

études et analyses

Juin 2018

N°59

Les retraites « *Première Classe* » de la SNCF

Les syndicats de la SNCF, qui viennent d'organiser une grève perlée de trois mois à seule fin de préserver leurs avantages statutaires, disposent notamment d'un régime spécial de retraite particulièrement généreux, en comparaison de celui des salariés du secteur privé. Ce régime est un legs d'une époque révolue, où les conducteurs et mécaniciens travaillaient sur les locomotives dans des conditions très pénibles. Avec l'évolution des techniques, ces conditions de travail se sont grandement améliorées, mais les avantages des agents n'en ont pas été affectés, au contraire. Certes, les réformes intervenues depuis 2008 ont modifié quelques paramètres du régime spécial, mais ces modifications ont été largement « compensées », y compris pour le personnel « sédentaire ».

Pour l'essentiel, les agents de la SNCF bénéficient notamment :

- de pensions au montant garanti (au minimum 75 % du dernier salaire pour une carrière complète), calculées sur la rémunération des six derniers mois en incluant de nombreuses primes ;
- d'un âge réglementaire de départ précoce (à terme, 52 ou 57 ans) ;
- de majorations familiales et de pensions de réversion plus généreuses que dans le privé ;
- de réductions sensibles sur les voyages en train, pour eux et pour leurs proches.

Or, ces avantages importants sont financés, via un système de double cotisation « patronale » et une subvention d'équilibre dépassant 3 milliards d'euros par an, par l'ensemble des contribuables, y compris ceux dont les régimes sont loin d'être aussi favorables.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

HISTOIRE D'UN RÉGIME SPÉCIAL

LES RETRAITES AVANTAGEUSES DE LA SNCF

*UN RÉGIME STRUCTURELLEMENT DÉFICITAIRE FINANCÉ PAR LE
CONTRIBUABLE*

LES RÉFORMES DE 2008 À 2014

A- Les principaux éléments de réforme

**B- Des compensations très généreuses et onéreuses pour les
contribuables**

LES AMBIGUÏTÉS DE LA RÉFORME

ANNEXES

INTRODUCTION

Lors de sa campagne électorale, Emmanuel Macron avait promis de mettre en place « un système universel » de retraite, propos qui a souvent été interprété comme l'annonce de la fin prochaine des régimes spéciaux. Cette réforme, actuellement en discussion, satisferait à une exigence d'équité. En effet, le système de retraite français est aujourd'hui à deux vitesses ; ou plutôt deux systèmes coexistent : d'un côté, les régimes de retraite du secteur privé fonctionnent par répartition et leurs taux de remplacement¹ ne cessent de baisser ; de l'autre, les régimes spéciaux du secteur public sont financés par l'impôt – donc payés par l'ensemble des contribuables – et servent des pensions dont le montant est garanti².

Parallèlement à cette promesse, le Président de la République a voulu fermer l'accès au statut de la SNCF aux agents qui seront recrutés à l'avenir – ce qui signera, à terme, la disparition dudit statut. Il s'en est suivi une grève qui bloque partiellement le pays et complique considérablement la vie quotidienne de millions de Français depuis le mois d'avril dernier.

Officiellement, le régime spécial de retraite de l'entreprise publique n'est pas remis en question par cette fermeture du statut ; mais on ne voit pas comment il pourrait en aller autrement, puisqu'il en constitue le principal élément... Or, si les retraités de la SNCF sont loin d'être les seuls à bénéficier d'un régime spécial, c'est à coup sûr le plus symbolique, l'arbre qui cache et protège la forêt des retraites des agents publics depuis les grandes grèves de la SNCF qui, en 1995, avaient empêché Alain Juppé de transposer au secteur public la réforme imposée deux ans auparavant aux salariés du privé par Edouard Balladur.

Depuis, les quelques réformes « d'ampleur limitée »³ du régime spécial de la SNCF – conduites en 2007-2008, 2011 et 2014 – n'y ont introduit que des modifications paramétriques sans en supprimer les principaux avantages : notamment, un âge réglementaire de départ précoce par comparaison avec l'âge légal prévu par le régime général des salariés du privé, et une pension calculée sur les six derniers mois de salaire avec un niveau garanti. Encore ces réformes partielles, plus tardives et moins douloureuses que celles réalisées dans les régimes du privé, ont-elles été intégralement compensées.

Ces avantages seraient légitimes s'ils étaient financés grâce aux bénéfices de l'entreprise SNCF – à condition qu'elle ne soit pas placée en situation de monopole –

1. Montant de la pension par rapport au dernier salaire.

2. Au minimum 75 % du dernier traitement pour une carrière complète.

3. Selon les termes utilisés par la Cour des comptes dans son rapport sur la Sécurité sociale de septembre 2012, qui consacre un chapitre aux réformes des régimes de retraite de la SNCF et de la RATP.

Le régime spécial de retraite de la SNCF est le plus symbolique, l'arbre qui cache et protège la forêt des retraites des agents publics.

et par les cotisations de ses salariés ; en l'occurrence, ce n'est pas le cas. Le groupe SNCF, qui accuse une dette abyssale de près de 55 milliards d'euros (dont l'État va reprendre 35 milliards⁴) serait bien incapable de payer les avantages-retraite de ses agents. Le régime spécial est donc essentiellement financé par le contribuable, en particulier via une subvention de l'État qui représente près des deux tiers des pensions servies.

Reste à savoir ce que contiendra la réforme annoncée par le Président de la République, qui en a confié le pilotage à l'ancien ministre de la fonction publique Jean-Paul Delevoye. Or, les propositions contenues dans le programme du candidat Emmanuel Macron et certaines déclarations du Haut-commissaire à la réforme des retraites laissent craindre que les principales dispositions du régime spécial, concernant notamment l'âge réglementaire de départ et le calcul de la pension, ne soient conservées. Si tel était le cas, les contribuables du secteur privé continueraient de payer les avantages de retraités beaucoup mieux lotis qu'eux, une fois encore au mépris de l'équité.

Le régime spécial de retraite est essentiellement financé par le contribuable, en particulier via une subvention de l'État qui représente près des deux tiers des pensions servies.

4. Entre 2020 et 2022 selon l'annonce faite par le premier ministre, Edouard Philippe, le 25 mai 2018.

HISTOIRE D'UN RÉGIME SPÉCIAL

L'origine du régime spécial de retraite des cheminots s'enracine au XIX^e siècle. Construite en 1823 et mise en service en 1827, la première ligne de chemin de fer en France, exclusivement consacrée au transport de la houille dans des wagons hippotractés, s'étendait sur 23 kilomètres, de Saint-Etienne à Andrézieux. Au cours des années suivantes, plusieurs autres lignes furent ouvertes et, assez rapidement, dès 1850, les différentes compagnies de chemin de fer qui en avaient obtenu les concessions décidèrent d'attribuer des pensions de retraite à leur personnel.

« Les caisses de retraite dont ne bénéficient jusqu'alors quasiment que les militaires et les fonctionnaires, apparaissent dans les chemins de fer dans les années 1850 », confirme l'historien Georges Ribeill⁵, rédacteur en chef d'*Historail*. « Une compagnie considère qu'elle a tout intérêt à s'assurer de la fidélité de l'agent à son service en lui offrant cet avantage appréciable en fin de carrière, comme suspendu au bout d'un mât de Cocagne. Chaque compagnie fixe ses barèmes, fonctions du métier et de l'âge selon un système de capitalisation où l'agent cotise, où la compagnie abonde. Bénéficiaire d'une pension à 55 ou 60 ans n'en fait pas un privilège extraordinaire, lorsque l'espérance de vie est alors de cet ordre de grandeur ! »

À l'époque des locomotives à vapeur, les avantages consentis contrebalançaient en effet des conditions de travail très éprouvantes, de nuit comme de jour, dans des cabines ouvertes qui protégeaient mal les cheminots. « Chauffeurs et mécaniciens étaient exposés aux brûlures, explique Christian Chevandier, professeur d'Histoire à l'université du Havre. Les cheminots développaient des problèmes oculaires liés au froid, aux intempéries. Ce n'est pas pour rien que la retraite a été fixée à 50 ans, ils n'étaient plus en état. (...) C'était un métier très dangereux où la moindre erreur pouvait être mortelle. Quand on alimentait la chaudière, quand on manipulait les wagons... Il y avait bien plus d'accidents qu'aujourd'hui. Les cheminots étaient souvent éloignés de leurs proches, à une époque où les ouvriers rentraient manger chez eux à midi. Un Paris-Marseille durait dans les 11 heures. Il existait toute une économie avec des foyers pour les "roulants", souvent dans des conditions matérielles assez lamentables. »⁶

Ces premières retraites fonctionnaient par capitalisation, les retenues sur salaire (autrement dit, la part salariale) et les cotisations patronales étant versées sur un livret individuel au nom du salarié.

5. « Cheminots. Aux origines du statut. » Propos recueillis par François Dumont, in *La Vie du Rail*, 13 mars 2018.

6. Christian Chevandier, « À quoi ressemblait la vie des cheminots quand ce statut a été créé il y a 100 ans ? », in *Huffpost*, 26 février 2018.

À l'époque des locomotives à vapeur, les avantages consentis contrebalançaient des conditions de travail très éprouvantes.

À partir de 1853, par analogie (déjà !) avec les retraites des fonctionnaires de l'État, fut adopté le régime à tantièmes, qui est resté en vigueur depuis lors : la retraite est égale à une fraction constante par année d'affiliation de la rémunération moyenne des dernières années de la carrière. Les régimes, régis par des règles différant selon les entreprises, étaient gérés directement par ces compagnies de chemin de fer privées. Le réseau de l'État ne débuta qu'en 1878, avec la nationalisation des réseaux ferroviaires des Charentes.

Le régime spécial des cheminots, proprement dit, fut créé par les lois du 21 juillet 1909 et du 28 décembre 1911, qui unifièrent les régimes de retraite des différentes compagnies et leur imposèrent de servir des pensions égales au cinquantième du traitement moyen des six meilleures années de la carrière, avec réversibilité de moitié au profit de la veuve. La pension pouvait être attribuée, après 25 années d'affiliation, à l'âge de 50 ans pour les mécaniciens et les chauffeurs, 55 ans pour les autres agents du service actif et 60 ans pour les employés de bureau sédentaires (une pension proportionnelle pouvant être mise en place si l'agent avait au moins 15 années de service).

Autre étape importante, le 30 janvier 1928 fut voté un statut du retraité, valable pour tous les cheminots. Homologué un an plus tard, le 25 février 1929, il fixait les règles applicables à tous les retraités des chemins de fer, mettait en place la péréquation⁷ (la pension devait suivre l'évolution des traitements des agents en activité), créait une majoration familiale pour enfants et instituait un minimum de pension.

Le 13 mars 1932, la Chambre des députés vota la création d'une caisse de retraite unique, non autonome (elle restait gérée par les compagnies de chemin de fer)⁸.

En 1934, fut élaboré un régime mixte de répartition et de capitalisation. Quatre ans plus tard, le 1^{er} janvier 1938, l'État nationalisa les réseaux de chemin de fer. La SNCF fut créée. Au sein de la nouvelle entreprise publique, un organisme unique fut constitué, la Caisse des retraites, placée *de facto* sous la tutelle de l'État. Le statut de cheminot fut supprimé et remplacé par une convention collective. Il ne devait être rétabli qu'en 1950.

