



## La retraite des cheminots

### *Un modèle de salaire continué pour tous*

Nicolas CASTEL, 2L2S, Université de Lorraine.

***Nicolas Castel rappelle dans cette note la lente construction du droit à pension des cheminots dont le régime spécial de la SNCF est le résultat. Ce régime souvent dénoncé comme privilège est proche de ce qui se pratique pour les fonctionnaires et pour les salariés du privé à travers la Sécurité sociale : à savoir la possibilité d'un salaire à vie pour les retraités. Le projet réformateur des trois dernières décennies étant de passer d'un droit au salaire continué à un droit au revenu différé, il devient alors urgent pour parachever la réforme d'en finir avec tout ce qu'il reste de salaire continué dans les retraites, d'où l'attaque à venir contre la retraite des cheminots, puis celle des fonctionnaires, puis celle du régime général.***

À la fin de l'été 2017, Emmanuel Macron a signifié son intention d'en finir avec le régime de retraite des agents de la SNCF. Son projet en matière de retraite est connu : mettre en place un système universel sur le modèle de l'Agirc-Arrco. C'est-à-dire un régime en points où on ne sait pas au juste à quel *prix d'achat* du point les cotisations seront converties en points et à quelle *valeur de service* du point les pensions seront servies en monnaie, des « partenaires sociaux » s'employant depuis plusieurs décennies à augmenter le premier tout en baissant la seconde [Castel, 2009]. Si d'aventure la technique des points n'est pas retenue, ce sera pour mettre à la place des comptes notionnels. C'est-à-dire une pension calculée sur la base d'un *capital virtuel* constitué des cotisations acquittées par l'assuré durant toute sa carrière professionnelle et divisé, lorsque l'assuré part en retraite, par un coefficient de conversion reflétant l'espérance de vie de sa cohorte.

Ces techniques absconces n'arrivent pas à masquer l'enjeu de la réforme qui lui est très clair : changer la répartition en imposant en son sein la logique du *revenu différé*, c'est-à-dire poser comme principe la stricte contributivité des droits [cf. Les notes de l'IES n°s1, 6, 19, 32]. Pour ce faire, les réformateurs – *i. e.* les partis de gouvernement qui se succèdent depuis la fin des années 1980, auxquels il faut adjoindre le couple Medef-CFDT –, doivent en finir avec ce qu'il reste de *salaire continué* dans le système de retraites.

Il se trouve que les cheminots ont été parmi les premiers à bénéficier d'un tel régime de ressources et parmi les derniers à le voir affaibli. Se focaliser sur ce modeste régime – qui fin 2015 représente moins de 2 %

du montant total des prestations vieillesse (281,4 milliards d'euros) et 1 % des retraités –, aide à comprendre que ce que d'aucuns qualifient de « privilèges » en matière de retraite sont en fait l'avant-garde d'un *salaire continué* qui se diffuse progressivement à toutes et tous avant que les réformateurs n'enraillent cette dynamique.

### **Des caisses patronales au statut du cheminot**

Durant les années 1850, plusieurs compagnies des chemins de fer, inspirées par la création d'une caisse nationale de retraites pour la vieillesse (CNRV) sous contrôle de la Caisse des dépôts et consignations, mettent en place des caisses de retraites (la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ayant cependant anticipé la chose dès 1845). Pressées par les événements révolutionnaires de 1848 et fortes demandeuses de main-d'œuvre qualifiée, elles désirent s'attacher le personnel et le contrôler (démission ou révocation annulant la pension).

Dans ce premier temps des retraites, caisses des compagnies et CNRV se complètent. Votée par l'Assemblée nationale législative sous domination du parti de l'Ordre en 1850 (loi du 18 juin), la CNRV est une caisse d'épargne dédiée à la vieillesse où les classes laborieuses et leurs employeurs peuvent déposer volontairement une part du salaire journalier. À l'époque, l'affiliation obligatoire (entraînant des cotisations obligatoires) est rejetée. Étant donnée la faiblesse des salaires, elle avait de toute façon peu de chance d'être mise en place. Cette faible pension viagère dont le déposant peut jouir dès l'âge de 50 ans,

concerne tout le monde et notamment les ouvriers du ferroviaire. Ces derniers ne relèvent pas nécessairement de la caisse de la Compagnie où ils exercent puisqu'ils y font rarement toute une carrière. D'autant plus que les compagnies n'hésitent pas à les débaucher ou les renvoyer. Ainsi, les bénéficiaires des caisses des compagnies des chemins de fer sont d'abord les employés et le haut personnel (les ouvriers viendront plus tard). En cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'État par le biais de la CNRV subventionne les caisses des compagnies. En retour, les compagnies généralisent pour les ouvriers leurs versements sur livret individuel à la CNRV.

