



Fédération des syndicats de travailleurs du rail
17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67
federation-sudrail@wanadoo.fr
www.sudrail.org



OU VONT NOS RETRAITES ?

**REGIME SPECIAL
et
REGIME GENERAL ?**

NORMES IFRS ?

**AUTONOMIE DE LA
CPR ?**

*De quoi
parle-t-on ?*

Depuis quelques semaines, les régimes spéciaux sont revenus sur le devant de la scène.

Est-ce un hasard ? Non, le débat sur les présidentielles relance la remise en cause des acquis sociaux.

Ceux qui attaquent les régimes spéciaux, omettent de rappeler leurs écrits pour faire passer l'âge de la retraite à 65 ou 70 ans pour tous, remonter le nombre d'annuités de cotisations à 42 voire 45 ans et diminuer la part de la retraite par répartition afin de favoriser celle par capitalisation, si chère aux fonds de pension et aux banques.

Les régimes spéciaux représentent moins de 5% des retraités (avec une prévision de seulement 1,6 % en 2020). Ils sont désignés comme boucs émissaires dans le but de s'attaquer en douce aux 95% restant.

Faire sauter le verrou des régimes spéciaux devient le passage obligé pour continuer à s'attaquer à l'ensemble des retraites.

Entre les mensonges et les fausses évidences, il est de notre responsabilité d'organisation syndicale de clarifier les choses et d'expliquer aux cheminots les enjeux et les risques encourus, pour que nous réagissions tous ensemble.

Le régime spécial des cheminots

Pourquoi un régime spécial ?

C'est en 1855 que naissent les premiers régimes de retraite pour des compagnies de chemins de fer. En 1909, ils sont unifiés et la création de la SNCF en 1937 débouche sur la création de la Caisse des retraites en 1938, caisse que nous avons actuellement.

Les ordonnances de 1945 créant le régime général de la sécurité sociale maintiennent les régimes spéciaux dans l'attente d'une revalorisation des prestations du régime général qui devaient rattraper certains avantages des régimes spéciaux. Ensuite seulement, était prévue la création d'un régime unique.

En réalité, les années qui suivent sont marquées par des attaques systématiques de l'Etat et du patronat pour diminuer les prestations du régime général de protection sociale. Enfin, les " années-fric " renforcent les attaques contre la protection sociale : lois Balladur de 1993, plan Juppé de 1995, loi Fillon de 2003, réforme de la sécu de 2004.

Comment fonctionne le régime de retraites des cheminots ?

Le régime de retraites des cheminots est géré par une caisse intégrée à la SNCF. Dans le régime général, le déficit démographique d'une profession (exemple : textile, métallurgie, ...) est pris en charge par l'ensemble des salariés du régime. C'est le principe de la solidarité. Le déficit démographique des cheminots a été imposé par l'Etat qui a exigé une baisse draconienne des effectifs en pratiquant le " tout routier ". Ce dernier s'est engagé dès 1949 à compenser ce déficit en maintenant l'équilibre de la caisse de retraites.

La loi du 24 décembre 1974 crée une compensation généralisée entre tous les régimes, de salariés et de non-salariés.

Enfin, le changement de statut de la SNCF en 1983 avec la création de l'EPIC impose un cahier des charges dont l'article 30 explique les conditions de participation de l'Etat au régime spécial de retraites des cheminots. Puis en 1986 fut instaurée une surcompensation entre régimes spéciaux.

Tous ces mécanismes de compensation, qu'ils soient contractualisés entre les régimes spéciaux et la caisse nationale d'assurance vieillesse (CNAV) ou qu'ils aient directement lieu au sein d'un même régime regroupant la CNAV et les ex-régimes spéciaux seraient financièrement identiques. Le problème n'est donc pas financier mais politique. Il s'agit de liquider les régimes spéciaux pour les inclure dans les réformes à venir contre le régime général.

Qui paye les " avantages " du régime des cheminots ?

Ce qui est spécifique à notre régime, ce sont les prestations supplémentaires du régime spécial (âge de départ à la retraite, ...). Elles ne sont ni payées par compensation avec le régime général, ni financées par l'Etat. Elles sont payées par les cheminots, dans le cadre des charges sociales propres à la SNCF qui sont nettement supérieures à celles du régime général. Elles sont de 41,96 % du salaire liquidable pour un cheminot contre 25,87 % à 28,63 % pour un salarié du privé.

Elles se décomposent comme suit:

cotisation salariale	cotisation patronale		
	taux T1	Taux T2	Taux T3
7,85 %	21,69 %	6,75 %	5,67 %
	Correspond à ce que payerait la SNCF si elle cotisait au régime général (Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse + complémentaires).	Avantages du régime spécial (âge de départ, absence de décote, ...).	Complément correspondant aux avantages accordés depuis 1990 (intégration des points d'indemnité de résidence, augmentation des pensions, ...).

