

SNCF, RATP, EDF, GDF : une « réforme » peut en cacher une autre

Ce n'est pas la « réforme » des régimes spéciaux qui permettra de « sauver les retraites ».

En 2005, les 322 000 retraités de ces régimes ont reçu 8,2 milliards d'euros, soit 4,2 % de l'ensemble des retraites versées. Et même si on alignait leur régime, il faudrait bien continuer à leur verser des pensions. Comme, en plus, cette réforme ne concernerait que les nouveaux retraités, l'économie ne représenterait la première année que 0,1 % du total des retraites versées en France, et seulement 0,4 % au bout de 5 ans, selon les estimations de l'OFCE.

Au nom de l'équité ?

Cet argument ne vaut rien s'il n'est pas généralisé. D'autres régimes « spéciaux » de retraites sont oubliés : armée, clergé, députés ainsi que les « régimes chapeaux » des dirigeants de grandes entreprises. Et les avantages fiscaux et sociaux accordés à l'épargne destinée à la retraite sont à leur manière un « régime spécial » qui brise la solidarité.

L'équité ce n'est pas l'égalité. L'équité, c'est justement prendre en compte les différences qui existent entre différentes catégories de salariés. On ne peut traiter ce sujet sérieusement en se contentant d'aligner vers le bas la manière de calculer les pensions, en oubliant le contexte plus global du statut.

Exemple : la durée de cotisation des cheminots. Le gouvernement veut « l'aligner » sur celle des salariés du privé et la faire passer de 37,5 ans à 40 ans, voire davantage. Mais aujourd'hui la plupart des cheminots ne partent pas avec une retraite à taux plein. Le taux moyen de liquidation des pensions est de 62% au lieu de 75 %, ce qui veut dire qu'au moment du départ à la retraite, il leur manque en moyenne 6 à 7 ans pour percevoir une pension à taux plein.

Avec l'allongement de la durée de cotisation, il manquera encore davantage d'années : environ 10 ans pour une durée de cotisation de 40 ans. Les cheminots ne travailleront pas plus longtemps, et c'est simplement une façon déguisée d'abaisser le niveau des pensions. On pourrait même dire que les cheminots sont « en avance » sur la voie de la régression libérale baptisée « réforme ». Pour partir à la retraite à 60 ans, il manquera aux salariés du secteur privé nés en 1950 - et qui pourraient donc partir à la retraite en 2010 - environ une année de cotisation en moyenne. Et il manquera en moyenne 13 trimestres à la génération 1960, 18 trimestres à la génération 1970 et 23 trimestres à la génération 1980 !

Même en tenant compte du décalage concernant l'âge de départ (dès 55 ans pour les cheminots, 60 ans pour les salariés du secteur privé), l'écart entre la durée effectivement cotisée et la durée exigée pour percevoir une pension à taux plein est donc plus important pour les cheminots que pour les autres salariés du privé.

Des régimes subventionnés ?

Non ! La subvention versée par l'Etat correspond exactement au surcoût qu'aurait du payer une entreprise privée qui financerait elle-même ses retraites si elle avait suivi la même politique de diminution des effectifs. On ne sort en rien de la logique de compensation démographique qui existe depuis 1970. Elle est parfaitement légitime et on la retrouve par exemple dans le cas des agriculteurs ou des mineurs. La subvention n'est donc pas destinée à financer de prétendus privilèges : c'est simplement le coût que doit assumer l'Etat pour sa politique de priorité au transport routier.

Une réforme peut en cacher une autre

Avec la « réforme » des régimes spéciaux, la droite veut prendre sa revanche sur ceux qui avaient animé les mobilisations de 1995 et de 2006. Elle veut ensuite faire sauter l'obstacle symbolique des 37,5 années de cotisation dans les régimes spéciaux. La voie sera alors libre pour cette « troisième réforme des retraites » annoncée par Sarkozy, qui allongera la durée de cotisation de tous les salariés et bloquera à jamais la possibilité de nouvelles ressources pour les retraites. Le combat contre la « réforme » des régimes spéciaux est donc notre combat à tous.