Après la deuxième guerre mondiale et la Libération, Pierre Laroque, l'un des fondateurs de la Sécurité sociale sous sa forme moderne, aurait souhaité créer un

Après la nationalisation des réseaux de chemin de fer le 1er janvier 1938, une Caisse des retraites fut constituée au sein de la SNCF, placée de facto sous la tutelle de l'État.

7. Le principe de la péréquation avait été posé dans les lois des 28 octobre et 31 décembre 1921 (article 132 de la loi de finances).

8. À l'époque, l'influente Fédération générale des retraités des chemins de fer était hostile à l'autonomie de la caisse, qui risquait de favoriser « l'intrusion de parlementaires et de fonctionnaires » dans la gestion des retraites. Après le vote, *le Cheminot retraité*, journal de la Fédération, écrivait : « la crainte que nous avons exprimée de voir des étrangers s'introduire dans la gestion de nos caisses est écartée. » (cf. Pierre Guillaume, *La Fédération générale des retraités des chemins de fer 1917-2004*, in *Syndicats et associations*, Presses universitaires de Rennes).

régime de retraite unique pour l'ensemble des salariés. Les cheminots, qui bénéficiaient déjà d'un régime avantageux, s'y opposèrent et obtinrent gain de cause : l'ordonnance du 4 octobre 1945, qui donna naissance au régime général, maintint le régime spécial de la SNCF, dans un cadre « transitoire ». Mais cette exception, qui devait être provisoire, perdura...

En 1949, le calcul de la pension fut établi sur la rémunération des six derniers mois d'activité.

Le régime spécial devint une « vache sacrée », intouchable aux yeux des syndicats de la SNCF, comme Alain Juppé, premier ministre de Jacques Chirac, le vérifia à ses dépens lorsqu'il tenta de le réformer en 1995.

Ce n'est que le 30 juin 2007 que fut créée (en vertu d'un décret du 7 mai 2007) une Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRPSNCF), officiellement présentée comme un organisme de sécurité sociale sans que soient pour autant remises en cause la nature et la logique statutaire du régime spécial, dont un décret précisa le règlement l'année suivante⁹.

Après la Libération, Pierre Laroque souhaitait créer un régime de retraite unique pour tous les salariés, mais le régime spécial de la SNCF fut maintenu dans un cadre « transitoire ».

9. Décret du 30 juin 2008.

LES RETRAITES AVANTAGEUSES DE LA SNCF

Le régime spécial de la SNCF permet à ses agents, roulants ou sédentaires, de bénéficier d'avantages exorbitants par rapport à la situation des retraités du secteur privé.

Pour y être affilié, il faut être agent « admis au cadre permanent », ce qui suppose d'être entré à la SNCF entre 18 et 30 ans¹⁰, ou fonctionnaire détaché au sein de la SNCF, ou apprenti ou en contrat de professionnalisation à la SNCF.

Les personnels recrutés en dehors de ces conditions sont affiliés au régime général et à l'AGIRC-ARRCO.

Après réformes (voir au chapitre 3), le régime spécial se caractérise par :

- **des pensions toujours meilleures, au montant garanti**

Comme celle des fonctionnaires, la retraite des agents de la SNCF est calculée sur la base des six derniers mois de salaire¹¹, mais en y incluant une plus grande partie des primes, gratifications, majorations et indemnités qu'ils sont susceptibles de percevoir selon le « métier » qu'ils exercent au sein de l'entreprise publique ; à savoir :

- la prime de travail¹² ;
- la prime de fin d'année¹³ ;
- la majoration de prime de fin d'année (égale à une valeur théorique de la prime de travail pour les agents de la filière administrative) ;
- les indemnités compensatrices et les suppléments de prime de fin d'année (versés en cas de changement de grade) ;
- la gratification annuelle d'exploitation¹⁴ ;
- la gratification de vacances hors suppléments familiaux ;
- les divers suppléments de rémunération et majorations salariales qui sont octroyés dans certains cas¹⁵ ;

10. Cet âge limite est repoussé d'un an par enfant à charge et de la durée du service national, et ne s'applique pas aux veuves ou divorcées non remariées, ni aux mères de trois enfants.

11. Au lieu des 25 meilleures années dans le régime général et de la totalité de la retraite dans les complémentaires AGIRC-ARRCO.

12. Montant : valeur réelle pour les agents de conduite, valeur moyenne théorique mensuelle pour les autres agents.

13. À l'exclusion de la fraction correspondant à l'indemnité de résidence.

14. Idem.

15. Aux termes du décret du 30 juin 2008 relatif au régime spécial de retraite du personnel de la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités : supplément de rémunération versés aux agents âgés d'au moins 50 ans placés sur la dernière position de rémunération de leur qualification (à l'exception des agents de conduite et des cadres supérieurs ou dirigeants) ; majoration salariale spécifique de traitement ; majoration salariale complémentaire de traitement ; supplément de rémunération de 2,5 % ; majoration salariale exceptionnelle de traitement ; majoration de la prime de travail pour les agents justifiant d'au moins 20 ans dans un emploi pénible ; indemnité compensatrice prévue par le décret du 29 juin 2015.

La retraite des agents de la SNCF est calculée sur la base des six derniers mois de salaire comme celle des fonctionnaires, mais en y incluant une plus grande partie des primes.

- la prime de logement des gardes barrières à service discontinu.

Le règlement du régime spécial prévoit que « le pourcentage maximum de la pension est fixé à 75 % » de la rémunération calculée sur la base des six derniers mois, après une carrière complète. En réalité, il s'agit d'un minimum et ce taux peut être porté à 80 % par les bonifications ou les surcotes instituées par la réforme de 2007-2008 au bénéfice des agents qui choisissent de continuer à travailler au-delà de l'âge du taux plein. Ces 80 % peuvent même être dépassés grâce aux majorations familiales, avec une limite toutefois : au total, la pension de retraite ne peut pas dépasser le montant de la rémunération qui a servi au calcul de la pension (c'est-à-dire, en pratique, celui du dernier salaire perçu par l'agent). Par ailleurs, le régime spécial fixe un montant minimum de pension, égal à 1 215,64 euros le 1^{er} octobre 2014, qui est revalorisé au même rythme que les pensions des fonctionnaires.¹⁶ À l'opposé, il est difficile d'avoir des informations sur le maximum des pensions servies par la caisse de retraite, mais, en tout état de cause, certaines dépassent 10 000 euros.

Surtout, comme pour les fonctionnaires qui bénéficient d'un régime de retraite à « prestations définies », le montant de la pension des agents de la SNCF est garanti – ce qui les différencie fondamentalement des salariés du privé, dont les taux de remplacement s'érodent, génération après génération¹⁷.

• Un âge réglementaire de la retraite précoce

Avant la réforme de 2010, l'âge réglementaire à partir duquel les agents de la SNCF¹⁸ pouvaient (et devaient) liquider leurs droits à la retraite était fixé à 50 ans pour les agents de conduite, sous réserve que ces derniers aient exercé cette fonction pendant au moins 15 ans, et à 55 ans pour les autres.

La loi du 9 novembre 2010 a prévu de reculer cet âge de deux ans. Après la réforme, les agents de conduite ont donc la possibilité de partir à la retraite à 52 ans¹⁹ et les autres cheminots à 57 ans.²⁰

16. Lorsqu'ils affirment que « certains cheminots touchent juste le smic » (tract récent de Sud Rail Auvergne à propos du rapport Spinetta), les syndicats omettent de préciser qu'il s'agit d'agents qui n'ont pas effectué une carrière complète.

17. Cette baisse est relative : à cotisation égale, le salarié du privé qui liquide ses droits en 2018 touchera moins, en pourcentage de la dernière rémunération, que celui qui l'a fait en 2017. Le montant de sa pension dépendra des cotisations prélevées sur les actifs et de ce qu'il restera dans les caisses. Il en résulte une incertitude, liée en particulier aux complémentaires AGIRC-ARRCO. À l'inverse, les agents de la SNCF connaissent d'avance le montant de la pension qu'ils percevront, qui est prévu et garanti dans les textes.

18. Justifiant de 25 années de services au sein de la SNCF, durée portée à 27 années par la réforme de 2010.

19. Parallèlement, la durée de service dans ce type de fonction est portée de 15 à 17 ans.

20. Les agents de la SNCF peuvent partir sans condition d'âge dans certains cas, à condition qu'ils justifient de 15 années de service avant 2017 (cette possibilité a été supprimée après cette date). Sont

Comme pour les fonctionnaires, qui bénéficient d'un régime de retraite à « prestations définies », le montant de la pension des agents de la SNCF est garanti.

Ce recul a commencé à s'appliquer progressivement dans les régimes spéciaux des entreprises publiques à partir du 1^{er} janvier 2017, à raison de quatre mois par an. Il sera complètement réalisé à compter de 2023 (cf. au chapitre 4)²¹.

Un rapport publié en 2017 au nom de la commission des finances du Sénat²² confirme que « pour la SNCF, le relèvement des bornes d'âge laissera subsister un écart avec le droit commun (52 ans pour les personnels roulants et 57 ans pour les sédentaires) ». Même avec une décote, les affiliés aux régimes du secteur privé, quant à eux, ne peuvent pas effectuer le même choix avant 62 ans.

- **Le bénéfice de bonifications d'annuité (trimestres "gratuits" octroyés sans aucune période de travail effectif correspondante)**

Dans son rapport de 2012, la Cour des comptes a remarqué que les bonifications d'annuité « contribuaient notablement à améliorer le taux de liquidation des pensions des agents de conduite de la SNCF et des agents de la RATP dits "roulants" ou travaillant en bureau de dépôt ou en ateliers » et « formaient un élément significatif de l'attractivité des statuts concernés, comme il l'est encore dans la plupart des corps et cadres "actifs" de la fonction publique »²³.

Le règlement de la SNCF prévoit deux types de bonifications :

- Les bonifications « de campagne », attribuées au titre des services militaires validés, sous réserve que l'agent ait effectué quinze années de services au sein de la SNCF. Elles portent le pourcentage de la pension à 80 % du dernier salaire au lieu de 75 %, pour une carrière complète.
- Une bonification dite « de traction » est octroyée aux agents de conduite (conducteurs d'engins de traction comme les locomotives) embauchés au statut de cheminot avant le 1^{er} janvier 2009. Elle leur permet de bénéficier d'un trimestre de bonification par an²⁴ : autrement dit, d'une année « gratuite » tous les quatre ans, dans la limite de cinq années. Un agent de conduite ayant travaillé effectivement vingt ans dans cet emploi se verra donc crédité de vingt-cinq annuités, ce qui lui permettra de partir plus tôt

notamment concernés les parents de trois enfants qui se sont arrêtés ou ont réduit leur activité pour les élever.

21. En comparaison, le report de deux ans de l'âge minimum de départ est devenu effectif en 2017 pour le commun des Français (fonctionnaires compris). Dans les régimes des salariés du secteur privé, il est établi à 62 ans (voire à 63 ans à partir de 2019 si les nouveaux retraités veulent éviter de subir un malus temporaire sur leur pension complémentaire, comme le prévoient les nouveaux accords AGIRC-ARRCO).