Si les conditions d'admission et les taux de versement sont proches d'une caisse à l'autre, par contre, le montant de la pension peut aller du simple au double. L'État prévoit par la loi du 27 décembre 1890 l'homologation ministérielle des statuts et des règlements des caisses : les compagnies auront obligation de constituer des caisses de retraites et de réguler celles existantes dont la gestion laisse à désirer. Cette première loi d'harmonisation des retraites dans les chemins de fer ne sera jamais appliquée.

C'est sous la pression des associations de travailleurs du ferroviaire – et notamment du récent Syndicat national des Travailleurs des Chemins de Fer (1895) – que cet objectif d'harmonisation est à nouveau fixé. En 1893, la Chambre syndicale des travailleurs des chemins de fer réunie en congrès approuve une série de revendications élaborées par son conseil d'administration dont celle d'une réglementation uniforme pour l'ensemble des caisses des compagnies. Ces revendications seront reprises quatre ans plus tard par les députés Berteaux, Jaurès et Rabier dans une proposition de loi accolant leurs trois noms. Cette proposition, adoptée à la quasi-unanimité par la Chambre des députés le 17 décembre 1897, est par contre refusée par le Sénat qui a pris soin de la mettre en discussion le plus tard possible, en mai 1901. Les sénateurs craignent qu'une amélioration des conditions de travail des mécaniciens, des chauffeurs et agents de train vienne amputer le partage des bénéfices entre les compagnies et l'État ou le remboursement de ce que l'État a pu avancer aux compagnies relativement aux frais d'installation des lignes les moins rentables ainsi qu'aux risques d'exploitation des nouvelles relations ferroviaires [Fruit, 1976].

C'est ainsi, à l'issue d'un énergique travail de retardement dont le Sénat est coutumier, que s'opère en 1909 une uniformisation des pensions, au grand dam des compagnies qui n'en voulaient pas. La loi du 21 juillet 1909, largement inspirée par la législation de juin 1853 concernant les fonctionnaires, instaure l'affiliation obligatoire des agents et, *via* l'homologation restée vœu pieu depuis 1890, tend à unifier les diverses caisses. Les pensions dépendent désormais d'une condition d'âge allant de 50 ans (pour les chauffeurs de locomotives et les mécaniciens) à 60 ans (pour les employés de bureau) et d'une condition d'affiliation de 25 années. La rente est égale à la moitié du traitement moyen des 6 années les plus productives pour 25 ans d'affiliation (plus 1/50<sup>e</sup> du

traitement moyen par année d'affiliation supplémentaire). L'État contribue à son financement aux côtés des compagnies (qui y consacrent 15 % du salaire de leur personnel) et des travailleurs (5 % de leur salaire). La loi n'ayant pas d'effet rétroactif, les travailleurs des chemins de fer recrutés avant 1909 restent sur leur faim. Cette non-rétroactivité, une des causes de la grande grève de 1910, trouve sa réponse dans la loi du 28 décembre 1911. Les agents pourront bénéficier d'un minimum de pension ou de la garantie d'un niveau de pension minimum pour les années de services antérieures à 1911. Cette loi améliore donc sensiblement les pensions des travailleurs des chemins de fer qui sur certains aspects deviennent plus avantageuses que celles des fonctionnaires. On pense par exemple à la pension de réversion pour les veuves et les orphelins dont l'importance est cruciale puisqu'elle concourt à l'intégration corporative du travailleur des chemins de fer : exposé à des accidents mortels, il a l'assurance que la Compagnie pour laquelle il a perdu sa vie n'abandonnera pas son foyer endeuillé.

Cette uniformisation des retraites des travailleurs des chemins de fer, qui s'opère cahin-caha en deux décennies – de 1890 à 1911 – avec comme substrat un fouillis de caisses qui débute dans les années 1840, est un élément important quant au statut des cheminots promulgué en 1920.

