMPAGNIE DES CHE- MINS DE FER DU MORBIHAN



Le chemin de fer, arrive dans le département du Morbihan, au début de la deuxième moitié du XIXe siècle. Les premiers travaux d'infrastructures concernent le réseau grandes lignes à voie normale et la ligne de Nantes à Châteaulin, concédée en 1855 à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO). Le train inaugural circule le 26 septembre 1862 entre Savenay et Lorient et le 18 décembre 1864 sur la ligne de Auray à **Napoléonville (Pontivy)** via un embranchement. Dès 1862 des députés bretons émettent le souhait d'une ligne Vannes-Dinan via Ploërmel. Les déclarations d'utilité publique ont lieu le 31 décembre 1875 pour le premier tronçon Questembert-Ploërmel, et le 13 juin 1878 pour un deuxième Ploërmel-Mauron. La compagnie PO obtient la concession des 33 km de Questembert à Ploërmel, elle inaugure la ligne le 27 juin 1881, le tronçon Ploërmel-Mauron est concédé à la compagnie de l'Ouest, qui l'ouvre le 6 avril 1884. Il faut attendre le plan Freycinet (président du Conseil et promoteur d'un programme de grands travaux)) de 1878 pour que puisse être envisagé

(Suite page 4)

un réseau de chemin de fer secondaires. Ce n'est 1884 que les premières réflexions ont lieu sur un réseau permettant de faire pénétrer les trains dans les zones rurales et desservir les bourgs.

En 1892, à lieu l'attribution d'une première concession pour une ligne à voie métrique entre le Conseil Général du Morbihan et la Compagnie des chemins de fer du Morbihan (CM). A partir de 1902, les ouvertures de lignes vont se succéder, jusqu'en 1923. Elles seront à voie unique avec un écartement métrique (1,000m) et non électrifiées. Elles vont s'étendre sur 533km. La Compagnie CM obtient également la concession d'un réseau sur le territoire du département voisin de la Loire-Inférieure (Loire-Atlantique, aujourd'hui). Elle peut alors relier les deux départements, par la construction d'un pont mixte, routier et ferroviaire, sur la Vilaine entre Marzan et La Roche-Bernard. Elle exploite ce réseau avec du matériel commun à partir d'un site unique de direction à Vannes.

Le 9 janvier 1899 un décret déclare d'utilité publique les lignes de Plouay à Ploërmel, de La Roche-Bernard à Locminé par Vannes, et de Lorient à Plouay, et approuve la convention entre le département du Morbihan et la compagnie des chemins de fer du Morbihan, qui prévoit la concession de ces lignes à cette dernière.

Les dates d'ouverture et de fermeture de ces lignes furent les suivantes :

Locminé -
Moulin-Gilet -
Ploërmel
(1902-1947),
48 km

Plouay - Baud - Locminé (1902-1947), 42 km

Lorient - Plouay (1902 - 1947), 25 km

Locminé - Vannes - La Roche-Bernard (1902-

1947), 33 km

Surzur - Port-Navalo (1903-1947)

Un autre décret en 1907 déclare d'utilité publique la création d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des marchandises entre la gare de Lorient et le port de commerce de cette ville. Cette voie constituera un embranchement du chemin de fer d'intérêt local de Lorient à Plouay.

Anecdote :

La gare initiale de La Roche-Bernard est une gare provisoire, dans l'attente des modalités du raccordement entre le réseau des chemins de fer du Morbihan et celui des tramways de Loire-Inférieure. Une fois ces deux réseaux créés, arrivants chacun à une gare provisoire de part et d'autre de la Vilaine et de la limite départementale, il fut décidé de rejoindre les deux réseaux en construisant un pont mixte rail-route sur la Vilaine. La jonction est ouverte en 1910 coté Loire-Inférieure et en 1912 celle coté Morbihan, le temps que soit construit le pont.

Un deuxième réseau de chemin de fer d'intérêt local à voie étroite en Morbihan sera créé :

Pontivy - Mont-Gilet (1905-1939)

Pontivy - Guémené-sur-Scorff (1905-1939)

Guémené-sur-Scorff - Meslan (1906-1939)

Plouay - Meslan - Gourin (1906-1947)

Un troisième réseau verra le jour par un décret de 1911 :

Ploërmel - La Trinité-Porhoet (1915-1939)

