



Journal de la Section des Retraités Cheminots de Quimper

LA SECURITE SOCIALE : Son fonctionnement, branches et caisses.



La SS est composée d'un ensemble d'institutions qui ont pour fonction de protéger les personnes des conséquences de divers éléments de la vie.

Sa composition : Des organismes de tutelle et des caisses de sécurité sociale. L'Etat exerce un droit de regard sur la gestion des organismes de SS. Les caisses gèrent divers régimes, elles assurent l'assistance financière pour les différents risques (maladie, famille, retraite, accidents du travail, maladies professionnelles, autonomie)

Cinq types de risques qui forment les six branches de la SS, ces missions.

1. **La branche maladie** (maladie, maternité, invalidité, décès) ; Elle assure la prise en charge des dépenses de santé des assurés et garantit l'accès aux soins. Elle mène des programmes de prévention et contribue à la régulation du système de santé français.
2. **La branche famille** (dont le handicap et le logement) ; Elle gère les prestations familiales. Sa mission essentielle est d'atténuer les inégalités de niveau de vie entre les ménages selon le nombre d'enfants. **La branche accidents de travail et maladies professionnelles** ; Elle gère les risques professionnels auxquels sont confrontés les travailleurs.
3. **La branche retraite** (vieillesse et veuvage) ; Elle gère l'ensemble des régimes obligatoires de base ou complémentaires de retraite. Un système fondé sur la répartition, solidarité entre les générations. Cette solidarité s'exerce à la fois au sein des régimes, entre les régimes et au-delà des régimes au niveau national.
4. **La branche autonomie** ; Elle gère les dépenses liées à l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées, qu'ils s'agissent du financement des établissements et des services qui les accompagnent ou des aides individuelles qui leur sont versées.
5. **La branche cotisations et recouvrement.** Elle est chargée de collecter l'ensemble des cotisations et contributions de SS auprès des entreprises, particuliers, etc. Ces fonds sont ensuite redistribués aux caisses de sécurité sociale pour financer l'ensemble des prestations.

(Suite page 2)

(Suite de la page 1)

La loi de financement de la Sécurité Sociale : Suite à la réforme de 1996, le parlement vote chaque année la loi de financement de la SS (LFSS).

Ceci est un résumé succinct de la SS, vous pouvez avoir plus de renseignements en consultant le site de la sécurité sociale et les textes se rapportant aux lois de financement.

Vous avez aussi sur Wikipédia, un texte sur la Sécurité sociale et de nombreux écrits de notre organisation sur ce sujet, la CGT.



Il y a 80 ans, en octobre 1945, au sortir de la seconde guerre mondiale, Ambroise CROIZAT, Ministre du Travail, crée la Sécurité sociale inspirée du programme du Conseil National de la Résistance.

Le patronat, les libéraux n'ont jamais accepté cette avancée sociale et depuis de nombreuses années, ils martèlent que la France n'aurait plus les moyens de financer une Sécurité so-

ciale telle qu'elle a été créée. Nous disons que le pays en a les moyens, c'est juste une question de répartition des moyens financiers.

170 milliards d'euros d'aide aux entreprises sans conditionnalités ;

80 milliards d'euros d'exonération de cotisation sociale sans contrepartie.

Face à cette situation, la CGT porte des revendications réalistes et atteignables :

- ◆ Une Sécurité sociale **intégrale** qui couvre l'ensemble des aléas de la vie de la naissance à la mort ;
- ◆ Un financement de la SS basée sur la cotisation sociale **sur l'ensemble des revenus des salariés ainsi que les dividendes ;**
- ◆ **L'arrêt des exonérations** de cotisations sociales ;
- ◆ La transformation de notre système de santé ;
- ◆ La création d'un pôle public du médicament permettant de réintégrer sur le territoire la recherche, la création, la tarification.

Son principe est : De chacun selon ses moyens, à chacun selon ses besoins.

**LA CGT COMMEMORE
SES 130 ANS EN 2025**



(Suite page 3)

(Suite de la page 2)

La CGT est née le 23 septembre **1895** au congrès constitutif de Limoges. Les 130 ans de la CGT sont une célébration particulière pour la CGT mais aussi pour le monde du travail.