22. Projet de loi de finances pour 2018 : *Régimes sociaux et de retraite, rapport général n° 108* (2017-2018) de Mme Sylvie Vermeillet, fait au nom de la commission des finances, déposé le 23 novembre 2017.

23. Rapport de la Cour des Comptes sur la Sécurité sociale 2012, chap. VI, « *Les réformes des régimes de retraite de la SNCF et de la RATP* ».

24. Au-delà de la troisième année passée dans cet emploi.

Un rapport du Sénat publié en 2017 confirme que « pour la SNCF, le relèvement des bornes d'âge laissera subsister un écart avec le droit commun (52 ans pour les personnels roulants et 57 ans pour les sédentaires) ».

à la retraite en remplissant les conditions du taux plein et, par conséquent, sans subir de décote.

Ces bonifications de traction ont été supprimées pour les agents embauchés après le 31 décembre 2008. Toutefois, cette suppression a été largement compensée par la création d'un régime supplémentaire de retraite et la mise en place d'un avenant au Compte épargne temps (voir page 26).

- **Des majorations familiales calquées sur celles des retraités du public**

+ 10 % pour 3 enfants élevés pendant au moins neuf ans, puis 5 % par enfant supplémentaire. Ces majorations familiales sont beaucoup plus avantageuses que celles des salariés du privé. (Dans le régime de base des salariés du privé (CNAV), les majorations pour enfants ne dépassent pas 10 % pour trois enfants et plus – quel qu'en soit le nombre au-delà du troisième. Dans les régimes de retraite complémentaire du privé, leur montant est en outre plafonné à 85,92 € par mois à l'ARRCO et 85,67 € par mois à l'AGIRC.)

En outre, les mères qui ont accouché après leur entrée à la SNCF ont droit à deux trimestres de majoration par enfant. En regard, le régime général du privé prévoit quatre trimestres supplémentaires par enfant au titre de la maternité²⁵. Toutefois, les deux types de majorations ne sont pas de même nature. Le régime de la SNCF est « rétributif » (la pension récompense les services antérieurs). Chaque annuité y représente entre 1,7 et 2 % de la moyenne des six derniers mois de traitement. Par conséquent, l'ajout de deux trimestres a pour effet d'augmenter le niveau de la pension. Au contraire, le régime général des salariés du privé est « contributif ». Dans ce cas, l'ajout de quatre trimestres permet de compléter les trimestres nécessaires pour atteindre le taux plein (et ainsi éviter ou réduire d'éventuelles décotes), mais, à l'inverse de ce qui prévaut dans le régime de la SNCF, il ne produit aucun effet sur le montant de la pension.

- **Une meilleure réversion**

Dans le régime spécial de la SNCF, comme dans les autres régimes spéciaux du secteur public, la réversion n'est soumise à aucune condition d'âge, ni de ressources. En cas de décès de l'agent retraité, le conjoint survivant perçoit 50 % de sa pension²⁶, quelle que soit sa situation. Seule condition pour en bénéficier : avoir été marié pendant au moins deux ans lorsque le conjoint était encore en activité, ou, à défaut, avoir été marié depuis au moins quatre ans avec le retraité à la date de son décès (durée ramenée à deux ans si un enfant est issu du mariage).

Dans le régime spécial de la SNCF, comme dans les autres régimes spéciaux du secteur public, la réversion n'est soumise à aucune condition d'âge, ni de ressources.

²⁵. Et autant au titre de l'éducation des enfants.

²⁶. Elle est portée à 54 % de ce montant lorsque la pension du défunt ne dépassait pas le minimum de pension (1 215,64 euros par mois en 2014).

En comparaison, dans les régimes des salariés du privé, le taux de réversion est de 54 % au régime général (CNAV) et de 60 % à l'AGIRC et à l'ARRCO, ce qui permet aux syndicalistes du secteur public et de la SNCF de prétendre qu'ils sont moins bien traités. Mais en réalité, la réversion des retraités du privé est soumise à des conditions d'âge et de ressources.

Pour pouvoir bénéficier d'une pension de réversion, il faut avoir au minimum 55 ans à la CNAV et à l'ARRCO, et 60 ans à l'AGIRC²⁷. En outre, à la CNAV, les ressources du conjoint survivant ne doivent pas excéder 2 080 fois le SMIC horaire au 1^{er} janvier de l'année considérée (soit 20 300,80 euros par an en 2017)²⁸ pour percevoir une pension de réversion complète. Au-delà, la pension est écartelée à proportion du dépassement et souvent réduite à néant. En fin de compte, les pensions de réversion servies aux veuves ou aux veufs de retraités du privé sont souvent sensiblement inférieures à 50 % de la pension du défunt.

- **Des avantages sur les voyages en train**

Deux rapports, l'un réalisé en 2014 par la cour des comptes et l'autre, en 2018, par Jean-Cyril Spinetta, ancien PDG d'Air France KLM, ont levé le voile sur ces avantages.

Octroyés, à l'origine, en « contrepartie de l'exigence de mobilité imposées aux personnels des entreprises de chemin de fer », comme le rappelle la Cour des comptes²⁹, ils étaient déjà en usage dans les anciennes compagnies ferroviaires, avant la création de la SNCF en 1938. Cette dernière les a progressivement accrus, à tel point que le régime des facilités de circulation est devenu « un ensemble touffu, marqué par l'accumulation de concessions successives dans le cadre du dialogue social, et, de ce fait, recelant nombre d'archaïsmes et d'incohérences »³⁰.

Les agents sous statut³¹, actifs ou retraités, de la société nationale peuvent voyager gratuitement, sans limite (et bien sûr en première classe pour les cadres), sur l'ensemble du réseau ferroviaire, « réserve faite de restrictions d'usage durant quelques périodes de forte affluence »³². Ils ne sont tenus d'acquitter que le montant de la réservation sur les TGV et certains trains « Intercités », à un tarif privilégié : 1,50 € en période normale et 13,90 € en période de pointe³³.

27. À l'AGIRC, il est toutefois possible de demander la réversion à partir de 55 ans, moyennant une décote. Le taux de réversion varie alors en fonction de l'âge du conjoint survivant.

28. 1691,67 euros par mois.

29. Rapport public annuel de la Cour des comptes, février 2014, « *Les facilités de circulation de la SNCF : une rationalisation à peine entamée* ».

30. Ibid.

31. La Cour des comptes observe que les « *agents sous statut ou agents contractuels n'ont pas les mêmes droits de conservation de l'intégralité de leurs facilités de circulation lors du départ en retraite* ».

32. Ibid.

33. Les agents en activité sont en outre dispensés de réservation sur huit trajets par an.

Selon la Cour des comptes, le régime des facilités de circulation est devenu « un ensemble touffu (...) recelant nombre d'archaïsmes et d'incohérences ».

À ces facilités « principales » s'en ajoutent d'autres, dites « accessoires », qui procurent aux agents des avantages en matière de transport de marchandises ou de mobilier.

La générosité de l'entreprise publique s'étend aussi aux ayants-droit des agents : non seulement le conjoint, partenaire de PACS ou concubin, mais aussi les enfants, beaux-enfants, parents, grands-parents – et même arrière-grands-parents – de l'agent et de son conjoint³⁴, qui profitent eux aussi d'un certain nombre de voyages gratuits et de réductions importantes sur le prix des billets s'ils dépassent le quota prévu, (moyennant le paiement d'une réservation s'il y a lieu)³⁵.

Les magistrats ont épinglé dans leur rapport cette « dérive du champ des bénéficiaires » de ces avantages. En 2011, sur 1,1 million de bénéficiaires, on comptait 347 569 agents de la SNCF (dont 163 005 actifs et 184 564 retraités) et quelque 750 000 « ayants droit » à divers titres (dont 409 007 conjoints ou « partenaires de couple » et enfants de moins de 21 ans).

Ces avantages ont un coût, en termes de charges directes et de manque à gagner commercial. En 2014, la Cour des comptes en évaluait « l'impact total » entre une cinquantaine de millions d'euros et « des sommes dépassant significativement 100 M€ » par an, selon la méthode et les hypothèses retenues³⁶.

Ces avantages pourraient se justifier si les comptes de la SNCF étaient à l'équilibre, mais ils ne sont pas acceptables alors que cette entreprise publique perçoit plus de 13,4 milliards d'euros par an de subventions³⁷. Dans ces conditions, ce n'est pas la SNCF qui finance les facilités de circulation de ses agents, mais, une fois de plus, l'ensemble des contribuables.

En 2014, la Cour des comptes évaluait le coût des avantages sur les voyages entre une cinquantaine de millions d'euros et « des sommes dépassant significativement 100 M€ » par an.

34. Ces facilités de circulation ont été étendues aux ascendants des agents actifs et de leur conjoint en 1956 et à ceux des agents retraités et de leur conjoint en 1974. En outre, la Cour des comptes observe que ces extensions ont été amplifiées par les élargissements de la notion de conjoint.

35. Seize voyages gratuits par an pour les conjoints et les enfants âgés de moins de 21 ans, qui bénéficient au-delà de ce quota, d'une réduction permanente de 90 % sur le prix des billets. Quatre voyages gratuits par an pour les ascendants.

36. Cour des comptes, rapport public annuel 2014, op. cit.

37. Source : FIPECO, association indépendante dirigée par François Ecalte, ex-rapporteur général du rapport de la Cour des comptes sur la situation et les perspectives des Finances publiques.

UN RÉGIME STRUCTURELLEMENT EN DÉSÉQUILIBRE FINANÇÉ PAR LE CONTRIBUABLE

Les avantages retraite des cheminots ne sont pas financés. Le régime répond beaucoup plus à une logique statutaire qu'à une logique de sécurité sociale. Rétributif, il est très largement alimenté par l'État, autrement dit par les impôts payés par l'ensemble des Français.

• Un système de cotisations très artificiel

Dans le cadre des dernières réformes, le législateur a prévu d'« harmoniser » le niveau des cotisations de la SNCF avec celles des régimes de droit commun. Ainsi, le taux de cotisation salariale, qui était encore de 7,85 % en 2013, a atteint 8,79 % le 1^{er} janvier 2018 et devrait s'élever progressivement jusqu'à 10,95 % en 2026. Toutefois, cette « harmonisation » est totalement factice, dans la mesure où les hausses de cotisation des agents de la SNCF sont systématiquement compensées par des hausses de traitement au moins équivalentes.

Il existe en outre à la SNCF **un système assez particulier de double cotisation patronale**, aux taux intitulés T1 et T2, respectivement établis à 23,59 % et 13,85 % depuis le 1^{er} mai 2017 – soit un taux de 37,44 % au total.

La Caisse de Prévoyance et de Retraite du personnel de la SNCF (CPRP) précise que le taux T1 est « destiné à couvrir les montants qui seraient dus si les salariés de la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités relevaient du régime général et des régimes de retraite complémentaire, déduction faite des cotisations salariales (Taux provisionnel) ». En hausse depuis 2012³⁸, le taux T2 doit, quant à lui, « contribuer au financement des avantages supplémentaires et spécifiques de retraite que le régime spécial de la SNCF offre par rapport au régime général et aux régimes de retraite complémentaire. »³⁹ Cette part de la cotisation patronale, qui officiellement sert donc à financer les avantages spécifiques des agents, représente environ le tiers du total, soit plus de 500 millions d'euros⁴⁰.