## Du statut au salaire continué des cheminots

La retraite puis le statut participent d'une identité corporative que le travail concret et la lutte sociale modèlent, tout comme y participe également la nationalisation des grandes compagnies, concentration étatique que la crise financière des années 1930 ne fait qu'accélérer (la Compagnie des chemins de fer l'Ouest appartenant à l'État depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1909).

Un an après la convention du 31 août 1937 créant la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), lorsqu'est signé le décret du 6 août 1938 fixant les conditions de la mise en place d'un régime d'assurance des agents de la SNCF (à l'exception de ceux de l'ancien réseau d'Alsace-Lorraine), cela fait déjà quelques années que l'État récupère ou rachète les caisses des compagnies. C'est d'ailleurs pour lui l'occasion d'abandonner pour les nouveaux versements – à la demande du patronat et par le décret-loi du 19 avril 1934 (malgré son abrogation en 1936) – la capitalisation pour la répartition (choix qu'il avait déjà opéré pour ses fonctionnaires dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle).

Les cheminots disposent donc à la veille de la Seconde Guerre mondiale, *via* cette caisse unique, d'un régime de retraite par répartition particulier à la SNCF qui face à la création du Régime général sera présenté comme un régime « spécial » (décret du 8 juin 1946 faisant suite à l'ordonnance du 4 octobre 1945 relative à la Sécurité sociale). En fait, au regard de la pension de base

*Au regard de la pension de base du Régime général, la pension des cheminots n'est pas « spéciale » mais pionnière au même titre que la pension des fonctionnaires de l'État*

du Régime général, la pension des cheminots n'est pas « spéciale » mais pionnière au même titre que la pension des fonctionnaires de l'État dont elle épouse les traits significatifs (notamment celui qui en fait une continuation du traitement du fonctionnaire bien que son service soit révolu). En effet, la *péréquation* est admise pour la pension des fonctionnaires et des cheminots dès 1924. De quoi s'agit-il ?

La revalorisation des pensions est désormais liée à la hausse des traitements pour la liquidation des nouvelles pensions mais aussi pour les anciennes pensions pour lesquelles on opère une liquidation fictive sur la base des salaires actuels. Cette procédure d'abord ponctuelle est automatisée à partir de 1949. Le fonctionnaire et le cheminot voient alors garanti le principe d'un rapport constant entre leur pension d'aujourd'hui et le traitement d'aujourd'hui (*i.e.* chaque augmentation de traitement des agents en activité entraînant un recalcul de la pension). Les retraités fonctionnaires et les agents des chemins de fer touchent jusqu'à leur mort un *salaire continué* [cf. encadré] qui ne sera pas sans inspirer la pension de base du Régime général [Friot, 2017].

## La contre-révolution réformatrice

La réforme de la retraite des cheminots débute en mai 2007 à la toute fin du gouvernement de Villepin. Une institution détachée de l'entreprise, la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRPSNCF), est créée suite à l'application de nouvelles normes comptables internationales impactant les entreprises publiques ou semi-publiques. La création de cette caisse permet de fondre plus fortement ce régime dans la législation de Sécurité sociale. Cela sera bien utile lorsqu'il s'agira de transposer dans la pension des cheminots, les éléments de réforme affectant en 2003, 2010 et 2013 la pension des fonctionnaires.

La création de la CPRPSNCF est aussi l'occasion un mois plus tard de modifier les taux de cotisation en les augmentant progressivement. L'exercice consiste à évaluer le montant des prestations que les salariés SNCF recevraient s'ils dépendaient des régimes général et complémentaire. Après que le produit des cotisations salariales soit venu couvrir une partie de ce montant fictif, on détermine pour la partie restante le taux T1 de cotisation patronales dues par la SNCF. Un taux de cotisations patronales T2 doit ensuite assurer le financement des droits spécifiques de retraite du régime spécial.