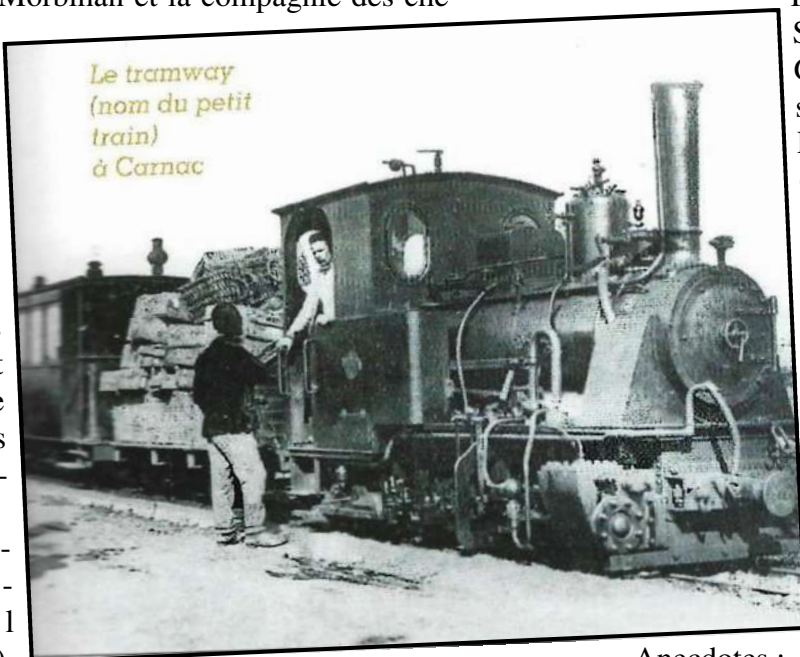
Port-Louis - Hennebont-Ville (1921-1934)

Hennebont-Ville - Lochrist - Baud (1921-1939)

Hennebont-Echange - Hennebont-Ville (1929-1939)

Anecdotes :

Les sections d'Hennebont-Echange à Hennebont-Ville et à Lochrist sont à 4 files de rail, afin de permettre la desserte par du matériel à voie normale des forges d'Hennebont, situées à Inzinzac-



Lochrist. Le trafic à voie normale survécut à la fermeture du réseau à voie métrique, et perdura jusqu'à la fermeture des forges, en 1966.

Le centre du réseau du Morbihan était situé à Locminé, où se trouvait les ateliers. Il existait un dépôt dans la gare de Guémené-sur-Scorff.

Il existera un tramway créé en 1901, entre Etel et La Trinité-sur-Mer passant par Plouharnel. La ligne longue de 21 km est à voie unique avec un écartement de 60 cm (voie Decauville). La ligne fut réquisitionnée avec son matériel roulant par le ministère de la Guerre en 1914. On la reconstruisit en 1922 en voie métrique. Le service prendra fin en 1935.

Un autre tramway est mis en service en 1901, à Lorient, il était électrique, à voie métrique, s'étendait sur 32 km en 5 branches. 3 urbaines et 2 suburbaines, l'une s'étendant à l'Ouest vers Guidel (1912) et l'autre à l'Est vers Hennebont (1902). Ce tramway fonctionnera jusqu'en 1937.

La Compagnie des chemins de fer du Morbihan (CM) avait mauvaise réputation et fut accusée de malversations. Le préfet de Loire-Inférieure déposa une plainte en 1928. Le conseil général se lamentait d'un "déficit perpétuel". La CM eut maille à partir avec les morbihannais. L'inspection des finances dut s'en mêler en 1931. Il est vrai que la CM n'avait pas laissé un bon souvenir du début de la Guerre de 14. Son chef d'exploitation s'était distingué par des initiatives contraires à l'esprit de service public, au point qu'il fut révoqué et même interné. Mais pour les élus départementaux, ils apparaissaient déjà que la compagnie était mue par des motifs mercantiles et financiers.

Après la première guerre mondiale, la concurrence de la route et le vieillissement du matériel vont entraîner le déclin du réseau des chemins de fer du Morbihan (CM) qui est totalement fermé le 1er janvier 1948. En 1939 le conseil général du Morbihan décide de fermer son réseau de chemin de fer secondaire, il confie à la compagnie CM l'exploitation d'un service routier créé pour remplacer progressivement le service ferroviaire. En 1968, la CM devient la Compagnie de Transport du Morbihan (CTM), filiale du groupe Verney, et exploite avec des bus les dessertes rurales abandonnées par le transport ferroviaire et le dé-

partement du Morbihan.

