



Été 1909



Été 2009

LE REGIME SPECIAL DE RETRAITE DES CHEMINOTS A 100 ANS

Les premiers régimes de retraite chez les cheminots sont apparus dès 1850, soit quasiment dès la naissance des chemins de fer. Mais, il y avait autant de régimes que de Compagnies, et il a fallu de longues luttes pour parvenir, en 1909, au régime unifié que nous connaissons aujourd'hui.

ORIGINE...

La création de retraites par les compagnies privées repose sur la nécessité de s'attacher la main d'œuvre qualifiée, d'assurer la sécurité des circulations, d'imposer une discipline quasi militaire et de maintenir la paix sociale. D'où, la mise en place de régimes patronaux "à livrets" fonctionnant par capitalisation des cotisations. En s'appuyant sur l'exemple des fonctionnaires, les cheminots obtinrent des régimes "à annuités".

Les droits étant différents d'une Compagnie à l'autre, la loi du 21 juillet 1909 a unifié les régimes de retraites des cheminots et, suite à la grève d'octobre 1910, la loi du 28 décembre 1911 a imposé la rétroactivité. Le régime fut exclu de la loi du 5 avril 1910 sur les "retraites ouvrières et paysannes" (ROP), comme il le fut de la loi du 30 avril 1930 sur les "assurances sociales", d'où son appellation de régime spécial.

La nationalisation des Réseaux du chemin de fer par la Convention du 31 août 1937 créant la SNCF, donne naissance à la Caisse de Retraite SNCF. En 1945, lors de la création de la Sécurité sociale, les régimes spéciaux sont "provisoirement maintenus" par le décret du 8 juin 1946. La Loi d'Orientation des Transports Intérieur (LOTI) du 31 décembre 1982 transforme la SNCF en Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) et maintient le régime spécial.

Au cours de son histoire, le régime SNCF a subi de multiples tentatives de remises cause (1934, 1953, 1970, 1995, 2007). Mais les cheminots ont su le préserver en s'appuyant, notamment, sur la spécificité des tâches ferroviaires et les contraintes de continuité du service public (horaires décalés, travail de nuit et de week-end, découchés, mobilité...).

Le droit à la retraite est inscrit dans le Statut et fait partie du contrat de travail.

A sa création, le régime fonctionnait par "*capitalisation collective*". Mais, l'inflation, la crise économique, les mauvais placements et les améliorations de prestations, obtenues de 1920 à 1929, amenèrent un important déséquilibre financier nécessitant un relèvement substantiel du taux de contribution des Compagnies... qui étaient en déficit !

Pour éviter d'accroître ce déficit, le gouvernement vint à leur secours au travers du décret-loi du 19 avril 1934 qui fit passer le financement de la "*capitalisation*" à la "*répartition*". Le taux de cotisation patronale fut remplacé par une simple dotation annuelle permettant d'équilibrer le régime...

L'évolution démographique pèse financièrement de plus en plus lourd sur l'entreprise car, de par son isolement, le régime SNCF ne peut bénéficier de la solidarité interprofessionnelle liée à la répartition. Le rapport de force a contraint le gouvernement à combler cette absence par une contribution de l'Etat.

Suite à la baisse des effectifs, en 1952, le gouvernement s'engage à rembourser la SNCF "*les charges des retraites afférentes aux agents mis à la retraite depuis le 1^{er} janvier 1949 et non remplacés*". Mais en août 1953 il tente de remettre en cause l'âge de la retraite. Il est mis en échec par la grève, au cœur de l'été.

Le "tout routier" fait tomber le *rapport démographique* à 0,69 actif pour 1 retraité en 1970. La contribution de la SNCF dépasse le taux de 60 % !

Suite à négociation et en appui sur la "*normalisation des comptes*", imposée par le Règlement européen n° 1192/69, le financement du régime est réformé en profondeur. Pour "*mettre sur pied d'égalité*" la SNCF et ses concurrents routiers, l'Etat prend en charge le différentiel démographique en versant une *contribution d'équilibre*.

En janvier 1983, l'article 30 du Cahier des charges Etat - SNCF reconduit ce mécanisme de financement.

Suite à la réforme des régimes spéciaux de fin 2007, où en sommes-nous ?

Face à la volonté du Président de la République et de son Gouvernement de faire passer en force en 15 jours la réforme des régimes spéciaux de retraite, la démarche de la CGT a été constante : rassembler et agir contre cette réforme, pérenniser notre régime spécial et améliorer la situation des droits des cheminots actifs et retraités.

En exigeant **UNITAIREMENT** la tenue de réunions tripartites Gouvernement-SNCF- Organisations Syndicales, que Sarkozy a été contraint de concéder et, auxquelles **TOUTES LES FEDERATIONS ONT PARTICIPÉ**, la CGT a permis que s'engage, à l'issue des mobilisations d'octobre et de novembre 2007, un cycle de négociations qui aura duré plus de 18 mois !

Des négociations au cours desquelles tous les éléments constituant les droits à la retraite et le montant de la pension ont été abordés dans la transparence et, sans que jamais notre organisation syndicale n'accepte cette réforme, dont la finalité régressive ne trompe personne.

Une démarche initiée par la CGT à l'opposée de celle de la FGAAC, qui a accepté le principe de la réforme dès la première lettre de cadre du Gouvernement et de la CFDT sortie de l'action de grève reconductible, sur injonction de François CHEREQUE. Quant à SUD et FO, celles-ci ont tenu un double langage entre refus des négociations portées sur le terrain et participation à toutes les Tables Rondes sur le plan national.