28 fédérations d'industries et de métiers, 18 bourses du travail et 126 syndicats étaient présents à ce congrès avec pour ambition la réunion de deux pratiques du syndicalisme : **le syndicalisme catégoriel et de métier et le syndicalisme interprofessionnel et territorial.**

Aujourd'hui, la CGT compte 33 organisations nationales professionnelles, 97 Unions départementales et 12 comités régionaux.

L'histoire de la CGT est liée à l'histoire sociale de notre pays et même au-delà puisque nous sommes affiliés à la Confédération syndicale internationale et à la Confédération européenne des syndicats.

La CGT, c'est une longue histoire, ce sont les luttes, les conquêtes, les résistances. Nous devons être fiers du chemin parcouru par notre syndicat au cours de son existence. **La CGT a été et est toujours du côté du monde du travail.**

Fêter les 130 ans, c'est aussi se projeter dans l'avenir. **Savoir d'où l'on vient pour construire la CGT pour les années à venir.**

Cet anniversaire doit nous servir à nous projeter vers l'avenir en se posant de bonnes questions sur les nouveaux défis qui se posent aux travailleurs et par ricochet au syndicalisme en général. (Quelques réflexions sur le présent et l'avenir, Confédérés, il y a 130 ans. Qu'est ce qui nous fédère aujourd'hui ? **Et si on créait la CGT en 2025, comment on la construirait ?** Comment continuer à défendre les droits sociaux ? 80 ans de la Sécurité Sociale. Les questions sur l'environnement, vaste débat et de réflexion sur cet enjeu ? Comment abordons-nous la transformation du monde du travail : La digitalisation, l'ubérisation et les nouvelles formes de travail, **la mutation du monde salarial tout en conser-**



vant et en restant fidèle à nos valeurs fondatrices.)

La CGT a toujours porté un projet de société alternatif, fondé sur la justice sociale et la solidarité.

Des événements sont prévus sur les territoires par la CGT pour marquer ses 130 ans, nous devons nous rapprocher de nos Unions Locales et de notre Union Départementale du Finistère pour connaître les dispositions de manifestations.

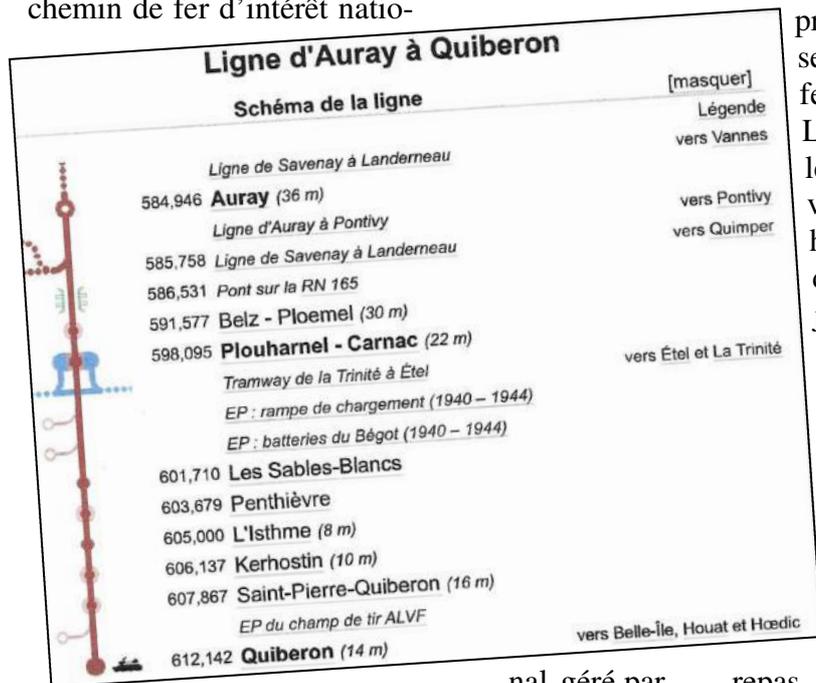
Au niveau national, il est prévu plusieurs activités, à Montreuil en juin, une fête est organisée et ouverte aux adhérents, le 23 septembre un événement à Limoges et combien d'autres marquages des 130 ans de la CGT en France.