Aujourd'hui, on peut regretter l'abandon des liaisons transversales, par rails, entre le sud et le nord de la Bretagne, entre Auray - Pontivy - Loudéac - Saint-Brieuc et Questembert - Ploërmel - La Brohinière - Rennes. De même, pourquoi Le tire-bouchon entre Auray et Quiberon ne fonctionne que deux mois dans l'année (juillet - août) ? Il faut rénover, reconstruire, remettre à l'honneur toutes ces lignes qui pourraient avoir un fort potentiel fret et voyageur avec la mise en place d'un cadencement sur toute la Bretagne et en particulier sur le sud entre Quimper et Nantes. Il n'y a pas que le TGV qu'il faut prendre en compte pour l'avenir du rail. La mobilité du quotidien (travail, école, trajets cours) doit répondre à la demande des usagers par le développement d'un TER fiable, confortable, rapide, cadencé. (Toutes ces infos ont été pioché allégrement sur le site Wikipédia et dans la revue hors-série "Le train à la conquête de l'Ouest" aux éditions OUEST-FRANCE)

La Carte Vitale

La carte vitale est une carte à puce, de couleur verte, avec ou sans photo d'identité, contenant des informations administratives qui permettent la bonne prise en charge de vos soins.

La puce contient :

- ♦ **Votre identité** et celle de vos ayants droits de moins de 16 ans ;
- ♦ **Votre NIR (Numéro de Sécurité Sociale)** et votre adresse ;
- ♦ **Le nom de la caisse d'assurance maladie dont vous relevez ;**
- ♦ **Le nom de votre médecin traitant déclaré ;**
- ♦ Les éventuelles exonérations du ticket modérateur dont vous bénéficiez ;
- ♦ **Votre éventuel bénéfice de la complé-**



mentaire santé solidaire.

La carte vitale est personnelle et confidentielle. Conservez- la précieusement, elle permet le remboursement de frais de santé, et ne doit pas être confiée à une tierce personne, même à un professionnel de santé.

La carte vitale permet de justifier de vos droits et des taux de prise en charge. Elle n'est pas une carte de paiement. Elle simplifie vos démarches, plus de feuilles de soins à expédier à la CPR pour être remboursé. Sa présentation à un professionnel de santé permet un traitement plus rapide de votre remboursement. Dans certains cas, elle vous dispense de l'avance de frais : **il s'agit du tiers payant.**

La carte vitale est **acceptée chez tous les professionnels de santé** de France métropolitaine et des départements d'Outre-Mer. La carte vitale doit être **mise à jour au moins une fois par an.** Cette opération s'effectue sur des bornes dédiées situées dans notre réseau de proximité, les points d'accueil des centres de Sécurité Sociale, **certaines hôpitaux et cliniques, les pharmacies.**

Si vous perdez votre carte vitale, assurez-vous de la disparition effective de votre carte. Vous pouvez déclarer la perte ou le vol de votre carte vitale, en fonction de votre régime d'appartenance, soit depuis votre Espace personnel, soit depuis votre compte ameli.

En attendant de recevoir votre nouvelle carte, une attestation d'ouverture des droits aux professionnels de santé sera à votre disposition. Vous pouvez la télécharger directement en ligne, en fonction de votre régime d'appartenance, soit depuis votre Espace personnel, soit depuis votre compte ameli.

Ces données sont issues de la CPR SNCF.

Connaissez vos Droits, pour les défendre

A l'heure où nos gouvernants **ménagent de plus en plus les nantis** et les plus riches, et veulent faire **cracher au bassinet les plus précaires et les classes moyennes** il est primordial que chacun connais-



se ses **droits, qui ont tous été conquis, faut-il le rappeler ?**

La CGT vous informe par **plusieurs journaux** que vous recevez chez vous:

- ♦ La Revue Ensemble
- ♦ Vie Nouvelle
- ♦ Et ce Journal de notre Section de Retraités.

Il est important d'être informés par le canal syndical, pour lutter contre la **résignation** distillée par les **économistes d'obédience « néo »-libérale** dans les médias généraux, nationaux ou même locaux, Une résignation qu'ils voudraient transformer en **acceptation** des réformes, néfastes aux plus faibles.

Les milliards de **dividendes** distribués aux actionnaires (**petits encarts**) ne sont pas mis sur le même pied d'égalité que les **réformes « nécessaires »**, (**pages entières**).

PRATIQUE - DIVERS :

Centre d'Action Sociale SNCF de Brest , pour tout le Finistère : 02 29 00 51 50

Agence Famille SNCF : 56 Vivier 80 000 Amiens

CPRPSNCF :

Par courrier : 7 avenue Général Leclerc 13347 Marseille Cedex 20

Par internet : <https://www.cprpsncf.fr/fr> Par téléphone de 8h à 16 h 30 : 04 95 04 66 78

Lorsque vous changez d'adresse mail, merci de nous en aviser à : claudelepage2@orange.fr