Mais, la SNCF étant une entreprise publique en situation de monopole et très déficitaire, c'est l'utilisateur – via les tarifs réglementés non négociables – et le contribuable qui paient les cotisations salariales et patronales.

38. Selon la Commission des comptes de la Sécurité sociale, rapport de septembre 2017.

39. Selon le site Internet de la CPRPSNCF : <https://www.cprpsncf.fr/comprendre-vos-droits>

40. T1 + T2 = 1 606 millions d'euros en 2016. Curieusement, les comptes de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRPSNCF) indiquent les taux de cotisation (en 2016, T1 : 23,86% et T2 : 11,81 %), mais ne détaillent pas les montants correspondant à chaque taux. On peut néanmoins estimer celui de la cotisation T2 à au moins 500 millions d'euros.

L'harmonisation prétendue des cotisations de la SNCF avec celles des régimes de droit commun est factice. Les hausses de cotisation des agents sont compensées par des hausses de traitement au moins équivalentes.

- **Une subvention fournissant au régime les 2/3 de ses ressources**

La subvention d'équilibre payée par le contribuable pour financer le régime spécial déficitaire s'élève à 3,2 milliards d'euros en 2017, ce qui représente un peu moins des deux tiers (61 %) des pensions servies par le régime de retraite de la SNCF⁴¹. Et plus de 1 % du total des recettes fiscales de l'État !

Subventions d'équilibre versées à la caisse de retraite de la SNCF
au cours des cinq dernières années (en millions d'euros)

2014	2015	2016	2017	2018
3299	3276	3381	3246	3258

Source : Commission des comptes de la Sécurité sociale

Soit en 5 ans près de 16,5 milliards d'euros : un montant équivalent à près du tiers de la dette actuelle de la SNCF...

Au total, entre le taux T2 et la subvention, on arrive à un coût dépassant 3,7 milliards d'euros par an, uniquement pour financer les avantages et le déficit du régime spécial des agents de la SNCF, dont le déséquilibre provient « pour une large part de leurs règles spécifiques », comme le relève clairement un rapport du Sénat⁴².

Entre la part patronale dédiée (taux T2) et la subvention, on arrive à un coût dépassant 3,7 milliards d'euros par an, uniquement pour financer les avantages et le déficit du régime spécial.

⁴¹. Source : Projet de loi de finances pour 2018 : Régimes sociaux et de retraite, rapport général n° 108 (2017-2018) de Mme Sylvie Vermeillet, op. cit.

⁴². Ibid.

LES RÉFORMES DE 2008 À 2014

Comme l'a remarqué la Cour des comptes dans son rapport sur la Sécurité sociale de septembre 2012, « au-delà de l'impératif d'équité », la réforme du régime spécial de la SNCF (et de celui de la RATP) était « devenue une condition des profonds réajustements déjà opérés dans les autres régimes comme des nouveaux efforts à envisager. »⁴³

À partir de 2007-2008, puis en 2010 et en 2014, le régime spécial de la SNCF, comme tous les régimes spéciaux des entreprises publiques, a donc été partiellement réformé. Comme l'a souligné la Direction de la Sécurité sociale dans une note pour le Conseil d'orientation des retraites (COR)⁴⁴, « les principales mesures sont la transposition de celles appliquées pour la fonction publique et le régime général, selon un calendrier adapté ».

En effet, la première de ces trois réformes, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2008⁴⁵, a partiellement transposé au régime spécial de la SNCF les mesures inscrites dans la loi du 23 août 2003 portant réforme des retraites, qui avait modifié un certain nombre de dispositions concernant les régimes spéciaux des trois fonctions publiques. Mais elle n'a pas touché aux principales spécificités du régime, à savoir : l'ouverture des droits à 50 ans pour les agents de conduite et à 55 ans pour le reste du personnel ; le taux de liquidation de 75 % (voire 80 % avec les bonifications) pour une carrière complète (taux plein) ; et le calcul de la pension sur la base de la rémunération des six derniers mois.

La réforme de 2011⁴⁶ a transposé les principales dispositions de la loi du 9 novembre 2010, dont l'application aux régimes des entreprises publiques avait été différée en raison – officiellement – de la proximité de la réforme de 2008⁴⁷.

Enfin, la réforme de 2014⁴⁸ a transposé aux régimes spéciaux des entreprises publiques les modifications inscrites dans la loi du 20 janvier 2014 « garantissant l'avenir et la justice du système de retraites » (sic).

43. Cour des comptes, rapport de 2012 sur la Sécurité sociale, op. cit.

44. Cf. Séance du Conseil d'orientation des retraites du 25 mai 2016, « La retraite des fonctionnaires et dans les autres régimes spéciaux », document n° 8, « Les réformes des régimes spéciaux depuis 2007 », note de la DSS pour le COR.

45. Décrets n° 2008-47 du 15 janvier 2008, n° 2008-639 et n° 2008-640 du 30 juin 2008.

46. Décrets n° 2011-288 et n° 2011-291 du 18 mars 2011.

47. Le gouvernement d'Edouard Balladur avait pris moins de précautions lors de la réforme brutale des régimes de retraite du secteur privé en 1993.

48. Décrets n° 2014-712 du 27 juin 2014, n° 2015-14 du 8 janvier 2015, n° 2015-1872 du 30 décembre 2015.

La réforme du régime spécial de la SNCF est « devenue une condition des profonds réajustements déjà opérés dans les autres régimes comme des nouveaux efforts à envisager. ».

Ces évolutions ont toutefois été beaucoup moins brutales que celles imposées dès 1993 aux retraités du secteur privé. Surtout, elles ont été accompagnées de compensations avantageuses pour les agents de la société nationale.

Le COR observe que les mesures visant à allonger la durée d'activité ont constitué « le cœur des réformes successives » et « à bien des égards (...) la novation majeure de la réforme des régimes spéciaux de 2008 poursuivie par la réforme de 2014 »⁴⁹, essentiellement par le biais du recul de deux ans des âges d'ouverture des droits et de l'allongement de la durée de service.

Elles ont été complétées par une fermeture du dispositif des bonifications d'annuités, toutefois largement compensée.

A- Les principaux éléments de réforme

• L'allongement de la durée d'affiliation

Comme l'a rappelé le Conseil d'Orientation des Retraites, les réformes des retraites, depuis 1993, « se sont inscrites dans une démarche d'allongement de la durée d'assurance⁵⁰ nécessaire pour bénéficier d'une pension non proratisée et sans décote. Ce mouvement initié pour les assurés du régime général et des régimes alignés a été appliqué aux fonctionnaires en 2003 puis aux régimes spéciaux en 2008 et 2014 dans une démarche de convergence progressive⁵¹. »

Le COR observe également que « jusqu'à la réforme de 2008, les régimes spéciaux conservaient pour le calcul de la pension des règles analogues à celles qui étaient en vigueur pour les fonctionnaires avant la réforme de 2003 : la pension était proportionnelle au nombre d'annuités, à raison de 2 % du salaire de référence par annuité, dans la limite de 75 % (ce taux pouvant être porté à 80 % au titre de certaines bonifications). La durée de référence, exigée pour bénéficier d'une retraite non proratisée et sans décote restait donc implicitement fixée à 37,5 annuités, sans majoration en cas de dépassement, et la carrière éventuellement effectuée dans d'autres régimes était sans incidence⁵². »

Dans le régime spécial de la SNCF, cette durée d'affiliation au régime a été progressivement augmentée, par la réforme de 2008, de 150 trimestres (37,5 ans)

49. Séance du Conseil d'orientation des retraites du 25 mai 2016, « La retraite des fonctionnaires et dans les autres régimes spéciaux », document n° 8, op.cit.

50. Concernant les régimes spéciaux du secteur public, y compris celui de la SNCF, il est plus juste de parler de durée d'affiliation, puisqu'ils ne procèdent pas d'une logique assurantielle et que les cotisations y sont artificielles. Les textes officiels utilisent aussi l'expression « durée de services et bonifications » (DSB).

51. Séance du Conseil d'orientation des retraites du 25 mai 2016, « La retraite des fonctionnaires et dans les autres régimes spéciaux », document n° 8, op.cit.

52. Idem.

*Moins brutales
que celles
imposées dès 1993
aux retraités du
secteur privé,
les réformes ont
été accompagnées
de compensations
avantageuses.*

avant le 1^{er} juillet 2008 à 164 trimestres (41 ans) au 1^{er} juillet 2016.⁵³ La transposition des réformes de 2010 et de 2014 l'a ensuite portée jusqu'à 172 trimestres (43 ans) en fonction de la date de naissance des agents concernés.

En résumé, la durée d'affiliation nécessaire pour obtenir le taux plein est fixée, selon leur année de naissance et leur métier :

- entre 150 et 164 trimestres pour les agents de conduite qui sont nés avant le 1^{er} juillet 1967 et entre 165 et 172 trimestres pour ceux nés après cette date ;
- entre 150 et 164 trimestres pour les agents des autres catégories qui sont nés avant le 1^{er} juillet 1962 et entre 165 et 172 trimestres pour ceux nés ultérieurement.

Les 172 trimestres (43 ans) pour obtenir une retraite à taux plein⁵⁴ ne seront exigés qu'à partir de la génération 1981 pour les agents de conduite et 1978 pour les autres catégories.

• L'instauration d'une décote et d'une surcote

La réforme de 2008 a introduit dans le régime spécial de la SNCF un mécanisme de décote (minoration de pension en cas de trimestres manquants) et de surcote (majoration en cas de maintien de l'activité), comme il en existe dans le régime général depuis 1993 et dans les régimes spéciaux de la fonction publique depuis 2003 (avec entrée en vigueur en 2004).

Si un agent choisit de partir à la retraite sans remplir les conditions (de durée d'affiliation ou d'âge) nécessaires à l'obtention du taux plein, un coefficient de minoration (décote) est appliqué au montant de sa pension, au même taux que celui prévu pour les fonctionnaires de l'État, dans la limite de vingt trimestres.⁵⁵ Cette décote est appliquée depuis le 1^{er} juillet 2010, à un taux qui augmente progressivement (de 0,125 % chaque année) pour atteindre 1,25 % au 1^{er} juillet 2019.

En parallèle, la même réforme de 2008 a également créé un coefficient de majoration (surcote), bénéficiant aux agents qui poursuivent leur activité au-delà de la durée d'affiliation nécessaire au taux plein et de l'âge de 60 ans⁵⁶.

53. Augmentation d'un trimestre chaque 1^{er} juillet et 1^{er} janvier à compter du 1^{er} juillet 2008, puis de trois trimestres en 2012 (les 1^{er} janvier, 1^{er} juillet et 1^{er} décembre), puis d'un trimestre chaque 1^{er} juillet à partir de 2013. Cf. le décret du 15-01-2008 (art. 1^{er}, points 7^oa et 17^o).