(Suite page 4)

COUP D'OEIL DANS LE RETRO

La ligne AURAY-QUIBERON " Le Tire-Bouchon "

Une loi du 12 juillet 1865 définit les notions de chemin de fer d'intérêt natio-



nal géré par l'Etat, et de chemin de fer d'intérêt local géré par les départements, et pouvant faire l'objet de concessions. La loi du 17 juillet 1879 (dite plan Freycinet) retient la ligne Auray-Quiberon dans le classement de ligne de chemin de fer d'intérêt général. La déclaration d'utilité publique de la ligne est prononcée par la loi du 15 juillet 1879, qui ouvre la possibilité d'entreprendre les travaux dont le coût est estimé à quatre millions six cent mille francs.

Le chantier est entrepris par les services de l'Etat en 1880. Le profil facile de la ligne ne comprend pas d'ouvrages d'art. Les travaux comprennent le creusement dans la roche d'une tranchée suivie d'un remblai dans les marais à l'entrée de la presqu'île, après Ploemel, et le remblai sur la partie la plus étroite de l'isthme de Penthièvre. La ligne à voie unique dispose de quatre stations : Ploemel, Plouharnel-Carnac, Saint-Pierre-Quiberon et Quiberon. En juin 1882, le chantier touche à sa fin et l'exploitation de la ligne est

confiée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO). Longue de 27 km la ligne Auray-Quiberon est à voie unique à écartement standard (1,435m) avec une pente maximale de 15% et un point haut de 41m d'altitude.

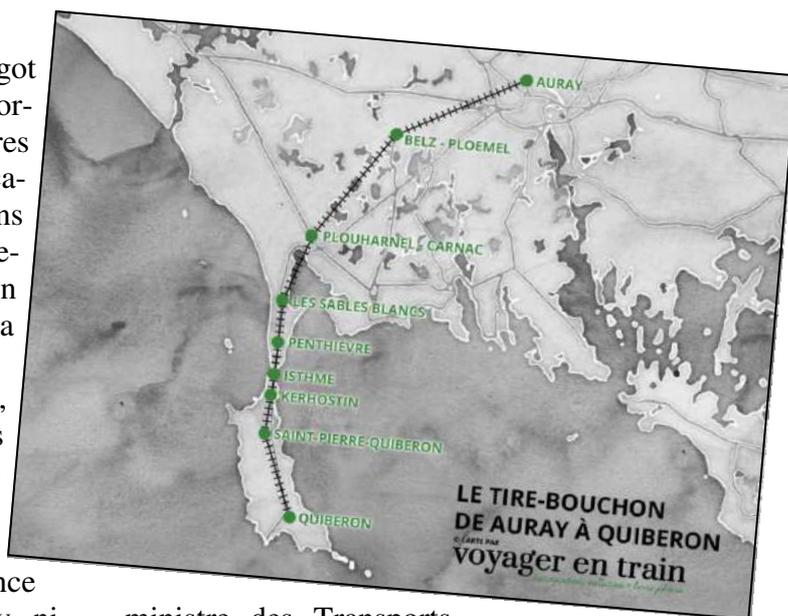
Le 26 juillet 1882, il fait beau lorsque le train inaugural part de Vannes. Les invités montent dans le train qui les emmène en gare d'Auray ; le préfet du Morbihan, Côme Dufraise est présent accompagné des conseillers de la préfecture et des ingénieurs du département. La gare et le train sont pavoisés aux couleurs de la République. Aux passages à niveau et aux stations de Ploemel et de Plouharnel, une foule acclame le train et essaie d'y monter, mais seuls les maires et adjoints trouvent place dans les voitures. Le spectacle est identique au passage en gare de Saint-Pierre-Quiberon, quelques instants avant l'arrivée en gare de Quiberon, accompagnée par des coups de canons. La Marseillaise, est interprétée par l'orphéon (chorale) de Belle-Ile. C'est dans cette nouvelle gare, décorée et pavoisée, qu'a lieu le banquet, après la bénédiction de la locomotive par l'évêque de Vannes. Le

repas, avec homards et champagne, précède les discours, du maire de Quiberon, du maire de Carnac, et du préfet du Morbihan. Tous expriment l'espoir d'une nouvelle prospérité pour la presqu'île et remercie le plan Freycinet qui a permis la construction de cette voie de chemin de fer.

