

Union syndicale G10
Solidaires

**Sud
Rail**

Fédération des syndicats de travailleurs du rail
Solidaires, Unitaires et Démocratiques

Liaison des Directions centrales

39, rue de Londres

75008 PARIS

Tél./ Fax : 01 44 69 02 75

SNCF : 31 35 51 Fax : 313553

Mail (sncf) : sud-rail-centraux@syndicat-sncf.org

Mieux connaître le régime de retraite des cheminots, pour mieux le défendre !

Le meilleur moyen de sauver notre régime de retraite : agir dès maintenant, tous ensemble, public-privé !

Cette fois-ci les masques sont tombés, les mesures du gouvernement annoncées sur les retraites sont une véritable régression sociale. Il s'agit de nous faire travailler plus, public et privé, pour une retraite moindre. « L'équité » public-privé sur les 40 ans de cotisations n'est qu'un prétexte, le véritable projet c'est la nécessité d'avoir 41 de cotisations en 2012 et 42 en 2020 pour pouvoir prétendre à une retraite à taux plein. Compte tenu des méthodes de calculs, c'est une baisse généralisée des retraites de 20% à 30% qui est programmée.

Cette contre réforme vise à nous inciter à jouer notre retraite en bourse.

Bien sûr que l'allongement de la vie est une réalité ...mais l'augmentation des richesses produites aussi ! En 1960 nous consacrons 6% du PIB pour les retraites, aujourd'hui 12%, en 2040 il en faudra de 16% à 18%. Si en 2040 les dépenses de retraites seront multipliées par 1,25 les richesses produites le seront par 2 durant la même période. La vraie question est bien celle de la répartition des richesses produites. Le gouvernement et le MEDEF ne veulent pas alourdir les charges des entreprises. Conséquences : **la France d'en bas va payer pour la France d'en haut.** 3% de chômeurs en moins c'est 15 MDS € en plus dans les

caisses. Il suffirait d'augmenter les cotisations des entreprises de 0,3% par an pour amortir le fameux « choc démographique ». En fait, ils ne veulent pas sauver la répartition mais spéculer en bourse avec l'argent des retraites. C'est cela le véritable objectif de cette contre-réforme.

Les cheminots sont aussi concernés

On aurait tort de penser que les régimes spéciaux, dont celui des cheminots, ne sont pas concernés par la contre-réforme proposée par le gouvernement. Raffarin explique que « *les régimes spéciaux s'inscrivent dans des logiques d'entreprise et que c'est donc dans le cadre de véritables projets d'entreprise qu'ils pourront évoluer* » C'est bien ce qui nous inquiète ! A EDF c'est la logique d'entreprise (privatisation) qui conduit à la remise en cause du régime de retraite des agents. Fillon a déclaré le 24 avril « *qu'en 2008 tous les régimes spéciaux seront à 40 annuités* » et que « *pour les régimes spéciaux les discussions se feront sur la base du cadrage gouvernemental* ».

Pour SUD Rail, il faut une mobilisation générale et prolongée des salariés du public et du privé pour empêcher cette régression sociale. Le 13 mai aura lieu une grève générale interprofessionnelle, cette grève devra être prolongée pour gagner.

La SNCF, un régime particulier parmi d'autres

Ce sont des régimes qui ne dépendent pas du régime général et qui sont différents de ce régime sur le plan juridique, du fonctionnement ou de l'équilibre démographique. On peut les diviser en 3 grandes catégories.

Les pensions civiles et militaires des fonctionnaires de l'état. *Ce n'est pas vraiment un régime par répartition puisque la pension de retraite est "une continuation du traitement" des fonctionnaires. Tous les ans le parlement vote les dépenses nécessaires pour payer les pensions de ses fonctionnaires. Les retraites ne sont donc pas financées par les cotisations des fonctionnaires, même si des retenues pour pension sont prélevées sur leurs traitements bruts (7,85%).*

Les autres régimes de fonctionnaires. *Cela concerne le régime des fonctionnaires des collectivités locales et de la fonction publique hospitalière, le régime des agents non titulaires de l'état, des personnels des arsenaux de l'état, ainsi que l'établissement national des invalides de la marine. Ces régimes fonctionnent sur le principe de la répartition.*

Les régimes de branches ou d'entreprises. *C'est là que l'on retrouve le régime d'EDF-GDF, de la SNCF, la caisse des mines, la SEITA, RATP, Banque de France, Imprimerie nationale et Port autonome de Strasbourg.*

Les cheminots reçoivent des retraites moins élevées que celles du privé !

Le taux de remplacement, c'est à dire le montant de la pension par rapport au dernier salaire net d'activité, était en moyenne de 67,5% pour les cheminots, il est de 77% pour les fonctionnaires et de 84% pour les salariés du secteur privé. Ce sont les chiffres fournis par le Conseil d'Orientation des Retraites (COR).

Si l'on compare en valeur absolue, le montant des retraites des cheminots est en moyenne inférieur à celui des salariés du privé. Ainsi, pour une carrière complète la pension directe mensuelle est de 1534€ pour les cheminots et de 1713€ dans le secteur privé. (source : étude Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques, 2001).