54. Source : Caisse de Prévoyance et de Retraite du personnel de la SNCF, « *Rappel des mesures prévues par les dernières réformes des retraites* ». <https://www.cprpsncf.fr/rappel-des-mesures-prevues-par-les-dernieres-reformes-des-retraites#Augmentation-duree-assurance>

55. L'article 1^{er} (point 8^o) du décret du 15-01-2008 précise que le taux du coefficient de minoration « est celui prévu pour les fonctionnaires de l'État ».

56. « Le coefficient de surcote est de 0,75 % par trimestre, pour les trimestres supplémentaires cotisés et effectués entre le 1^{er} juillet 2008 et le 31 décembre 2008, et de 1,25 % par trimestre, pour les trimestres

Les 172 trimestres (43 ans) pour obtenir une retraite à taux plein ne seront exigés qu'à partir de la génération 1981 pour les agents de conduite et 1978 pour les autres catégories.

Il est à noter que la surcote s'est appliquée immédiatement et complètement, alors que la décote a commencé à s'appliquer plus tard (deux ans après) et très progressivement. Une aubaine pour les agents de la SNCF partis à la retraite entre l'entrée en vigueur de la réforme et aujourd'hui. Comme l'a souligné la Cour des comptes : « pour encourager chacun à travailler plus longtemps et à l'instar de la fonction publique et des autres régimes de retraite, a été établi un dispositif de surcote et de décote progressive, cette dernière étant cependant calculée de manière plus favorable et à compter du 1^{er} juillet 2010 seulement. »⁵⁷

• Le report de l'âge réglementaire de départ

La réforme de 2011 a reporté de deux ans l'âge réglementaire⁵⁸ de départ à la retraite des agents de la SNCF, comme la loi du 9 novembre 2010 l'avait fait pour les salariés du privé et les agents des trois fonctions publiques, mais selon un calendrier propre aux régimes spéciaux des entreprises publiques et qui reconduit l'écart de cinq ans préexistant entre l'âge de l'ouverture des droits pour les agents de conduite et pour le reste des cheminots.

- Les agents de la SNCF nés avant le 1^{er} janvier 1962 et les agents de conduite nés avant le 1^{er} janvier 1967 ne sont pas concernés par la réforme. Selon la Cour des comptes, ils étaient encore 57 000 dans ce cas en 2012⁵⁹.
- Pour les agents nés entre le 1^{er} janvier 1962 et le 31 décembre 1966 et les agents de conduite nés entre le 1^{er} janvier 1967 et le 31 décembre 1971, l'âge réglementaire augmente selon leur année de naissance, de quatre mois par an à partir de 2017.
- Enfin, l'âge réglementaire est fixé à 57 ans pour les agents nés depuis le 1^{er} janvier 1967 et à 52 ans pour les agents de conduite nés depuis le 1^{er} janvier 1972⁶⁰.

supplémentaires cotisés et effectués à compter du 1^{er} janvier 2009 » (in « *Les réformes des régimes spéciaux depuis 2007* », note de la DSS pour le COR, op. cit.)

57. Cour des comptes, rapport de 2012 sur la Sécurité sociale, chap. VI, « *Les réformes des régimes de retraite de la SNCF et de la RATP* », op. cit. Cf. aussi le rapport du sénateur Bertrand Auban (« *Le régime spécial de retraite de la SNCF : un premier bilan de la réforme de 2008* », 29 septembre 2010).

58. Cet âge réglementaire de départ est celui auquel un agent peut choisir de liquider ses droits à la retraite, même sans avoir rempli les conditions du taux plein – et donc, en pareil cas, avec une pension proratisée et soumise à la décote. Il ne doit pas être confondu avec l'âge pivot à partir duquel le cheminot bénéficie du taux plein.

59. Cf. le chapitre IV du rapport de la Cour des comptes sur la Sécurité sociale de septembre 2012, p. 174, op. cit.

60. Comme nous l'avons précisé au chapitre 2, cette possibilité est subordonnée à la condition d'avoir exercé ce type de fonction pendant une durée de service que la réforme a porté progressivement de 15 ans à 17 ans.

L'âge réglementaire de départ est fixé à 52 ans pour les agents de conduite nés depuis le 1^{er} janvier 1972 et à 57 ans pour les agents des autres catégories nés depuis le 1^{er} janvier 1967.

L'âge d'ouverture du droit à pension pour les agents sédentaires

Année de naissance	Âge d'ouverture du droit à pension
Avant le 1 ^{er} janvier 1962	55 ans
1962	55 ans 4 mois
1963	55 ans 8 mois
1964	56 ans
1965	56 ans 4 mois
1966	56 ans 8 mois
À partir du 1 ^{er} janvier 1967	57 ans

Source : Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF

L'âge d'ouverture du droit à pension pour les agents de conduite

Année de naissance	Âge d'ouverture du droit à pension
Avant le 1 ^{er} janvier 1967	50 ans
1967	50 ans 4 mois
1968	50 ans 8 mois
1969	51 ans
1970	51 ans 4 mois
1971	51 ans 8 mois
À partir du 1 ^{er} janvier 1972	52 ans

Source : Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF

Pour les agents concernés, la réforme a donc commencé à s'appliquer en 2017 et ne sera complètement réalisée qu'en 2023.

Ce recul des bornes d'âge et l'instauration d'une décote par la précédente réforme ont poussé de nombreux cheminots à différer le moment de prendre leur retraite, pour bénéficier d'une pension au taux plein. En 2016, l'âge moyen de départ était de 53 ans et 5 mois pour les agents de conduite et de 57 ans et 6 mois pour les autres agents⁶¹.

Il n'en reste pas moins qu'au 1^{er} janvier 2018, les agents de conduite nés en 1968 avaient donc encore la possibilité, s'ils le souhaitaient, de partir à la retraite à 50 ans et 8 mois. Et les autres catégories d'agents nés en 1963 avaient la latitude de liquider leurs droits à 55 ans et 8 mois – quitte, si tel était leur choix, à partir sans remplir les conditions du taux plein et par conséquent avec une pension plus faible.

Les salariés du secteur privé qui feraient le même choix ne pourraient liquider

⁶¹. Source : Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF, chiffres clé 2016. En comparaison, l'âge moyen de départ à la retraite dans le régime général (salariés du secteur privé) s'établissait en 2016 en moyenne à 62,4 ans, et à 63,2 ans en excluant les retraites anticipées. (Source : Statistiques, recherches et prospective de la Caisse nationale d'assurance vieillesse. <http://www.statistiques-recherches.cnnav.fr/age-de-depart-a-la-retraite.html>)

Pour les agents concernés, la réforme a commencé à s'appliquer en 2017 et ne sera complètement réalisée qu'en 2023.

leurs droits qu'à 62 ans au minimum⁶².

- **L'augmentation de la durée de services effectifs nécessaire pour bénéficier d'une pension d'ancienneté**

Parallèlement au report de l'âge réglementaire, la durée de services effectifs pour avoir droit à une pension de retraite est progressivement augmentée : entre 2017 et 2021, elle passe de 25 à 27 ans pour l'ensemble des agents, à l'exception des agents de conduite : pour ces derniers, « la durée d'affiliation minimale sur un poste de conduite pour bénéficier d'une pension d'agent de conduite passe progressivement de 15 à 17 ans »⁶³ (réforme de 2011).

- **La suppression – compensée – des bonifications d'annuité**

Avant la réforme de 2008, tous les agents de conduite de la SNCF bénéficiaient de bonifications d'annuité⁶⁴ dites « de traction », d'un trimestre par année d'affiliation, à compter de la troisième année et dans la limite de 20 trimestres.⁶⁵ La Cour des comptes considérait dans son rapport sur la Sécurité sociale de 2012 que « ces bonifications formaient un élément significatif de l'attractivité des statuts concernés » et « contribuaient notablement à améliorer le taux de liquidation des pensions des agents de conduite de la SNCF... »

La réforme de 2008 les a maintenues pour les agents de conduite qui avaient été admis au cadre permanent (statut de cheminot) avant le 1^{er} janvier 2009. En revanche, le dispositif a été fermé pour ceux recrutés après cette date, mais cette suppression a été largement compensée (voir page 26).

- **Les changements des règles d'indexation et de revalorisation des pensions**

Aux termes de la réforme de 2008, les pensions ne sont plus indexées sur les augmentations de traitement des actifs, mais sur l'indice des prix hors tabac⁶⁶ (ce qui n'est qu'une application du droit commun).

62. Les derniers accords AGIRC-ARRCO contraignent même les salariés remplissant les conditions du taux plein à retarder d'un an leur départ à la retraite s'ils veulent éviter de subir une minoration de 10 % de leur pension complémentaire pendant trois ans (jusqu'à 67 ans au plus tard).

63. Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF, « Rappel des mesures prévues par les dernières réformes des retraites », op. cit.

64. Trimestres octroyés sans que des cotisations aient été versées en contrepartie.

65. Cf. Règlement du régime spécial de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, édition juin 2017.

66. La Cour des comptes observe que l'indexation sur les rémunérations des entreprises, c'est-à-dire les augmentations de traitement des actifs, imprimait précédemment aux pensions du régime spécial de la SNCF (et de la RATP) « un rythme d'évolution soutenu ».

Les bonifications de traction ont été maintenues pour les agents de conduite admis au statut avant le 1er janvier 2009. Pour ceux recrutés par la suite, leur suppression a été largement compensée.

- **Le trompe-l'œil de la hausse des taux de cotisation**

Le taux de cotisation salariale supposé être acquitté par les agents de la SNCF, de 7,85 % à l'origine, aurait été relevé jusqu'à 8,20 % en 2016, et passerait entre 2017 et 2026 de 8,52 % à 10,95 %⁶⁷ (réformes de 2011 et 2014).

Il s'agit, en réalité, d'un trompe-l'œil. Comme nous l'avons précédemment exposé, les hausses de cotisations salariales prétendument versées par la SNCF sont artificielles. Elles sont systématiquement compensées par des hausses de traitement au moins équivalentes et n'ont aucun impact sur la rémunération des actifs.

B- Des compensations très généreuses et onéreuses pour les contribuables

Dans son rapport de septembre 2012 sur la Sécurité sociale⁶⁸, la Cour des comptes souligne qu'après la réforme, le régime spécial de la SNCF reste plus favorable sur plusieurs points (règles relatives au calcul du taux de décote, à l'âge minimum d'affiliation, à la durée minimale de services effectifs, aux modalités de paiement de la pension) que ceux de la fonction publique – pour ne rien dire du régime général des salariés du privé.

« De plus, le rythme de mise en œuvre des réformes est décalé, au regard de la fonction publique, de quatre à sept ans selon les mesures et l'étalement de la mise en œuvre de la décote est un peu plus large », constate encore la Cour.

Surtout, les magistrats ajoutent que « l'existence même de mesures d'accompagnement, leur nombre, leur ampleur et leur incidence financière sur les entreprises (SNCF et RATP, nldr) et sur les caisses constituent un avantage important pour les agents des deux entreprises... ». À la SNCF, la réforme s'est ainsi accompagnée d'une vingtaine de mesures de contrepartie.