Sur l'insistance des élus et de la population locale, les haltes provisoires de Penthièvre et de Kerhostin seront transformées en station en 1927. Pendant la Première Guerre mondiale, en 1916, un embranchement militaire est créé à la sortie de la gare de Saint-Pierre-Quiberon. Il sert à l'acheminement des pièces d'artillerie de Schneider-Creusot vers le site d'essais de l'artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF) de Saint-Pierre-Quiberon. Lors de la Seconde Guerre mondiale, l'Organisation Todt, de l'armée allemande utilise la ligne pour construire et gérer les installations du Mur de L'Atlantique. Elle crée, à l'entrée de la presqu'île, un embranchement et un réseau de voies nécessaires à la desserte des quatre batte-

ries de la “ crête de Rommel ” dites du Bégot ou de Plouharnel. Pour satisfaire ses importants besoins en sable et gravier, nécessaires pour la construction en béton des fortifications et notamment de la base de sous-marins de Lorient, elle crée un second embranchement. Les dunes de Plouharnel et de Erdeven sont reliées. Toute cette zone fait partie de la “ poche de Lorient “.

Dès la mise en service de la ligne (1882), l’exploitation est quotidienne avec trois trains dans chaque sens, sous la forme d’une navette. Les horaires sont peu pratiques et provoquent rapidement des réclamations, car ils ne permettent pas la correspondance avec les premiers trains du matin à Auray, ni avec ceux en partance le soir. Les années suivantes verront la mise en place des omnibus, des trains express et des trains des “bains de mer “ou “ de plaisir “ mais l’exploitation est toujours peu rentable. En 1934, il est envisagé, déjà, de transférer le service sur la route. La ligne est toutefois conservée mais il est prévu de garder le service ferroviaire de mi-juin à fin septembre seulement, l’activité étant particulièrement faible en dehors de la saison touristique. La Seconde Guerre mondiale viendra interrompre ce processus. La SNCF, en 1949, met en place des relations avec Paris via Nantes ; en 1956, le service comprend trois trains quotidiens l’hiver, auxquels s’ajoutent trois autres pendant la saison d’été. La circulation des omnibus voyageurs ferme en mars 1972. Néanmoins deux trains aller-retour quotidiens circulent, un express de nuit via Nantes et l’autre de jour par Rennes. Lors de grands week-ends, de jours fériés, de départs des grandes vacances, des trains supplémentaires viendront étoffer la desserte de Quiberon. La presqu’île connaît une fréquentation estivale croissante portée par les sports nautiques, la baignade, la thalassothérapie, les départs par bateau pour Belle-Ile- en-Mer, Houat et Hœdic. L’unique route départementale est submergée, pendant les mois d’été la population passe de 10 000 à 200 000 résidents, jusqu’à 20 000 véhicules engorgent le réseau routier d’une manière chronique. Les années 1980 avec l’arrivée de la gauche au pouvoir et sous la férule du nouveau