Pourquoi les cheminots touchent-ils moins que dans le privé ? Cela s'explique de différentes manières :

-De nombreux éléments salariaux ne sont pas pris en compte dans le calcul des retraites : indemnité de

résidence, indemnités, gratifications. Même si sous la pression syndicale, progressivement l'indemnité de résidence est prise en compte dans le calcul des retraites. Tous les ans ½ point de l'indemnité de résidence est intégrée au traitement.

-Les cheminots partent en moyenne avec 34 ans de cotisations. Or pour toucher la retraite à taux plein (75%) il faut 37,5 ans de cotisations. L'âge d'entrée à la SNCF étant de plus en plus tardif, avec les règles actuelles, peu toucheront une retraite à taux plein.

Aussi, on peut dire que les cheminots touchent leur retraite plus tôt, mais elle est moins élevée. L'écart avec le privé tend à se niveler...mais par le bas ! En effet, à cause de la réforme des retraites du secteur privé de 1993 (Balladur), les retraites du privé devraient, à terme, baisser de plus de 20% !

Pourquoi maintenir un régime spécial aujourd'hui ?

Le régime de retraite des cheminots est une contrepartie aux contraintes du service : mobilité, horaires décalés, découchages, travail de nuit et de week-end, astreinte. De fait, le régime de retraite fait partie du contrat de travail.

Pour autant à SUD Rail, nous considérons que les cheminots ne sont pas les seuls à avoir des métiers pénibles. D'autres professions devraient pouvoir bénéficier de contreparties équivalentes. Un régime unique de retraites pour tous les salariés est souhaitable ... à condition qu'il ne se traduise pas par un recul pour les secteurs les plus avancés. Aujourd'hui si nous défendons notre régime de retraite, c'est parce qu'un recul pour les cheminots serait une nouvelle étape pour imposer une régression sociale pour tous, public et privé.

« les cheminots touchent leur retraite plus tôt, mais elle est moins élevée »

PS25 : à travail égal, retraite égale !

Les près de 10 000 agents contractuels de la SNCF dépendent du régime général, c'est à dire que l'âge de la retraite est à 60 ans et qu'il leur faut cotiser 40 ans pour avoir une retraite à taux plein. SUD Rail revendique les mêmes conditions que pour les agents au CP. La SNCF doit racheter le nombre d'années de cotisations suffisantes pour qu'ils puissent partir à 55 ans avec un minimum de 25 années de cotisations.



Un régime qui n'est pas menacé financièrement

Bien évidemment la baisse du nombre de cheminots est un facteur important de déficit pour le régime. Passer de 450 000 cheminots en 1949 à 179 000 aujourd'hui n'est pas sans conséquence.

Au début 2002, le nombre de pensionnés était de 320 900, 197 100 pour les pensions directes, 123 800 pour les pensions de réversion (conjoints de cheminots décédés). Mais selon le Conseil d'Orientation des Retraites (COR), " le déséquilibre du régime spécial de la SNCF ne devrait pas se dégrader dans les 30

ans à venir contrairement à celui des régimes de la fonction publique et du secteur privé ". Les explications : il y a plus de retraités à mourir que d'actifs à devenir retraités. Ainsi, en 2001 il y a eu :

- Création de 7 000 pensions directes et 6 100 pensions de réversion
- Extinction de 9 000 pensions directes et 8 100 pensions de réversion

Il n'y a donc pas de raison économique majeure pour remettre en cause le régime de retraite des cheminots.



« Aucune
raison
économique
majeure ne
justifie la
remise en
cause de notre
régime »

Le financement par l'état n'est lié qu'au déséquilibre démographique

Dans une note de synthèse sur notre régime de retraite de mars 2001, la direction écrivait : " Si le régime SNCF n'existait pas, les régimes de droit commun devraient donc effectivement supporter un coût supplémentaire égal aux transferts de compensation qu'ils effectuent actuellement au profit du régime SNCF et à la participation de l'état. Le financement externe du régime spécial n'est donc pas une subvention, contrairement à une idée souvent présente dans l'opinion, et relayée par les médias, mais une charge incombant à la collectivité nationale, qu'il y ait ou non un ré-

gime spécial ". SUD Rail partage cette analyse ! En effet, dans le cadre du régime général le déficit démographique d'une catégorie de salariés (la sidérurgie par exemple) est compensé au sein du régime général. C'est le principe de la répartition. L'état comble le déficit démographique de la SNCF, comme il le fait pour d'autres régimes spéciaux, les agriculteurs par exemple. La contribution de l'état au titre du déficit démographique s'élevait, en 2001, à 2,2 Miliards d'€, soit environ 50% des ressources de la caisse de retraite.

Une histoire marquée par les luttes

La caisse de retraite de la SNCF a été créée en 1937 par fusion des anciennes compagnies ayant donné naissance à la SNCF. Avant d'en arriver là, ce sont les luttes sociales qui ont rythmé les différentes étapes de la mise en place de ce régime :

1890 : première loi d'harmonisation des retraites dans le chemin de fer. Cette loi ne sera jamais appliquée.