Dans son rapport sur la Sécurité sociale publié en 2012, la Cour des comptes évaluait le solde négatif de ces mesures compensatoires à -800 millions d'euros (valeur 2010) pour la période 2011-2018⁶⁹.

Les magistrats auraient pu préciser, par ailleurs, que « l'incidence financière » de ces compensations ne pèse pas, *in fine*, sur la SNCF, mais sur l'État, autrement dit le contribuable.

67. Source : Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF, « Rappel des mesures prévues par les dernières réformes des retraites », op.cit.

68. Op. cit.

69. Selon la Cour, le coût cumulé des mesures d'accompagnement pour la période atteignait 4,1 Md€, tandis que le gain résultant de la réforme pour la caisse de la SNCF s'élevait à 3,3 Md€. Cf. le rapport sur la Sécurité sociale 2012, chapitre 6 (op.cit.)

*La Cour
des comptes
a évalué le solde
négatif
des mesures
compensatoires
à -800 millions
d'euros
(valeur 2010)
pour la période
2011-2018.*

Ces multiples compensations ont principalement concerné :

1- Un ensemble de mesures salariales censées « encourager le maintien en activité au-delà de 55 ans (ou 50 ans) » et « améliorer le niveau des pensions »⁷⁰. Elles ont pour effet d'augmenter le montant des salaires, en particulier en fin de carrière (notamment par la création d'un échelon supplémentaire dans la grille indiciaire). Cette hausse des salaires augmente donc aussi le montant des pensions, calculé sur les rémunérations des six derniers mois. Cet effet d'aubaine explique que les dépenses de pensions servies par la SNCF aient augmenté considérablement alors que parallèlement le nombre des pensionnés a baissé⁷¹.

Parmi ces mesures figurent :

- **La création d'un échelon d'ancienneté supplémentaire**⁷², que la Cour des comptes considère comme la « mesure d'accompagnement phare » de la réforme. Il est attribué automatiquement, sous condition d'ancienneté (21 ans pour les agents de conduite et 28,5 ans pour les agents des autres catégories). Il résulte de cette disposition, qui a pris effet dès le 1^{er} janvier 2008, une majoration de salaire de 3,60 %. La Cour des comptes en évalue le coût à 503 millions d'euros (valeur 2010) sur la période 2008-2018.
- **L'intégration de primes élargissant l'assiette du salaire liquidable qui sert au calcul de la retraite**⁷³. Les « gratifications de vacances » et « gratifications d'exploitation » ont été progressivement intégrées, de même que la prime de travail dans la prime de fin d'année (la direction des Ressources humaines de la SNCF souligne que cette dernière disposition a « un impact immédiat sur la rémunération versée »)⁷⁴. S'y est ajoutée l'attribution d'un demi-point d'indemnité de résidence dans le salaire liquidable. Coût évalué de ces mesures : 787 millions d'euros (valeur 2010) pour la période 2008-2018⁷⁵.

70. Cf. « Les mesures d'accompagnement de la réforme prises à la SNCF », Note pour le Conseil d'Orientation des retraites, Direction des ressources humaines de la SNCF, janvier 2009. In « Les régimes de la Fonction publique et les autres régimes spéciaux : le point sur les réformes récentes », COR, séance plénière du 11 février 2009.

71. Il ressort des rapports de la Commission des comptes de la Sécurité sociale pour 2009 et 2017 qu'entre 2008 et 2016, le montant total des prestations versées par le régime spécial de la SNCF a augmenté de 262,5 millions d'euros, alors que sur la même période le nombre des pensionnés a baissé de 32 463.

72. Échelon 8 pour les agents de conduite et échelon 10 pour les autres métiers.

73. Cf. Rapport Cour des Comptes 2012 (op.cit) et rapport du sénateur Auban, « Le régime spécial de retraite de la SNCF : un premier bilan de la réforme de 2008 » (op. cit).

74. Cf. « Les mesures d'accompagnement de la réforme prises à la SNCF », Note pour le Conseil d'Orientation des retraites, Direction des ressources humaines de la SNCF, janvier 2009. Op. cit.

75. Source : Cour des comptes, rapport 2012 sur la Sécurité sociale, op. cit.

Les dépenses de pensions servies par la SNCF ont augmenté considérablement alors que parallèlement le nombre des pensionnés a baissé.

➤ **Des majorations salariales pour prolongation de l'activité**⁷⁶ après l'âge d'ouverture des droits, qui ont pour effet d'augmenter le montant des pensions; à savoir: + 0,5 % d'augmentation du traitement par semestre travaillé après 55 ans (ou 50 ans pour les agents de conduite) dans une limite de 5 semestres pour les agents de conduite et 7 pour les autres agents; un supplément de rémunération de 2,5 % versé à tout agent de conduite six mois avant l'âge pivot auquel s'annule leur décote (la Cour des comptes souligne que cette augmentation « se cumule avec la précédente pour majorer, à 53,5 ans, leur rémunération puis leur pension de 5 % »⁷⁷); et une majoration de « débloqué de fin de grille » de + 3 % pour les autres agents occupant certaines « positions de rémunération », à condition d'être âgés d'au moins 50 ans et de compter 5 ans d'ancienneté dans ces positions. La Cour des comptes estime le coût de ces diverses mesures de majorations salariales à 253 millions d'euros (valeur 2010) pour la période 2008-2018.

2- La mise en place d'un dispositif de substitution aux bonifications d'annuités pour les agents de conduite recrutés après le 1^{er} janvier 2009. Deux mesures de compensation ont été mises en place à leur bénéfice: d'une part, un avenant au Compte épargne temps (CET), qui leur permet « de partir avant l'âge pivot sans subir de décote »⁷⁸. Et, d'autre part, un régime de retraite supplémentaire. Ce super-régime, qui s'ajoute au régime spécial, est égal à 4,6 % de la rémunération liquidable et financé à 100 % par l'employeur. Mais, comme la SNCF est déficitaire et bénéficie d'une subvention de 3,2 milliards d'euros pour financer les retraites de ses agents, c'est le contribuable qui paie finalement ce nouvel avantage.

La Cour des comptes a estimé le coût du régime de retraite supplémentaire à 3 millions d'euros pour la seule année 2012, et celui du Compte épargne temps à 170 millions (valeur 2010) sur la période 2008-2018⁷⁹.

3- La suppression de la condition d'âge minimum (18 ans) pour être affilié au régime spécial⁸⁰.

4- La réduction à un an de la « clause de stage », qui ouvre la possibilité de bénéficier d'une pension proportionnelle servie par le régime spécial à partir d'un an de service, au lieu de 15 ans auparavant⁸¹.

76. Cf. rapport du sénateur Bertrand Auban, op. cit.

77. Rapport Cour des comptes sur la Sécurité sociale, septembre 2012, op. cit.

78. Selon les termes utilisés par la Fédération générale autonome des agents de conduite CFDT.

79. Cf. rapport de la Cour des comptes sur la Sécurité sociale, septembre 2012, op. cit.

80. Décret du 15 janvier 2008, art. 1. Par la suite, le décret du 30 juin 2008 a intégré dans le régime spécial les titulaires d'un contrat d'apprentissage ou de professionnalisation conclu avec la SNCF à partir du 1^{er} juillet 2008.

81. Décret n° 2008-639 du 30 juin 2008.

La suppression de la bonification de traction est compensée par un avenant au Compte épargne temps permettant aux agents concernés de partir avant l'âge pivot et par un régime de retraite supplémentaire.

5- Le renforcement de la prise en compte de la pénibilité.

La pénibilité était déjà largement prise en compte à la SNCF, notamment avec la possibilité de partir à 50 ou 55 ans, et le bénéfice des bonifications d'annuité. Les nouvelles mesures se sont superposées à ces dispositifs. Ainsi, une majoration de traitement (15 euros par mois hors charges) a été instaurée, pour compenser la réduction de rémunération correspondant au fait de ne plus occuper l'un des 58 « emplois à pénibilité avérée ». Elle est portée à 25 € pour les agents comptant 25 ans d'exercice dans un tel emploi. En 2009, 36 700 agents étaient concernés, dont 30 226 bénéficiaient de la prime de 25 €. Coût annuel : 17 millions d'euros (valeur 2010)⁸².

⁸². Cf. rapport de la Cour des comptes sur la Sécurité sociale 2012 (op. cit.).

LES AMBIGUÏTÉS DU PROJET DE RÉFORME

Selon le gouvernement, l'État s'apprêterait à réaliser la nouvelle « grande réforme des retraites » inscrite par Emmanuel Macron dans son programme présidentiel, en 2017. Dès l'élection présidentielle, la communication du candidat Emmanuel Macron avait clairement laissé entendre que les jours des régimes spéciaux étaient comptés et que l'on se dirigeait vers un système de retraites équitable, au sein duquel prévaudrait le principe « à cotisation égale, retraite égale ».

« Notre projet (...) est de clarifier et de stabiliser les règles du jeu, une fois pour toutes, en mettant en place un système universel, juste, transparent et fiable, dans lequel chacun bénéficie exactement des mêmes droits », où « un euro cotisé donne les mêmes droits, quel que soit le moment où il a été versé, quel que soit le statut de celui qui a cotisé », lisait-on dans ce programme.

À propos de la SNCF, le Président de la République déclarait, le 1^{er} juillet 2017, au cours d'un entretien avec des agents, reproduit dans le journal interne de cet établissement public : « Nous demandons à SNCF d'aller plus loin sur les réformes, le statut, la mobilité, le régime de retraite. SNCF, elle, a besoin que nous allégions sa structure financière, que nous accompagnions la rénovation du réseau existant. »

La fin du régime spécial va-t-elle sonner ?

Toutefois d'autres déclarations du Président et les premiers débats sur la réforme laissent penser qu'il pourrait en aller différemment.

Dans son programme de campagne, Emmanuel Macron expliquait, en effet : « Les spécificités de certains régimes ne disparaîtront pas. Les règles de base seront les mêmes pour tous, mais les taux de cotisation ou les conditions d'âge pourront différer, en raison notamment des caractéristiques des métiers ». Autrement dit, il existe de fortes probabilités que les agents de la SNCF continuent à partir à la retraite beaucoup plus tôt que les salariés du privé, aux frais du contribuable. Cette possibilité est, comme on l'a vu, au cœur de leur régime spécial. Par ailleurs, le futur chef de l'État précisait : « On saura que, quand des personnes ont une retraite plus élevée, c'est qu'elles-mêmes, leurs employeurs, ou l'État au titre de la solidarité, ont cotisé davantage. » Ces lignes complètent les précédentes : il en ressort que si l'État « cotise » davantage pour ses employés, fonctionnaires ou agents des entreprises publiques, la pension de ces derniers sera plus élevée – le principe « à cotisation égale, retraite égale » signifiant, a contrario, qu'à cotisation inégale, retraite inégale.

C'est ce qu'a confirmé le Haut-commissaire aux retraites Jean-Paul Delevoye, chargé par Emmanuel Macron de piloter la future réforme. Le 14 décembre 2017, il déclarait dans un entretien donné au journal *Les Dernières nouvelles d'Alsace* :

Il existe de fortes probabilités que les agents de la SNCF continuent à partir à la retraite beaucoup plus tôt que les salariés du privé, aux frais du contribuable.