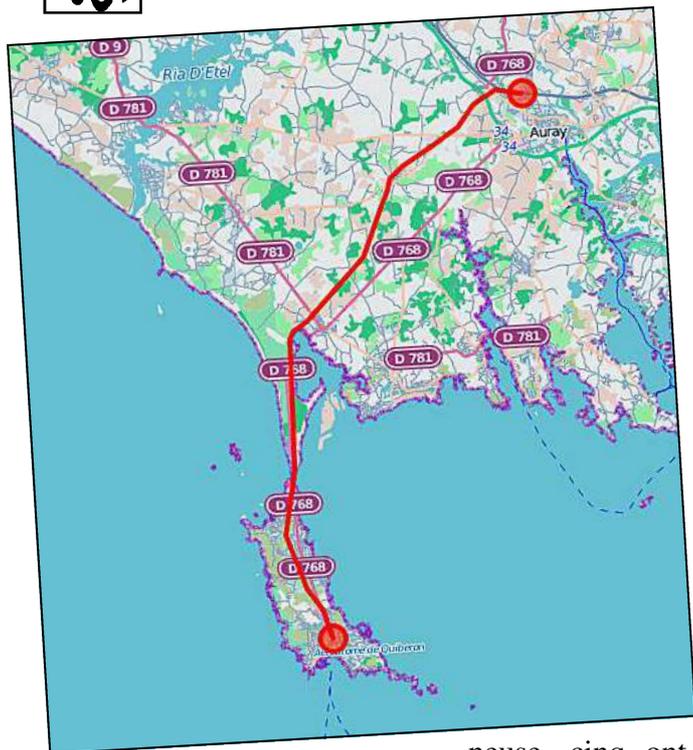


ministre des Transports, Charles Fiterman, le rail retrouve des couleurs. Une convention est signée entre le Morbihan et la SNCF, pour la mise en place d’un cadencement avec un prix unique entre Auray et Quiberon. Des arrêts sont créés, Les Sables Blancs, L’Isthme. Des parkings sont aménagés aux descentes du train. Et c’est avec satisfaction que les cheminots bretons, notamment avec la CGT, voient leurs efforts et leurs luttes récompensés. En 1985 naît le “ **Tire-Bouchon** “ il circule en juillet et août, 39 000 voyageurs sont transportés la première année. C’est un succès. Pour répondre à la demande et au confort des voyageurs le matériel roulant évolue au fil des années 1990 et est affrété par TER Bretagne. La desserte passe à 11 allers-retours en 1999. Depuis 2008 le “ Tire-Bouchon ” circule également les deux derniers weekends de juin et les deux premiers de septembre. 150 000 voyageurs sont attendus cette année.

Seule ombre au tableau, le fret, il a été une des raisons de la création de la ligne. Le service de marchandises a permis d’écouler les produits de la pêche, des conserveries, (la sardine), les produits des usines d’iode, le bois coupé dans la forêt de la presqu’île et en retour le charbon pour les conserveries. Le trafic de marchandises s’arrêtera définitivement en 1988.

Anecdotes :

Entre Auray et Quiberon on dénombre trente-et-un passages à niveau. Vingt-trois sont équipés de demi-barrières et d’une signalisation lumi-



neuse, cinq ont une croix de saint André avec un » STOP » et trois sont sur des chemins piétonniers.

Les trains peuvent se croiser aux gares d'extrémité et en gare de Plouharnel-Carnac qui dispose d'une voie d'évitement. Et c'est dans cette gare que croisait une ligne d'intérêt local reliant Etel à La Trinité-sur-Mer, de 1902 à 1934. L'écartement de la voie était seulement de 0,60 m.

Une partie du parcours de la ligne propose un "paysage ferroviaire insolite", avec un aperçu des paysages côtiers de la presqu'île de Quiberon notamment lors du passage de l'isthme de Penthièvre. Plusieurs arrêts permettent d'accéder à pied à la Côte Sauvage et aux plages de la baie de Quiberon.

Le train reste le mode de transport préféré par le



Une rame composée d'X 2100 et d'XR 6100 franchit l'isthme de Penthièvre.

public et les usagers. Des travaux prononcés par le conseil communautaire Auray-Quiberon en 2024 débiteront en 2026 pour une rénovation de la ligne et qui sait un jour y voir un cadencement toute l'année.

Infos :

La section CGT des retraités cheminots de Quimper dispose de **plusieurs documents que les camarades peuvent consulter.**

- ◆ UCR-Actualités, 1945-2025, on fête les 80 ans de notre système de protection sociale, merci Ambroise Croizat,
- ◆ Rencontre des secrétaires généraux de section de retraités des 25 et 26 mars 2025 à Montreuil,
- ◆ -Débat « Reconquête de la Sécurité Sociale et de notre régime spécial de protection sociale et perspectives d'action »
- ◆ -Débat, 130 ans de la CGT, IHS, institut d'histoire sociale par les interventions de Gilbert GARREL et Thierry ROY, Président de l'IHS National & Président de l'IHS des cheminots qui retrace depuis 1895 à nos jours, un regard historique sur les 130 ans d'existence de la CGT.
- ◆ Nous avons aussi à votre disposition une enquête IFOP pour la CGT sur les Français et la réforme des retraites.

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 : claude.lepage2@orange.fr