Retraites par capitalisation et par répartition.

La capitalisation consiste à mettre de côté, pendant la période d'activité, un capital et de l'investir dans ce qu'on appelle maintenant les fonds de pension. La capitalisation a connu des échecs désastreux pour les retraités, avant 1945 ce qui a conduit à changer de système, plus récemment dans des grandes multinationales nord-américaines, où les salariés ont tout perdu, leur emploi et leur retraite. Le niveau de la pension est déterminé par les spéculateurs.

La répartition repose sur la solidarité entre les générations. Les actifs cotisent et leurs versements sont donnés aux retraités sous forme de pension.

Le niveau de la pension résulte d'une décision politique. Actuellement, droite et patronat veulent la diminuer.

les nouvelles normes comptables IFRS

Par un règlement de juillet 2002, l'Union Européenne décidait d'appliquer les nouvelles normes comptables internationales (dites IFRS) aux sociétés européennes cotées en bourse.

Ces normes ont été édictées par un organisme de droit privé (l'IASB), basé à Londres, dénué de tout mandat public, sous l'influence directe des pays anglo-saxons et des banques d'affaires.

Désormais le principe fondateur de la comptabilité française n'est plus l'équilibre entre les dépenses et les recettes. Seule compte la valeur boursière de l'entreprise sur le marché, en anticipant les éventuels profits futurs et en provisionnant l'ensemble des engagements sociaux des années futures.

Votées par l'Union Européenne, ces normes comptables internationales ont pour objet principal d'accompagner les politiques de libéralisation c'est à dire la mise en concurrence des travailleurs européens en s'appuyant sur le dumping social et fiscal.

Pourquoi la SNCF est-elle concernée ?

Malgré son statut d'Etablissement public industriel et commercial (EPIC), la SNCF est concernée par ces nouvelles normes comptables car elle emprunte sur les marchés financiers en émettant des obligations (environ 25 milliards d'euros).

Ainsi, pour attirer de futurs investisseurs et en prévision

d'une privatisation éventuelle, la SNCF se doit d'être attractive et cherche à se séparer de l'ensemble de ces engagements sociaux. D'où la volonté d'autonomisation de la caisse de retraite et de prévoyance (voir page suivante).

Les conséquences pour les cheminot-e-s

Deux exemples de manipulations comptables désormais possibles :

- **l'entreprise " estime " et provisionne ses futurs profits éventuels**, avant de connaître leur réalité. Cela permet, pour des raisons de stratégie commerciale soit d'exagérer, soit de minorer les profits, d'orienter les investissements, de maquiller la réalité et de satisfaire les actionnaires.

- **les stock-options sont désormais intégrés à la masse salariale**. La logique capitaliste est de freiner les dépenses salariales. Comme les stocks options ont une tendance à augmenter, ce sont les salaires qui devront baisser fortement pour que la masse salariale diminue.

Ce passage aux normes n'est pas de nature purement technique ou juridique ou " neutre " comme le prétendent la direction SNCF et le gouvernement.

La norme comptable IAS 19 qui traite des avantages du personnel impose de provisionner ses engagements sociaux (prévoyance, action sociale, retraites, etc.), non pas sur la base des dépenses prévues dans l'année mais sur les dépenses prévues pour toute la durée de vie restante. Comme notre régime des retraites est un régime d'entreprise, les engagements de retraites devront figurer au bilan pour un montant de 109 milliards d'euros correspondant aux dépenses estimées sur la base d'une espérance de vie moyenne des cheminots.

C'est comme si dans un ménage, les parents devaient provisionner sur le budget de l'année en cours l'ensemble des dépenses des années d'études et de vie de leurs enfants dès leur conception, sous peine d'être déclarés non solvables ! C'est une manière de rendre la SNCF insolvable sauf si elle liquide ses acquis sociaux.

La seule possibilité de ne pas faire figurer ce montant au bilan serait, selon la direction SNCF, de donner l'autonomie à la caisse des retraites. Cela ne règlera rien, comme le rappelle l'exemple du transfert de la principale partie de la dette de la SNCF vers RFF.

Pour bien comprendre le côté extrêmement politique de ces normes, si les retraites étaient par capitalisation, versées par des fonds de pension, comme par hasard il n'y aurait plus de nécessité d'approvisionner la totalité des dépenses !

Lors des débats sur le projet de loi de finances pour 2007 à l'assemblée nationale, le député libéral MARITON de l'UMP a indiqué que cette mise aux normes serait la première phase de la remise en cause générale de notre régime spécial.



Non à l'autonomie de la CPR !

Sous prétexte de répondre rapidement aux normes IFRS, la Direction envisage d'autonomiser la CPR.

Cette autonomisation pose deux gros problèmes :

- le premier concerne l'ensemble des cheminots,
- le second les agents de la CPR.

