

Réforme des régimes spéciaux de retraites :

“Les cheminots ont tout à perdre... Et l'ensemble des salariés rien à gagner !”

Dans sa frénésie de réformes, le Président de la République, dans son discours du 18 septembre 2007, a dit vouloir: « ...harmoniser les droits des régimes spéciaux de retraites sur ceux de la Fonction Publique... ».

Par la suite, dans une pseudo-concertation et un débat sans vote à l'Assemblée Nationale et au Sénat, le Ministre du Travail a présenté le document d'orientation du gouvernement sur “les principes d'harmonisation”.

Derrière l'affichage politique des “40 ans pour tous” présentés sous l'angle de l'équité, se cache un arsenal de mesures qui, si toutes devaient être appliquées, se traduirait à l'issue de la mise en œuvre de la réforme, par une baisse de 30 % du montant de la pension pour un cheminot qui ferait le choix d'un départ en retraite à 55 ans (50 ans pour un ADC).

Cette réforme a pris “racines” dans une campagne électorale où le candidat Sarkozy a usé et abusé de propos populistes et mensongers pour préparer l'opinion publique: ce serait le contribuable qui paierait les avantages supplémentaires du régime spécial des cheminots.

Une affirmation totalement fausse lorsque l'on sait que la contribution de l'État prend en charge le déficit démographique du régime et que les droits spécifiques sont financés par un montant de cotisations (parts salariale + employeur) au régime au régime spécial de 12 points supérieur au régime général.

Cette réforme s'attache à effacer les droits spécifiques du régime dont bénéficient tous les cheminots au regard de leurs obligations vis-à-vis du Service Public et contenues dans le statut ainsi que les bonifications accordées au titre de la pénibilité du travail.

Droits spécifiques entièrement maintenus dans la rédaction des décrets du printemps 2007 qui garantissent par ailleurs un financement équilibré de la Caisse des retraites nouvellement créée.

Au nom de quel principe le Président de la République est-il autorisé à remettre en cause des droits sociaux que se finance une catégorie de salariés par leur travail ?

La CGT l'a dit: cette réforme tente de masquer les échecs des réformes de 1993 et 2003 et prépare l'ensemble des salariés à de nouveaux sacrifices: la commission de garantie des retraites vient d'annoncer le passage à 41 ans de cotisations (entre 2008 et 2012, plus par la suite) pour l'ensemble des salariés !

Nous devons imposer un véritable débat sur l'avenir des retraites et refuser que les jeunes générations soient les « sacrifiées » des régimes par répartition.

Devant le refus du Gouvernement et de la Direction de répondre aux revendications, la Fédération des cheminots CGT appelle l'ensemble des cheminots à s'inscrire, dans l'unité, à une nouvelle action de grève à partir du 13 novembre 2007 20 heures.

Les raisons qui ont prévalu à l'exceptionnelle mobilisation du 18 octobre demeurent aujourd'hui.

Impact des mesures sur le calcul du montant des pensions

(a) - PENSION

Aujourd'hui : la pension est indexée sur les salaires des actifs; ce mécanisme, appelé "péréquation" a été maintenu lors de la création de la caisse en mai 2007. Il permet d'intégrer, outre les augmentations générales des salaires, les mesures spécifiques et notamment celles dites "bas salaires" permettant ainsi une augmentation (en moyenne) des pensions légèrement supérieure à l'inflation.

Pour mémoire :

Périodes	Augmentations générales péréquables	Mesures spécifiques péréquables	Revalorisations totales des pensions	Inflation INSEE
1990 - 2006	1,56 %	0,50 %	2,06 %	1,75 %
1996 - 2006	1,22 %	0,49 %	1,71 %	1,45 %
2001 - 2006	1,49 %	0,55 %	2,04 %	1,72 %

(Sources SNCF du 18.01.2007). Ces % s'entendent en moyenne annuelle sur la période donnée

$$P = \frac{[S \times 75\% \times \text{durée de cotisation}]}{(a) \quad (b) \quad (c) \quad (d) \quad 40}$$

Demain : Les pensions seraient indexées sur l'indice des prix INSEE (hors tabac). Ce principe est appliqué dans le régime général depuis 1993: en 15 ans, l'augmentation du pouvoir d'achat des retraités a été inférieure de 20 % à l'augmentation, sur la même période, du pouvoir d'achat des salariés actifs.