« L'égalité des droits pour un euro cotisé ne signifie pas le même niveau de cotisation, et donc pas le même niveau de retraite. »

Or, comme nous l'avons déjà signalé, dans les régimes de retraite du secteur public, les « cotisations » sont très largement fictives. Même si la caisse de retraite de la SNCF, récemment créée, se présente comme un organisme de sécurité sociale, en réalité le régime spécial n'obéit pas réellement à une logique assurantielle, mais à une logique statutaire. La retraite des cheminots, comme celle des fonctionnaires, s'inscrit dans un système de rémunération à vie. Elle n'est pas financée par des cotisations, patronales ou salariales classiques, mais par l'État et par l'entreprise publique en situation de monopole, c'est-à-dire, *in fine*, par l'ensemble des contribuables et par les usagers. Par conséquent, quand l'établissement public SNCF prétend verser une « surcotisation », ce qui est déjà le cas par le biais du système de « cotisation » double T1 et T2, c'est en réalité le contribuable qui paie.

C'est ce qu'il faut garder à l'esprit pour décoder les propos d'Emmanuel Macron et de Jean-Paul Delevoye : plus le contribuable mettra la main à la poche, plus les pensions servies par les régimes spéciaux du secteur public seront élevées. Et c'est évidemment l'État qui décide du niveau des prélèvements obligatoires.

C'est aussi pour cette raison que les arguties de la SNCF concernant la subvention d'équilibre que sert l'État à son régime spécial de retraite n'ont pas de sens : il importe peu que le taux T2 soit supposé financer les avantages spécifiques du régime et que la subvention publique soit censée permettre d'équilibrer ses comptes, puisque dans les deux cas, c'est toujours le même contribuable qui en fait les frais.

Entre le refus de revenir sur l'âge réglementaire de départ et la « surcotisation » bidon qui permettra de continuer à augmenter les pensions des agents publics, la réforme « équitable » des retraites pourrait donc bien se résumer à un nouvel écran de fumée destiné à camoufler l'immobilisme et le maintien *de facto* des régimes spéciaux. C'est d'ailleurs ce que laissait entendre Jean-Paul Delevoye, le 14 décembre dans *Les Dernières Nouvelles d'Alsace* : « Il ne s'agit pas de signer la fin de quelque chose, nous voulons respecter le caractère identitaire de certains régimes de retraite : un cheminot est un cheminot, un gazier est un gazier... ».

On pourrait en dire autant de tous les métiers, mais tous les métiers ne bénéficient pas d'un régime spécial déconnecté des réalités économiques et à la charge du contribuable !

Entre le refus de revenir sur l'âge réglementaire de départ et la « surcotisation » qui permettra de continuer à augmenter les pensions, la réforme « équitable » pourrait se résumer à un écran de fumée.

ANNEXES

Le 5 avril 2018, la SNCF a posté sur son site Internet une « Mise au point sur le régime de retraite de la SNCF », censée réfuter les informations sur ce régime spécial diffusées dans la presse par Sauvegarde Retraites à partir du mois de mars 2018. Cette mise au point a précédé et étayé une plainte déposée contre notre association par Mathias Vicherat, Directeur Général Adjoint de la SNCF, « en charge du Projet d'Entreprise, de la Communication et de l'Image », auprès du Jury de déontologie publicitaire.

Par ailleurs, par une lettre du 10 avril 2018, M. Vicherat a mis Sauvegarde Retraites, « en demeure de cesser à compter du jour de la réception de la présente, toute diffusion de ce message publicitaire, sur tous supports », en la menaçant, à défaut, d'engager une action en justice. En réponse, notre association a fait savoir à M. Vicherat qu'elle ne se soumettrait pas à cette censure.

Nous publions ci-après :

- I - la campagne d'information de Sauvegarde Retraites ;
- II - le texte de la « mise au point » de la SNCF ;
- III - la réponse que Sauvegarde Retraites y a apportée dans une lettre adressée à Mathias Vicherat.

I - Campagne d'information de Sauvegarde Retraites, publiée dans la presse aux mois de mars, avril et mai 2018.

Comparaison régimes de la SNCF/ Salariés du privé

	Régime spécial de la SNCF	Salariés du privé
Âge de départ	50 ou 55 ans (52 ou 57 ans à partir de 2023 seulement).	62 ans (et en 2019, au moins 63 ans pour éviter la nouvelle décote AGIRC ARRCO).
Base de calcul des retraites	75 % des 6 derniers mois de traitement, une grande partie des primes incluse.	CNAV : 25 meilleures années ; AGIRC ARRCO : ensemble de la carrière.
Niveau des retraites garanti	Oui, à 100 %	Non.
Majorations de pension pour enfants	10 % pour 3 enfants + 5 % pour chaque enfant au-delà du troisième. Aucun plafond.	10 % pour 3 enfants ou plus. Majorations plafonnées à 85,92 € par mois à l'ARRCO et 85,67 € par mois à l'AGIRC ⁽¹⁾
Trimestres gratuits (bonifications d'annuités)	Oui : bonifications de traction pour les agents de conduite ⁽²⁾ .	Non.
Réversion	Sans conditions d'âge ni de ressources.	À partir de 55 ans, sous condition de ressources

(1) Pour les droits acquis après 2012

(2) Pour les agents de conduite admis au cadre permanent avant le 1^{er} janvier 2009. Pour ceux admis postérieurement, des compensations ont été mises en place.

II - Mise au point sur le régime de retraite de la SNCF, publiée sur internet par la société nationale des chemins de fer, le 5 avril 2018.

Publiée il y a quelques jours dans plusieurs hebdomadaires, une publicité lancée par l'association « Sauvegarde retraites » compare le régime spécial de retraite de la SNCF à celui des salariés du secteur privé.

Cette « publicité » impose une double mise au point :

1 - **La question des retraites ne relève pas de la loi sur le nouveau pacte ferroviaire.** Le gouvernement a confié à Jean-Paul Delevoye une réflexion globale sur la retraite de tous les Français, et donc celle des cheminots.

2 - **Plusieurs erreurs ou approximations figurent dans ce document...**

VRAI OU FAUX ?

« LES CHEMINOTS PEUVENT PARTIR À LA RETRAITE DÈS 50 OU 55 ANS (52 OU 57 ANS EN 2023) ».

CETTE AFFIRMATION MERITE D'ETRE COMPLETEE POUR COMPRENDRE LA REALITE QU'ELLE RECOUVRE. Au cours des dernières années, plusieurs réformes des régimes de retraite ont été conduites en France à des fins d'équité et de convergence. Leur mise en œuvre progressive a eu pour effet, à la SNCF notamment :

- d'augmenter la durée d'assurance pour obtenir un « taux plein », tout départ précoce conduisant à l'application d'une décote ;
- de reculer significativement l'âge d'ouverture des droits ;
- d'augmenter le taux de cotisation salariale en l'alignant à terme sur celui du secteur privé.

Aujourd'hui, seuls les salariés nés avant le 1^{er} janvier 1962, ou avant le 1^{er} janvier 1967 pour les agents de conduite, bénéficient de l'âge d'ouverture du droit à retraite fixé à 55 ans, ou à 50 ans pour les agents de conduite.

Pour les salariés nés après ces dates, les âges d'ouverture du droit à pension augmentent chaque année de 4 mois par génération pour atteindre progressivement :

- 57 ans pour les agents sédentaires nés à compter du 1^{er} janvier 1967
- 52 ans pour les agents de conduite nés à compter du 1^{er} janvier 1972.

Par ailleurs, la durée de cotisation pour une retraite à « taux plein » passe progressivement de 155 à 172 trimestres, comme dans le secteur privé. Lorsque la durée d'assurance requise n'est pas respectée, une décote est appliquée. Ainsi, en 2016, 32 % des nouvelles pensions liquidées par la Caisse de prévoyance et de retraite de la SNCF ont été touchées par une décote.

Dans ces conditions, beaucoup de cheminots statutaires choisissent désormais de partir après l'âge d'ouverture des droits. On observe, en 2016, pour le personnel sédentaire, que l'âge moyen de départ à la retraite était de 57 ans et 6 mois. Pour le personnel roulant, l'âge moyen de départ à la retraite était alors de 53 ans et 5 mois.

« LE NIVEAU DES RETRAITES EST GARANTI À 100 % ».

APPROXIMATION. Les paramètres de tous les régimes de retraite évoluent dans le temps. Ainsi, le régime spécial de la SNCF a connu plusieurs réformes importantes, notamment en 2008, 2010 et 2014 de sorte que les régimes ne garantissent les pensions qu'au niveau atteint au moment de la liquidation.

C'est vrai pour le régime général comme pour les autres régimes.

.../...

« LE CALCUL DES RETRAITES SE BASE SUR 75 % DES 6 DERNIERS MOIS DE SALAIRES ET INCLURAIT UNE GRANDE PARTIE DES PRIMES ».

APPROXIMATION. L'assiette de calcul de la pension est moins large dans le régime spécial de la SNCF que dans le secteur privé, puisque les éléments variables de soldes, qui peuvent représenter de 10 à 30 % de la rémunération de certains métiers, ne sont pas pris en considération.

Par ailleurs, le secteur privé met en œuvre un dispositif de retraite complémentaire (AGIRC-ARRCO ou IRCANTEC par exemple) qui n'est pas mentionné dans le tableau comparatif publié.

« LES AGENTS DE CONDUITE BÉNÉFICIENT DE BONIFICATIONS TRACTION ».

VRAI-FAUX. Seuls les conducteurs embauchés avant le 1^{er} janvier 2009 bénéficient de bonifications ou trimestres gratuits pour le calcul de leur pension de retraite.

« DES AVANTAGES PAYÉS PAR LE CONTRIBUABLE, À TRAVERS UNE CONTRIBUTION DE 3,2 MILLIARDS D'EUROS ».

FAUX. Le régime spécial de retraite de la SNCF est aujourd'hui financé par des cotisations sociales salariales et par une double cotisation patronale (taux « T1 » et taux « T2 »).

Le « T1 » assure un financement analogue à celui qui serait versé au régime général. Les « avantages spécifiques du régime spécial » sont financés par l'employeur qui verse une cotisation particulière appelée « T2 ».

En outre, la contribution d'équilibre versée par l'État a pour vocation de compenser les effets du déséquilibre démographique du régime (146 000 cotisants pour 264 000 pensionnés).

Au sein du régime général, une solidarité du même ordre s'exprime envers des entreprises dont les cotisations, en raison d'une baisse des effectifs, ne suffisent pas à financer les pensions des anciens salariés.

III - Réponse de Sauvegarde Retraites.

La SNCF a publié sur son site dès le 5 avril 2018 une « Mise au point sur le régime de retraite de la SNCF » accessible gratuitement par tout internet sur le lien : <https://www.sncf.com/sncv1/fr/presse/article/mise-au-point-regime-special-retraite/05042018>

Il en résulte que le débat entre Sauvegarde Retraites et la SNCF est public et que les arguments de chacun ont été divulgués et diffusés par chacun selon les moyens qu'ils ont jugé appropriés.