Qu'une augmentation des taux de cotisations permette de diminuer la subvention de l'État est une chose, mais pourquoi un tel artifice comptable ? La partition du financement entre un montant de droits communs à tous les salariés et le montant des droits spécifiques est en partie symbolique : peu importe l'histoire de la retraite des cheminots et son lien à la fonction publique et au statut, il s'agit au contraire de faire pencher la retraite du côté de ce qui se pratique

### Encadré : le salaire continué des cheminots avant la réforme

Pour obtenir une pension de ce régime, il fallait avoir travaillé à la SNCF en qualité d'« agent du cadre permanent » (*i.e.* embauché au statut et non comme contractuel) pendant au moins 15 ans. La pension de retraite était possible dès que l'agent âgé de 55 ans (ou 50 ans pour un conducteur de trains) disposait de 25 années de service. Les femmes ayant eu 3 enfants n'étaient pas soumises à la condition d'âge mais seulement à la clause de stage de 15 ans. Le calcul du montant de la pension (P) était le suivant :  $P = R \times N \times 2 \%$ .

La rémunération (R) comprenait le traitement de base, la partie « traitement » de la prime de fin d'année et la prime forfaitaire de travail correspondant au grade. Les annuités liquidables (N) comprennent (puisque c'est encore le cas) les services valables et les bonifications.

La pension était égale à 2 % par année de services validée dans la limite de 75 % de la rémunération correspondante à la position, l'échelon et la catégorie de prime de travail de l'agent lorsqu'il cesse ses fonctions (à la condition qu'il ait occupé pendant au moins 6 mois cette position et cet échelon). Par ailleurs, une majoration pour au moins 3 enfants élevés peut (car c'est toujours le cas) porter la pension à 100 % de la rémunération servant de base au calcul de la pension. Les pensions étaient indexées sur les salaires des agents en activité.

La caisse de retraites, un service de la SNCF doté de l'autonomie financière, était alimentée par : des cotisations sociales assises sur le traitement des agents et une partie de leurs primes (au milieu des années 2000, la cotisation salariée s'élevait à 7,85 % et la cotisation de la SNCF à 28,44 %) ; un apport d'autres régimes (les « compensations ») ; une participation de l'État. Durant les années 2000, les cotisations représentaient entre 30 % et 40 % des ressources du régime, les compensations de 5 % à 15 % et la subvention de l'État entre 50 % et 55 %.

dans le Régime général et l'Agirc-Arrco. Au surplus, si les réformateurs veulent s'engager résolument dans la politique européenne de libéralisation du transport ferroviaire, ils ont intérêt à ce que les cheminots perdent petit à petit leur ethos de « gens du public » en voyant leur rémunération fortement individualisée [cf. Les notes de l'IES n°27], leur statut contesté et leur entreprise saucissonnée (en SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités).

En ce début d'été 2007, caisse et taux de cotisation se trouvent chamboulés mais pas encore la pension. Les grèves d'octobre/novembre 2007 n'auront pas raison de la détermination du Premier ministre, François Fillon, et de son ministre du travail, Xavier Bertrand. La réforme des

*Comme les fonctionnaires en font l'expérience depuis 2003, les cheminots voient leur durée d'années de service augmenter à partir de 2008*

régimes spéciaux passe à l'automne. Son contenu – dont les décrets du 30 juin 2008 et du 18 mars 2011 témoignent – est limpide : il s'agit, en transposant les réformes Fillon de 2003 et Woerth de 2010, d'un affaiblissement du *salaire continué*.

La condition d'ouverture du droit à pension, la clause de stage et l'âge de départ possible prennent deux ans (soit 27 ans de services et 17 ans d'affiliation pour 2022 ainsi que 52 ans pour les conducteurs nés à partir 1972 et 57 ans pour les autres agents nés à partir de 1967). Si les amiantés sont « épargnés » (ils peuvent partir à 50 ans s'ils totalisent une durée de 15 ans de services), par contre les femmes ayant eu 3 enfants ne le sont pas. Avant d'être supprimée par le décret de 2011, la possibilité de départ anticipée est d'abord « étendue aux parents » – c'est-à-dire aux hommes – mais avec une condition d'interruption d'activité la rendant presque impossible.

Une autre modification importante porte sur la durée de service et des bonifications admissibles en liquidation. Comme les fonctionnaires en font l'expérience depuis la réforme Fillon de 2003, les cheminots voient leur durée d'années de service augmenter à partir de 2008. Ainsi, suite à la réforme Ayrault de 2013 et sa transposition par Valls (décret du 27 juin 2014), les cheminots nés à partir de 1978 devront valider 172 trimestres (soit 43 années) comme durée des services et bonifications nécessaire à l'obtention du pourcentage maximum de la pension. L'âge minimal de départ à la retraite à 75 % devient théorique.