Si le gouvernement a réussi à porter un coup, il n'est pas, loin s'en faut, parvenu à ses fins.

Le régime spécial des retraites des cheminots n'est ni remis en cause, ni adossé au régime général de la SECU et des droits spécifiques ont été maintenus.

Au vu des réformes que veut imposer encore le Gouvernement, il est évident que d'autres luttes seront nécessaires pour garantir l'avenir des régimes de retraites par répartition, améliorer les droits en matière de protection sociale et de santé. La CGT les mènera dans le même état d'esprit : AGIR POUR GAGNER.

LES DROITS SPECIFIQUES (EXTRAIT)

- L'âge d'ouverture du droit à la retraite :
- 55 ans pour tous les cheminots « sédentaires ».
 - 50 ans pour les cheminots « agents de conduite ».

Dans le régime général ou celui de la Fonction Publique, l'âge d'ouverture est fixé à 60 ans.

- Le calcul de la pension s'effectue sur les 6 derniers mois de salaires.

Dans le régime général, ce sont les 25 meilleures années qui sont prises en compte.

- L'âge pivot est fixé à (pour une durée d'assurance « tous régimes à 40 ans ») :
- 57,5 ans pour les sédentaires
 - 52,5 ans pour les ADC.

Dans le régime général, l'âge pivot est fixé à 65 ans.

- Le mécanisme de la décote sera mis en œuvre progressivement à partir de juillet 2010.

La CGT exige la suppression de cette disposition pour tous les régimes de retraite.

- La péréquation des salaires sur les pensions a été maintenue jusqu'au 31 décembre 2008.

De ce fait, l'augmentation des pensions en 2008 aura été de 3,38 % !

- Versement de la pension de réversion (à la veuve ou au veuf) sans condition d'âge et de ressources.

Au régime général, des conditions existent.

- D'autres éléments « réglementaires » constituent également les droits spécifiques du régime...

QUELQUES UNES DES MESURES OBTENUES...

- Mesure « familles nombreuses »
 - ➔ Le montant de la pension est majoré de 10% pour 3 enfants à charge (+5% par enfant « supplémentaire »).
- Mesures liées à la notion de parentalité
 - ➔ Possibilité de départ anticipé, sans condition d'âge, aux parents de 3 enfants (ou enfant(s) handicapé(s)) justifiant de :
 - 15 ans minimum de service
 - Avoir 3 enfants au moins (ou un enfant atteint d'une invalidité supérieure ou égale à 80%),
 - Avoir interrompu son activité pendant au moins 2 mois pour chacun des enfants (le congé maternité répond à cette condition).
 - ➔ Validation gratuite (pour le calcul de la pension) périodes non travaillées pour élever un enfant dans la limite de :
 - 1 an pour les enfants nés avant le 1^{er} juillet 2008,
 - 3 ans pour les enfants nés à compter du 1^{er} juillet 2008.
- Mesure apprentis et "ex. apprentis" SNCF
 - ➔ En particulier, une majoration exceptionnelle de 0,25% par trimestre validé au régime général, pendant l'apprentissage est appliquée au traitement des agents concernés (dans la limite de 8 trimestres maxi). Cette majoration rentre dans le salaire liquidable sans qu'il soit nécessaire qu'elle ait été perçue pendant au moins 6 mois avant le départ en retraite.
- Mesure liée à la maternité (femme uniquement).
 - ➔ Majoration de la durée d'assurance (pour le calcul de la décote) de 2 trimestres par enfant.
- Mesures liées au handicap
 - ➔ Majoration de la durée d'assurance (pour le calcul de décote) pour les parents qui élèvent (ou ont élevé) un enfant handicapé : 1 trimestre /30 mois maxi 8 trimestres.
 - ➔ Majoration de la pension et départ anticipé à la retraite pour les agents handicapés (sous certaines conditions).

LA RECONNAISSANCE DE LA PENIBILITE

Contrainte par le rapport de forces du conflit retraite et des actions qui ont suivi en 2008, la Direction a arrêté :

- Un socle commun de mesures pour tous les cheminots,
 - Une prise en compte spécifique des métiers ou des situations de travail pénible,
 - Une amélioration de la prévention et des conditions de travail.
- Les mesures arrêtées pour tous les cheminots :
 - ➔ Majoration de la prime de travail : 12,50€/mois (avec une mesure similaire en 2009) ;
 - ➔ La mise en place d'un CET (Compte Épargne Temps) avec abondement de l'entreprise ;
 - ➔ Le temps partiel fin de carrière.
 - Les mesures sur la reconnaissance de la pénibilité
 - ➔ Majoration de la prime de travail :
 - 15€/mois pour 20 ans de pénibilité,
 - 25€/mois à partir de 25 ans de pénibilité
 - ➔ Une Cessation Progressive d'Activité :
 - Sur une période de 3 ans : 2 ans travaillés à 80% et rémunérés à 86% et 1 an à 60% rémunéré à 70%,
 - Sur une période de 1 an : 1 an travaillé à 50% et rémunéré à 60%,
 - Dispositions supplémentaires des 2 dispositifs si l'agent a 20 ou 25 ans de pénibilité, avec la validation « gratuite » des trimestres non travaillés pour le calcul de la pension.