Sur les griefs exposés dans la mise en demeure de la SNCF :

• L'ÂGE DE LA RETRAITE

Sauvegarde Retraites indique que l'âge réglementaire de la retraite à la SNCF est de 50 ou 55 ans (52 ou 57 ans en 2023). Or, vous vous interrogez pour savoir si c'est « VRAI OU FAUX ? ».

L'article 1^{er} du décret n° 2008-639 du 30 juin 2008 énonce : « Tout agent (...) a droit à une pension de retraite lorsqu'il a au moins vingt-sept années de services valables pour la retraite et atteint l'âge de :

- 1° Cinquante-deux ans s'il remplit des fonctions d'agent de conduite (...).
- 2° Cinquante-sept ans dans tous les autres cas ».

Vous ajoutez que plusieurs réformes des régimes de retraite ont été conduites en France à des fins d'équité et de convergence et que, dans ce cadre, la durée de carrière et les taux de cotisation ont augmenté dans le régime de la SNCF.

Ces précisions méritent elles-mêmes d'être complétées :

- l'allongement de carrière a commencé en 1994 dans les régimes de droit commun et seulement en 2008 - c'est-à-dire quatorze années plus tard - à la SNCF ;
- cet allongement des carrières à la SNCF a été très largement compensé et même au-delà. Cela permet toujours de partir à la retraite très tôt dans de bonnes conditions ou alors plus tard dans de bien meilleures conditions. Ces compensations n'ont jamais existé dans les régimes de droit commun ;
- l'alignement du taux de cotisation de la SNCF sur celui du secteur privé est une fiction. Les hausses progressives de cotisation ayant été systématiquement compensées par des hausses de traitement au moins équivalentes. Or, la SNCF étant très subventionnée, c'est le contribuable qui paie ;
- en tout, les nouvelles dépenses liées aux compensations ont été supérieures aux gains engendrés par la « réforme ». La Cour des comptes a chiffré ce surcoût à 800 millions d'euros pour la seule période 2011-2018 (Cour des comptes, rapport sur l'application des lois de financement de la Sécurité sociale, septembre 2012, p. 192).

La convergence du régime de retraite de la SNCF vers les régimes de droit commun apparaît limitée et assez artificielle.

• L'INTÉGRATION DES PRIMES DANS LE CALCUL DE LA PENSION

S'agissant du fait qu'une grande partie des primes serait intégrée dans le calcul de la retraite, vous répondez une fois de plus : « approximation », et vous ajoutez que 10 % à 30 % de la rémunération de certains métiers ne sont pas pris en considération.

Sauvegarde Retraites écrit « une grande partie des primes » et non pas « toutes les primes ». Vous semblez jouer sur les mots.

En outre, 10 à 30 % des rémunérations qui échappent à la protection sociale et à ses prélèvements, cette situation ne serait sans doute pas tolérée dans une autre entreprise à cause du risque de redressement. Cette pratique dérogatoire est critiquable.

.../...

Enfin, vous ajoutez que nous ne mentionnons pas dans notre tableau comparatif les régimes complémentaires des salariés du privé. C'est inexact, il y est fait explicitement référence.

• LES BONIFICATIONS DE TRACTION DES AGENTS DE CONDUITE

Vous écrivez «VRAI-FAUX. Seuls les conducteurs embauchés avant le 1^{er} janvier 2009 bénéficient de bonifications ou trimestres gratuits pour le calcul de leur pension de retraite ».

Sauvegarde Retraites précise que le dispositif bénéficiait effectivement aux conducteurs embauchés avant le 1^{er} janvier 2009. Votre démenti n'a donc pas lieu d'être. Quant aux conducteurs qui ont été embauchés après le 1^{er} janvier 2009, vous devez savoir qu'ils bénéficient d'un avenant au compte épargne temps qui permet aux agents de pouvoir partir à la retraite plus tôt sans subir de décote ; en clair, d'un dispositif qui a compensé la suppression de la bonification de traction.

• LES AVANTAGES RETRAITE DE LA SNCF FINANCÉS PAR LE CONTRIBUABLE, À TRAVERS UNE SUBVENTION DE 3,2 MILLIARDS D'EUROS

Pour vous, ce serait faux. Pourtant, le montant de cette subvention figure bien dans le rapport de la commission des comptes de la Sécurité sociale de septembre 2017 (p. 223). En d'autres termes, 61 % des dépenses de votre caisse de retraite (5,3 milliards d'euros) sont directement couvertes par le contribuable.

Ces 3,2 milliards d'euros ne financeraient pas les avantages retraite des employés de la SNCF mais le déficit démographique de leur caisse ? Mais quel déficit démographique ?

À l'exception de quelques micro-régimes, tous les régimes de retraite connaissent une dégradation de leur situation démographique. Dans ce contexte, Sauvegarde Retraites considère qu'aucun principe républicain ne puisse justifier que certains régimes soient subventionnés par le contribuable – autrement dit, puissent bénéficier de la solidarité nationale – et pas d'autres.

Par ailleurs, vous écrivez : « Le régime spécial de retraite de la SNCF est aujourd'hui financé par des cotisations sociales salariales et par une double cotisation patronale (taux " T1 " et taux " T2 "). Le " T1 " assure un financement analogue à celui qui serait versé au régime général ».

C'est inexact. L'article 2 du décret n° 2007-1056 du 28 juin 2007 dispose clairement que « *Le taux T1 est déterminé chaque année afin de couvrir (...) les montants qui seraient dus si (les) salariés relevaient du régime général et des régimes de retraite complémentaire* ». Vous avez donc omis de mentionner les régimes complémentaires. Car la cotisation patronale « T2 » ne sert pas à financer l'équivalent des régimes complémentaires du privé (comme on pourrait le croire), puisque la « T1 » est déjà prévue à cet effet, mais les avantages « maison ».

Enfin, pour être exhaustif, il faudrait préciser que le montant de cette contribution « T2 » s'élève à plus de 500 millions d'euros.

Or, ces millions d'euros supplémentaires ne sont pas réellement financés, puisque la SNCF est très déficitaire et que le contribuable – via l'État et les régions – est invité à mettre la main à la poche pour près de 10 milliards d'euros par an.

En conséquence, il serait plus juste de considérer que le contribuable ne paie pas 3,2 milliards d'euros pour financer les retraites avantageuses de la SNCF mais plutôt 3,7 milliards d'euros (3,2 milliards d'euros + 500 millions d'euros). Ce qui est finalement encore plus élevé.

Enfin, lorsque l'on compare les systèmes de retraite des pays voisins avec le nôtre, on constate qu'il existe aussi, parfois, des régimes dérogatoires au droit commun. Mais les institutions qui maintiennent leur régime spécifique ont généralement un point commun : elles assument elles-mêmes l'équilibre financier de leur régime de retraite et ne peuvent en aucun cas bénéficier de la solidarité nationale (sauf cas particulier des fonctions régaliennes). À l'échelle européenne, la situation du régime de retraite de la SNCF et de quelques autres régimes spéciaux français est une réelle incongruité.

Sauvegarde Retraites reste également à votre disposition pour approfondir le sujet, les points que nous avons évoqués ne révélant que partiellement l'écart de plus en plus important qui existe entre le régime de retraite de la SNCF et les régimes de droit commun.

SAUVEGARDE RETRAITES

Créée en janvier 1999 par un ingénieur agronome à la retraite, l'Association Sauvegarde Retraites est un groupe de pression qui mène son combat pour que soit instaurée une véritable équité entre tous les régimes de retraite, notamment entre ceux des secteurs privé et public.

L'association regroupe aujourd'hui plus de 131 000 membres qui, par leurs dons, financent ses actions. Afin de préserver sa totale indépendance, elle s'interdit de demander la moindre subvention.

Ses moyens d'action sont divers : pétitions, sensibilisation de la presse et des élus, publications, etc.

Contact : Marie-Laure DUFRECHE, Déléguée Générale

Tél. : 01 43 29 14 41 - Fax. : 01 43 29 14 64

Site Internet : www.sauvegarde-retraites.org

A VOTRE DISPOSITION, FRAIS DE PORT COMPRIS

Nos Publications

- « Retraites : Non aux fausses réformes » de Jacques Bourdu..... 10 €
- « Retraites : les privilèges de la fonction publique » de Pierre-Edouard DU CRAY..... 12 €
- « Retraites : le dictionnaire de la réforme » de Jacques Bichot..... 24 €
- « La retraite en liberté » de Jacques Bichot 15 €

Nos dernières études moyennant 3 timbres à l'unité (tarif lettre en vigueur)

- Etudes et analyses N°30 : « La vérité sur la retraite des sénateurs »
- Etudes et analyses N°31 : « AGIRC – ARRCO : main basse sur nos retraites »
- Etudes et analyses N°32 : « Retraite du CES : un régime spécial calqué sur celui des parlementaires »
- Etudes et analyses N°33 : « Pour sauver nos retraites, une vraie réforme »
- Etudes et analyses N°34 : « La retraite des salariés : analyse de son évolution entre générations » (II)
- Etudes et analyses N°35 : « Les incroyables passe-droits des élus parisiens en retraite »
- Etudes et analyses N°36 : « Retraite des fonctionnaires : en finir avec les idées reçues »
- Etudes et analyses N°37 : « La retraite par répartition aux Etats-Unis : une inconnue « very exciting » »
- Etudes et analyses N°38 : « Retraite des fonctionnaires : l'Etat hors-la-loi »
- Etudes et analyses N°39 : « TITANIC DEBT Dettes publiques : n'oublions pas les engagements retraite »
- Etudes et analyses N°41 : « La retraite des salariés : analyse de son évolution entre générations » (III)
- Etudes et analyses N°42 : « Les retraites en Allemagne... »
- Etudes et analyses N°43 : « Régimes spéciaux, combien ça coûte encore ? »
- Etudes et analyses N°44 : « Retraites : les sept erreurs du projet socialiste »
- Etudes et analyses N°45 : « Commission Moreau : comment la « réflexion nationale » a été confisquée »
- Etudes et analyses N°46 : « Réforme des retraites : un nouveau rendez-vous manqué »
- Etudes et analyses N°47 : « La retraite au Canada »
- Etudes et analyses N°48 : « Allongement de la durée d'activité et décote : un creuset d'inégalités »
- Etudes et analyses N°49 : « La réforme suédoise des retraites »
- Etudes et analyses N°50 : « Réforme des retraites : le « match » France-Suède »
- Etudes et analyses N°51 : « Les mille et une astuces mises en œuvre pour baisser les retraites »
- Etudes et analyses N°52 : « La retraite des salariés : analyse de son évolution entre générations » (IV)
- Etudes et analyses N°53 : « Accord sur la réforme des régimes ARRCO/ AGIRC »
- Etudes et analyses N°54 : « Aiguilleurs du ciel : une retraite de fonctionnaires « super premium » »
- Etudes et analyses N°55 : « La vérité sur la retraite des sénateurs »
- Etudes et analyses N°56 : « Pension de réversion : les inégalités public-privé persistent »
- Etudes et analyses N°57 : « Handicapés : les parents pauvres du système de retraite »
- Etudes et analyses N°58 : « Histoire d'un malentendu : la vraie-fausse retraite des fonctionnaires »

Les opinions exprimées dans les publications de Sauvegarde Retraites sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les points de vue de l'Association.