La CGT affirme que la dégradation du pouvoir d'achat des retraités cheminots ne résulte en aucun cas de la péréquation mais bien de la politique de "modération salariale" mise en œuvre à la SNCF et ce depuis 1982 date à laquelle il a été décidé de la désindexation des salaires sur les prix. En octobre 2007, 4 organisations syndicales (CFDT, CFTC, UNSA et FGAAC) ont signé un accord salarial prévoyant 1,5 % d'augmentation générale alors que l'inflation prévue par le gouvernement est de 1,7 % et qu'elle atteignait 1,38 % au 30 septembre 2007 ! Quant à la prime pour "bons résultats financiers" qui s'appuie sur la gratification d'exploitation, elle est par nature... non péréquable!!!

(b) - SALAIRE

Les chiffres montrent que le taux de remplacement (c'est-à-dire le rapport entre le montant de la pension et le dernier salaire) est de 73 % (en moyenne) au régime général alors qu'il n'est que de 63 % (en moyenne) au régime spécial.

On doit cette situation au fait que le salaire de référence (servant de calcul de la pension) est différent selon les régimes :

- au régime général c'est la totalité du **salaire imposable** (y compris les primes et autres indemnités) qui est pris en compte;
- au régime spécial, c'est le **salaire liquidable** (traitement, prime de travail et 1/12^e PFA) des 6 derniers mois qui est pris en compte. La différence entre le salaire imposable d'un cheminot et son salaire liquidable est de -12 % en moyenne.

La réforme envisagée ne prévoit en aucun cas d'intégrer les indemnités et gratifications dans le salaire liquidable comme le revendique la CGT, mais de prendre en compte certains de ces éléments pour mettre en place un régime additionnel, basé sur la capitalisation: les montants versés aux pensionnés seraient liés au taux de rendement des placements boursiers.

ures envisagées ns du régime spécial des cheminots

(d) - DURÉE DE COTISATION

La réforme prévoit un allongement de la durée de cotisation à 40 ans (avec une mise en place progressive). Pour le gouvernement, c'est d'abord et avant tout un affichage politique sur le thème de l'équité. Pour les cheminots, cela signifie :

- Soit un allongement de la durée de cotisation pour percevoir une retraite à taux plein et par conséquence la fin de la retraite à 55 ans (50 pour les ADC).
- Soit une réduction du montant de leur retraite :
 - **Aujourd'hui** 75 % pour 37,5 ans, cela fait 2 % par année validée.
 - **Demain** 75 % pour 40 ans, cela fait 1,875 % par année validée soit une perte de 6,2 %.

Un exemple : pour une durée moyenne de cotisation au régime spécial de 33 ans :

- **Aujourd'hui le taux de remplacement est de : $75 \% \times 33 / 37,5 = 66 \%$**
- **Demain si la réforme était appliquée il serait de : $75 \% \times 33 / 40 = 61,87 \%$**

Cette mesure donne donc "le choix" soit d'un allongement de la carrière, soit de la diminution du montant de la pension.

[e] - décote

(c) - TAUX THÉORIQUE 75 %

Il est de 75 % (du salaire liquidable) dès l'âge réglementaire de départ en retraite (ou âge d'ouverture des droits) : 55 ans pour les sédentaires et 50 pour les ADC.

Aujourd'hui le "taux plein" est atteint lorsque le cheminot a une durée de cotisation de 37,5 ans... Ce qui est impossible (de 18 ans à 55 ans = 37 ans maxi) !

Demain "le taux plein" serait atteint pour une durée de cotisation de 40 ans...

Cependant le slogan "37,5 ans pour tous" ne répond pas à la revendication de la CGT d'une retraite à taux plein dès 60 ans (pour le régime général) ou à 55 ans (50 ans pour les ADC) au régime spécial (dans le cadre des obligations du Service Public et imposées par le statut) du fait que l'entrée dans la vie active est de plus en plus tardive.

(e) - DÉCOTE

Ce coefficient (introduit en 1983 lors du passage de 65 ans à 60 ans du droit à la retraite dans le régime général et en 2003 dans la fonction publique) n'existe pas aujourd'hui dans le calcul des pensions du régime spécial. Le principe est simple : il réduit le montant de la pension lorsque le salarié n'a pas atteint 40 ans (ou 160 trimestres) de cotisation, tous régimes de retraites confondus (il en serait de même pour les cheminots). Il est alors appliqué un « coefficient » de réduction (du montant de la pension) de -1,25 % par trimestre manquant, avec un maximum de 20 trimestres pouvant être retenus soit une réduction pouvant atteindre...-25 % !