1909 : deuxième loi d'harmonisation des retraites dans le chemin de fer. Elle ne s'applique qu'aux agents recrutés après 1909.

1911 : troisième loi d'harmonisation des retraites dans le chemin de fer. Elle s'applique enfin à tous les cheminots actifs et retraités. C'est le résultat de la grève générale dans les chemins de fer du 8 au 19 octobre 1910, néanmoins 3300 cheminots furent révoqués et des milliers d'autres sanctionnés.

C'est un régime par capitalisation qui est mis en place dans chaque compagnie, il sera mis à mal par des placements hasardeux (emprunts russes).

1928 : un minimum de pension et un dispositif de réversion sont institués.

1934 : du fait des difficultés économiques des réseaux, un décret-loi est pris limitant les versements des réseaux aux caisses de retraite aux sommes nécessaires pour équilibrer chaque année les ressources et les dépenses des caisses. C'est un début de répartition mais qui se traduit par une remise cause des lois de 1910-1911, notamment une baisse de 15% des retraites. Ce qui va entraîner de nombreuses luttes pour harmoniser les situations dans les compagnies et revenir sur la réforme de 1934.

1936 : abrogation du décret-loi de 1934, à l'exception du titre 1 instituant la répartition.

1937 : création de la SNCF et fusion des caisses de retraite des compagnies au sein de la caisse de retraite de la SNCF.

1946 : mise en place d'un système de retraite au sein du régime général de sécurité sociale. Ce régime étant très bas par rapport à celui de la SNCF, les cheminots conservent leur régime spécial.

Désengagement de l'état et libéralisation ferroviaire, une menace pour le régime de retraite des cheminots.

Peu à peu l'état se désengage du financement des retraites des cheminots. Ainsi désormais l'état refuse de prendre à sa charge l'intégration de points d'indemnité de résidence dans le traitement. Comme le dit la SNCF dans une note de 2001 " on assiste à un désengagement progressif de l'Etat sur sa contribution aux charges de retraites nées de la revalorisation des pensions ".

Pour autant, la SNCF a, elle même, sa part de responsabilité. Le déséquilibre démographique entre les actifs et les retraités résulte des gains de productivité réalisés par la SNCF. L'embauche réduit ce déséquilibre, mais bien évidemment " cette hausse des effectifs pèse alors sur la masse salariale de l'exploitant ferroviaire ", comme le dit la SNCF. C'est là toute la contradiction de la SNCF : elle dénonce le désengagement de l'état dans le financement des retraites des cheminots mais sa politique d'entreprise

(réduction des effectifs) aggrave le déficit. La libéralisation ferroviaire et la transformation de la SNCF en entreprise marchande menace le régime des cheminots. Ce régime devient une charge. " Le régime spécial particulier génère ainsi un surcoût de dépenses annuelles de l'ordre de 440 M € par rapport à une affiliation aux régimes du secteur privé " dit la SNCF. Par ailleurs la SNCF met aussi en avant la répartition des cotisations, la part salariale / part patronale est de l'ordre de 20% / 80% à la SNCF contre 40% / 60% dans le privé.

Tous ces arguments visent à préparer les cheminots à un alignement de leur régime de retraite sur celui de la concurrence. L'ouverture à la concurrence est une menace pour le service public et pour les conditions de travail et de retraite des cheminots. Pour SUD Rail, lutter contre la libéralisation ferroviaire c'est aussi défendre notre régime de retraite.

« Les cheminots cotisent moins...mais gagnent moins ! »

La SNCF cotise plus pour les retraites que les autres entreprises

Le taux global (salarial + patronal) des cotisations retraite est fixé par décret, il est de 36,29% du salaire liquidable à la SNCF. Dans le privé il est de 25,95% du salaire imposable. Cette cotisation supérieure de plus de 10 points pour la SNCF est imposée par le cahier des charges de l'entreprise qui l'oblige à prendre à sa charge " les avantages du régime spécial ".

Les cotisations retraite des cheminots sont de 7,85%, pour la part salariale et 28,44% pour la part patronale.

Les cheminots cotisent moins...mais gagnent moins !

Les cheminots " sous cotisent " d'environ 3,4 points de moins que les salariés du régime général. Mais cet écart est intégré dans la politique salariale de l'entreprise, qui le considère comme un élément de la masse salariale. Ce qui explique que les salaires soient plus faibles à la SNCF. Ainsi on peut dire que ce sont les cheminots qui se payent, et pas la collectivité, les quelques avantages de leur régime de retraite.

Age de la retraite des cheminots : l'écart avec le privé diminue

Dans le privé on peut partir à 60 ans, mais on peut aussi rester pour atteindre 40 ans de cotisations. A la SNCF, les cheminots peuvent partir à 55 ans, 50 ans pour les agents de conduite. Le statut permet à la SNCF de contraindre ses agents à partir à cet âge.

En moyenne, les cheminots prennent leur retraite à 55 ans et un mois (54 ans et 4 mois si l'on compte les agents de conduite).

Dans le privé les salariés partent en moyenne à 57 ans et 6 mois, compte tenu notamment des mises en préretraite et mises au chômage des 55 - 60 ans.