Mais il y a plus. L'allongement de la durée de services permet la transformation du mode de calcul de la pension [cf. encadré] en substituant aux *annuités* des *trimestres* proratisés et en introduisant une clause de *bonus-malus* (i. e. les coefficients de minoration (décote) et de majoration (surcote)). Le nouveau calcul de la pension (P) est désormais (hors décote/surcote) :  $P = \text{salaire des 6 derniers mois} \times 75 \% \times (\text{durée validée}/\text{durée d'assurance requise})$ .

Faire sauter l'annuité et sa valeur comme cela a été le cas pour les fonctionnaires n'est pas neutre. Celle-ci, si elle existât encore pour les cheminots ayant validé 172 trimestres, n'eût plus été de 2 % mais de 1,74 % par année de service (soit une diminution de 15 %). Une telle amputation ne sera évidemment pas compensée par les quelques éléments de rémunération supplémentaires qui dans le calcul de la pension sont venus s'ajouter au traitement des 6 derniers mois. D'autant plus que les pensions, qui jusque-là étaient indexées sur les salaires des agents en activité, sont à partir de 2009 revalorisées comme celles des fonctionnaires de l'État, soit en fonction de l'évolution des prix. *Exit* donc la péréquation qui rajustait automatiquement traitements en cours et pensions.

Alors, à quoi bon réformer encore ce régime pas si spécial ? La mise en place d'un système universel de comptes notionnels avec son nécessaire « filet de sécurité » pour les retraités que la réforme aura appauvris, suppose d'en finir avec un dernier élément significatif du *salaire continué* : pour tous les travailleurs du public, la référence au traitement des 6 derniers mois doit disparaître au profit d'une prise en compte des cotisations salariales sur toute la carrière comme on tend à le faire pour les travailleurs du privé dont il n'est plus question, pour leur pension de

base, de se référer à leur meilleure qualification (i. e. celle des 10 meilleures années de salaire).

## Conclusion

Entre les premières rentes comme libéralités patronales durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et la retraite des travailleurs des chemins de fer de 1911, il s'écoule plus d'un demi-siècle. Il faut encore attendre la fin des années 1940 pour que les agents de la SNCF commencent à percevoir un véritable *salaire continué*. Un siècle fut donc nécessaire pour que les cheminots entrent dans le *salaire à vie* et, forts d'une pension reconnaissant leur qualification, soient parmi les premiers à expérimenter, en moyenne aux alentours de 55 ans, le *travail libre*. Depuis dix ans, les réformateurs ont engagé, concernant les agents de la SNCF, la régression du droit à la retraite qu'ils avaient fait débiter vingt ans plus tôt pour les salariés.

Les cheminots doivent-ils encore défendre leur retraite ? Évidemment mais pas au nom d'une spécificité corporative. La défense de ce *salaire continué* doit se faire dans l'espoir que son mouvement d'extension à tous, interrompu à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, soit réactivé. La bataille des retraites n'est pas pour ou contre des « privilégiés ». Ce qui est en jeu, c'est la logique d'une retraite par répartition qui se fonde non pas sur un stock de cotisations accumulées en une vie de labeur dont on sera bien en peine de savoir ce qu'il « rapporte » puisque tout sera fait pour qu'il fonde comme neige au soleil, mais sur un salaire de référence renvoyant à une qualification.

Nicolas CASTEL

## Références :

- Castel N., *La retraite des syndicats*, La Dispute, Paris, 2009.
- Friot B., *Vaincre Macron*, La Dispute, Paris, 2017
- Fruit E., *Les syndicats dans les chemins de fer en France (1890-1910)*, Les Éditions ouvrières, Paris, 1976.

Les notes de l'Institut Européen du Salarial  
ISSN : 1969-6442

**Directeur de la publication :** Bernard Friot

**Comité de rédaction :** Lucy apRoberts, Nicolas Castel, Jean-Luc Deshayes, Bernard Friot, Mathieu Grégoire, Jean-Pascal Higelé, Maud Simonet, Claire Vivés.

**Secrétariat de rédaction :**

*mail :* postmaster@ies-salarial.org

*adresse postale :* IDHES, bâtiment Max Weber, bureau 231, Université de Paris Nanterre, 200, av.de la République, 92001 Nanterre cedex 01.