Il n'y a pas de décote appliquée sur le montant de la pension lorsque le salarié part en retraite « à l'âge pivot » soit 65 ans au régime général. L'âge pivot retenu pour les cheminots serait 60 ans pour les sédentaires (55 ans pour les ADC).

Comme le montre l'exemple ci-dessous, cette réduction s'ajoute à celle liée à la modification de la durée de cotisation : exemple précédent avec 33 années de cotisations au régime spécial (et sans cotisation dans un autre régime) :

- **départ 55 ans durée 37,5 ans sans décote : taux de remplacement 66 %**
- **départ 55 ans durée 40 ans sans décote : taux de remplacement 61,87 %**
- **départ 55 ans durée 40 ans avec décote : taux de remplacement $61,87 \% - 25 \% = 46,40 \%$**

C'est travailler plus longtemps pour toucher moins en retraite !

SUPPRESSION DES BONIFICATIONS

Aujourd'hui, tous les cheminots bénéficient des droits spécifiques du régime au regard des obligations statutaires liées à la continuité du Service Public.

Les Agents de Conduite bénéficient par ailleurs d'une reconnaissance de la pénibilité du travail, prise en charge par l'entreprise. Ce départ « anticipé » est compensé, dans le calcul de la pension, par un système de bonifications : est ajouté à la durée de cotisation de l'agent 1 trimestre par année de conduite. Le maximum de bonifications est atteint au bout de 23 ans de conduite (les 3 premières années étant neutralisées). Ce mécanisme permet un départ à 50 ans sans pénaliser le taux de remplacement (voir exemple du point [d] page précédente).

Le point 7 du Document d'Orientation du Gouvernement met fin à ce mécanisme pour tous les Agents de Conduite recrutés à partir du 1er janvier 2009.

Outre la mise en place d'un double statut à la SNCF, c'est assurément un signe fort au MEDEF pour qu'il refuse toute anticipation de départ en retraite dans le cadre des négociations en cours sur la reconnaissance des pénibilités, alors que dans le même temps, ces bonifications ont été maintenues pour certains métiers de la Fonction Publique : policiers, gendarmes, gardiens de prison et douaniers.

Demain, un Agent de Conduite embauché à 20 ans devra travailler, pour toucher une retraite à taux plein, jusqu'à 60 ans (20 ans + 40 années de cotisations = 60 ans !) même si l'âge d'ouverture des droits à la retraite demeure 50 ans et que l'âge pivot pour l'absence de décote est fixé à 55 ans pour les ADC.

THÈMES RELEVANT DE LA NÉGOCIATION D'ENTREPRISE

Afin d'accompagner cette réforme et tenter d'en atténuer les effets, le document du gouvernement prévoit que des négociations se déroulent dans les entreprises concernées.

Il s'agirait, entre autres, de mesures d'aménagement des postes pour les agents en fin de carrière, de rachat d'années d'études et d'harmonisation des avantages familiaux ainsi que des mesures sur la rémunération, la gestion de parcours professionnel, la formation...

Dans le même temps, le document préconise la mise en place d'un régime de retraite additionnel afin d'assurer aux retraités un complément de retraite. Ce régime additionnel serait alimenté par des cotisations prélevées sur les éléments non liquidables du salaire (gratifications, indemnités) hors allocations ; ce régime fonctionnerait sur le principe de la capitalisation et les retraites versées seraient fonction du taux de rendement des placements boursiers !

D'autres mécanismes à l'exemple du Plan Épargne Retraite (individuel ou collectif) de Compte Épargne Temps (alimenté par des repos) pourraient être négociés.

Ces mauvaises solutions tentent de masquer l'exigence du cadrage gouvernemental d'une réforme qui se résume en 2 idées fortes : inciter au prolongement de la vie professionnelle et réduire le montant des pensions issues de la répartition.

Dernière minute : Rencontre des fédérations syndicales de cheminots du 31 octobre 2007

Devant le refus du Gouvernement et de la Direction SNCF de répondre aux revendications des cheminots, les fédérations CGT - CFDT - FO - CFTC - Sud-Rail - UNSA - CFE-CGC ont décidé d'appeler à nouveau les cheminots à la mobilisation.

Dans ce cadre les fédérations CGT - FO - CFTC - Sud-Rail - UNSA - CFE-CGC ont déposé un préavis de grève, pour une durée illimitée, reconductible par période de 24 heures à partir du mardi 13 novembre 2007 à 20 heures.

Ensemble imposons d'autres choix !