Pour les cheminots, la direction de la SNCF prévoit deux scénarii. Ils ont une même fonctionnalité, faire porter sur les salariés les coûts de la pension. Dans les deux cas, tout déficit éventuel sera compensé soit par une baisse des prestations, soit dans un scénario par une hausse des cotisations des salariés et des retraités ou dans l'autre scénario des seuls retraités, à l'exclusion dans les deux cas de toute augmentation des cotisations patronales.

Les agents de la CPR, eux, seraient soumis à ces risques pour leur propre retraite et à l'externalisation s'ils restent à leur poste. Cette externalisation représente pour la Direction un double avantage :

- se défaire de toute responsabilité envers les cheminots,
- casser un peu plus le statut en réduisant à terme les emplois de cheminots ; 900 postes externalisés, c'est à terme 900 postes tenus par du personnel hors statut.

Pour les agents de la CPR, l'autonomisation de la caisse change tout. Pour ce qui est des conditions et du temps de travail, ces agents auront leurs propres négociations pour le CE, les DP et CHSCT. Les agents ne bénéficient plus que des droits individuels attachés au statut. Tout nouveau salarié travaillant dans un service externe (filiale, etc) est soumis à la convention collective dont dépend ce service. Dans ce cas, il s'agit de la convention collective Sécurité Sociale.

La SNCF annonce que si la structure est autonomisée ce seront des salariés de droit privé que la caisse embauchera. A terme, il n'y aura plus de cheminots à la CPR.

Service indépendant de la SNCF avec des salariés de droit privé, cela permet d'envisager dans un premier temps une intégration progressive (adossement) au régime général et ensuite l'intégration totale à ce dernier.

Le personnel de la CPR ne s'est d'ailleurs pas trompé à l'annonce de ce mauvais coup. L'intersyndicale a déposé un préavis unitaire de grève pour le 8 février. Ils ont réussi leur grève (40% chez les cadres et 80% en maîtrise et exécution).

Les agents de la CPR ont aussi participé nombreux à la manifestation nationale du 8 en distribuant un tract dont la conclusion ne peut être que celle de l'ensemble des cheminots :

" Pour chaque cheminot, les CPR représentent le SYMBOLE de l'unicité de notre entreprise, de notre régime et de notre statut.

Pour cette unique raison, ensemble combattons pour :

- Une seule Caisse SNCF de Prévoyance et de Retraite,
- Un seul statut,
- Un seul régime spécial. "

Pour SUD-Rail, ce combat doit se mener dès maintenant dans l'unité la plus large. Ce qui a été possible à la CPR doit l'être dans toute la SNCF.

Ce que revendique SUD-Rail

Agir vite ! Tel est le mot d'ordre de la direction. D'ici la fin du premier semestre, la direction souhaite en terminer avec l'autonomie de la CPR. Les cheminots sont concernés directement. La Fédération SUD-Rail estime qu'il faut rapidement que l'ensemble des organisations syndicales réagissent et refusent dans l'action l'autonomie de la CPR qui est le prélude de la fin de notre régime spécial des retraites.

D'ailleurs, le quatrième rapport du Conseil d'Orientation des Retraites (COR) propose d'aligner ensuite le régime des cheminots sur le régime général. Comme si déshabiller les cheminots allait habiller les salariés du privé !

Pour la fédération SUD-Rail :

- 1) Pas touche à notre régime de retraite et de prévoyance !**
- 2) La CPR doit rester à la SNCF !**
- 3) Droits égaux pour tous les travailleurs/ses du rail, avec extension du régime de retraite applicable aujourd'hui aux seul-e-s cheminot-e-s à statut à tous les salarié-e-s de la restauration ferroviaire, du nettoyage ferroviaire, des filiales SNCF, des CE et CCE SNCF...**
- 4) Annulation des mesures Balladur et Fillon : retour à 37,5 annuités pour tous les salariés, à une indexation des retraites sur les salaires et au calcul des pensions sur les 10 meilleures années.**
- 5) Halte aux propos fantaisistes, et souvent diffamatoires, tenus sur ce sujet par de trop nombreux/ses " responsables " politiques.**
- 6) La Sécurité Sociale comme les Caisses de Retraite et de Prévoyance doivent être placées sous la gestion directe de représentant-e-s des salarié-e-s démocratiquement élu-e-s, puisqu'il s'agit de gérer une partie du salaire.**
- 7) La richesse produite en France permet de financer des retraites à taux plein et sans reculer l'âge de la retraite pour tous, dans le secteur public comme dans le secteur privé. Pour cela, il faut juste répartir plus équitablement les richesses !**
- 8) Nous revendiquons une revalorisation du minimum de pension à 1350 euros nets et une pension de reversion portée à 80% de la pension d'origine.**