

Le cheminot

N° 692 avril-mai 2017

MENSUEL - 3,00 €

ISSN n° 1164-639X

retraité

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

VIE DES RETRAITÉS

Rencontre à la
CPRPSNCF

SNCF INFOS

Coradia Liner V160,
nouveau train
Intercités

ENVIRONNEMENT

Preserver la biodiversité un enjeu mondial



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



Noël Marquet

président fédéral et directeur de la publication

Vers la fin des régimes spéciaux de retraite ?

Dans la campagne électorale actuelle, chaque candidat détaille son programme. Certains ont fait le choix de mettre en place un régime universel de retraite. Cela signifie donc la disparition des régimes spéciaux qui ont tous une origine spécifique et, pour certains, très ancienne. Le régime des militaires remonte à 1764, et celui des cheminots à 1850. Les caractéristiques des régimes spéciaux ont été façonnées par l'histoire, afin de s'adapter aux sujétions particulières de chaque profession. L'existence des régimes spéciaux n'a pas été remise en question lors de la création du régime général en 1945, mais depuis cette date, périodiquement, certains, comme celui des cheminots, sont montrés du doigt à cause de prétendus « avantages indignes » dont bénéficieraient les retraités de ces régimes. La plupart des régimes spéciaux souffrent d'un déséquilibre du nombre de cotisants par rapport à celui des retraités. Notre régime, en 2015, n'avait plus que 149 617 cotisants pour 266 255 retraités. Le régime des mines n'a même plus de cotisants. L'ensemble des régimes spéciaux ne représente plus qu'environ 5% des retraités, ce n'est certainement pas en alignant par le bas le niveau de leurs pensions que l'on améliorera les revenus des autres retraités. Comme il appartiendra aux députés issus des prochaines élections législatives de voter les lois proposées par le Gouvernement, nous avons l'intention d'interpeller les partis politiques, le moment venu, en leur demandant de nous préciser quelle sera la position de leur groupe lorsque le sort réservé aux régimes spéciaux sera débattu à l'Assemblée nationale.

SOMMAIRE

n° 692 avril-mai 2017

■ VIE DES RETRAITÉS

- 4 Interview de Sylvie Lanselle
- 6 Rencontre à la CPRPSNCF
- 8 Quel est le délai de conservation des papiers ?

■ VIE PRATIQUE

- 10 Comment changer de fournisseur d'énergie ?
- 12 Tous au jardin !
- 13 Vos questions, nos réponses

■ SOCIÉTÉ

- 14 La biodiversité : un enjeu mondial

■ VIE DES SECTIONS

- 17 Les rendez-vous des sections

■ CARNET

- 20 Ils nous ont quittés
Adieux – Nos centenaires

■ JEUX

- 21 Sudoku
Mots croisés (solutions)

■ SNCF INFOS

- 22 Coradia Liner V160, nouveau train Intercités
Inauguration de la LGV-SEA Tours-Bordeaux



Période 1957-1967

La première moitié de cette décennie est marquée par la guerre d'Algérie et le retour au pouvoir du Général de Gaulle qui fonde la V^e République. En 1962, après l'indépendance, la FGRCF accueille les retraités cheminots rapatriés du Maghreb, elle crée l'Union AFN et s'attache à faire reconnaître leurs droits.

■ Les présidences

26 septembre 1962, Arthur Roux devient président de la FGRCF, il succède à Gaston Rigell.

■ L'aboutissement de certaines revendications

Des revendications fort anciennes aboutissent, comme l'attribution de bonifications de campagne de guerre aux anciens

combattants (de 1964 à 1967).

Cette revendication commune de notre Fédération et de la Fédération nationale des cheminots anciens combattants (FNCAC) mettra ainsi 40 ans pour aboutir et exigera beaucoup de persévérance et d'opiniâtreté de la part de ces deux associations. 190 600 pensionnés bénéficieront de cette mesure.

■ La caisse de retraite

Entre 1964 et 1967, la Caisse compte en moyenne 416 000 pensionnés.

■ Le tirage du Cheminot retraité

Le Cheminot retraité est imprimé à 206 000 exemplaires en 1966.

■ La grande vitesse à la SNCF

Le 200 km/h est atteint en 1967, augmentant de 40 km/h la vitesse maximale. La SNCF en fait bénéficier le Capitole. Revêtu de sa livrée rouge avec bandeau blanc et gris, il entre en service le 28 mai 1967, reliant Paris-Austerlitz à Toulouse en 6 heures avec une vitesse commerciale de 118,7 km/h.

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

