



## Régime spécial de retraite des cheminots

# Analyse du décret d'application de l'article 17 de la loi du 27 juin 2018 (maintien des droits à la retraite du régime spécial en cas de transfert)

### Sources textuelles

Le transfert des personnels est régi par les articles 16 et 17 de la loi pour « un nouveau pacte ferroviaire » n°2018-515 du 27 juin 2018.

Ces articles ne s'appliquent qu'aux transferts de cheminots affectés à des trafics conventionnés de transport de voyageurs.

L'article 16 ajoute au Code des transports une section « changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs » composée des articles L.2120 à L.2121-27.

L'article 17 de la loi ajoutait un article L.2102-22 au Code des transports, prévoyant : « *En cas de changement d'employeur, les salariés précédemment employés par le groupe mentionné à l'article L.2101-1 et régis par le statut mentionné à l'article L.2101-2 conservent le bénéfice de la garantie d'emploi selon les motifs prévus par ce même statut et continuent, ainsi que leurs ayants droit, de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite, dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective mentionnée à l'article L.2162-1. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes. Un décret précise les modalités d'application du présent article* ».

La loi prévoit donc notamment le maintien pour le cheminot affilié au régime spécial, et ses ayants droit, de l'affiliation, des prestations et pensions du RS pour sa partie retraite uniquement, et à la condition que le transfert ait été opéré vers une entreprise appliquant la CCN de la branche ferroviaire. Le nouvel employeur sera redevable des cotisations au régime spécial.

Le décret envisagé par l'article 17 est paru au Journal Officiel du 31 décembre 2021 sous le numéro 2021-1949.

Ce décret modifie :

- Le décret n°2007-730 du 7 mai 2007 relatif à **la caisse de prévoyance et de retraite** du personnel de la Société nationale des chemins de fer français ;
- Le décret n°2007-1056 du 28 juin 2007 relatif **aux ressources de la caisse de prévoyance et de retraite** du personnel de la Société nationale des chemins de fer français ;
- Le décret n° 2008-639 du 30 juin 2008 relatif au **régime spécial de retraite** du personnel de la société nationale SNCF et ses filiales relevant du I de l'article L.2101-2 du Code des transports ;
- Le décret n° 2010-1362 du 10 novembre 2010 relatif au **régime de prévoyance** du personnel de la société nationale SNCF et ses filiales relevant du I de l'article L.2101-2 du code des transports.



## Personnels concernés par le champ d'application du décret

Le champ d'application est fixé par l'article 17 de la loi de 2018 (conditions cumulatives) :

- Personnels statutaires (qui est la condition d'affiliation au régime spécial) ;
- Changement d'employeur volontaire ou non ;
- Nouvel employeur en dehors du Groupe Public Unifié constitué par « *la société nationale à capitaux publics SNCF et ses filiales directes et indirectes* » (**article L.2101-1 du Code des transports**) ;
- Nouvel employeur appliquant la CCN de la branche ferroviaire.

**L'article L.2101-2** dispose : « *I.- La société nationale SNCF et les sociétés relevant des activités exercées au 31 décembre 2019 par le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L.2101-1 dans sa rédaction antérieure à la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire emploient des salariés régis par un statut particulier élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État et des salariés sous le régime des conventions collectives.*

*II.- Sans discrimination liée à leur statut d'emploi ou à leur origine professionnelle, les salariés des sociétés relevant du champ mentionné au I peuvent occuper tout emploi ouvert sur ce périmètre, avec continuité de leur contrat de travail ».*

**L'article L.2101-2-1** du même code dispose : « *La création de filiales par la société nationale SNCF ou ses filiales dans le champ du I de l'article L.2101-2 ne porte pas atteinte à l'application du statut mentionné au même article L.2101-2 aux salariés précédemment régis par celui-ci.*

*Cette création ne porte pas davantage atteinte, pour l'ensemble des salariés compris dans le champ du I dudit article L.2101-2, au maintien des conventions et accords collectifs qui leur étaient applicables ainsi que des dispositions réglementaires propres au groupe public et des dispositions propres à toute société du groupe public unifié mentionné à l'article L.2101-1 ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux articles L.2261-14, L.2261-14-2 et L.2261-14-3 du code du travail ».*

Enfin, l'article L.233-1 du Code du commerce définit la filiale comme une société dont le capital est détenu à plus de moitié par une autre société (la société mère).

En conséquence, selon la loi, le changement d'employeur volontaire ou non d'un personnel statutaire (et donc affilié au RS) emporte :

- La désaffiliation dans tous les cas du régime spécial de Prévoyance (Assurance-Maladie) et son affiliation pour cette couverture au régime général ;
- La désaffiliation du régime spécial de retraite si le nouvel employeur n'applique pas la CCN de la branche ferroviaire ;
- Le maintien de l'affiliation au régime spécial de retraite sans application du décret d'application de l'article 17 si le nouvel employeur fait partie du GPU au titre « *des activités exercées au 31 décembre 2019 par le groupe public ferroviaire* » ;
- Le maintien du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite, dans le cas où le nouvel employeur n'est pas partie du GPU mais applique la CCN de la branche ferroviaire.

## Conséquences du décret sur les droits des cheminots concernés

### La suppression des allocations décès conjoint

L'article 4 du décret modifie l'article 4.3 du règlement de Prévoyance (annexe au décret n°2010-1362 du 10 novembre 2010 relatif au régime de prévoyance du personnel de la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs) pour supprimer aux personnels changeant d'employeur (personnels concernés par le décret d'application de l'article 17 de la loi de 2018) le bénéfice des allocations décès conjoint et enfant (allocation forfaitaire d'un montant égal à 25 % de la rémunération totale annuelle brute, minimum 9 829€ et maximum 20 456€).

## La suppression des allocations décès enfant

L'article 4 du décret modifie l'article 4.4 du règlement de Prévoyance (annexe au décret n°2010-1362 du 10 novembre 2010 relatif au régime de prévoyance du personnel de la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs) pour supprimer aux personnels changeant d'employeur (personnels concernés par le décret d'application de l'article 17 de la loi de 2018) le bénéfice des allocations décès conjoint et enfant (allocation forfaitaire d'un montant d'environ 4 000€).

## La suppression de la Prestation Spéciale d'Accompagnement

L'article 4 du décret modifie l'article 5.1 du règlement de Prévoyance (annexe au décret n°2010-1362 du 10 novembre 2010 relatif au régime de prévoyance du personnel de la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs) pour supprimer aux personnels changeant d'employeur (personnels concernés par le décret d'application de l'article 17 de la loi de 2018) le bénéfice de la prestation spéciale d'accompagnement (1 500€ auxquels s'ajoute un supplément de 1 500€).

## La suppression de l'allocation de fin de carrière

L'article 4 du décret modifie l'article 5.2 du règlement de Prévoyance (annexe au décret n°2010-1362 du 10 novembre 2010 relatif au régime de prévoyance du personnel de la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs) pour supprimer aux personnels changeant d'employeur (personnels concernés par le décret d'application de l'article 17 de la loi de 2018) le bénéfice de l'allocation de fin de carrière (1/12 de la rémunération totale annuelle brute, sur la base d'un temps complet, y compris pour les agents à temps partiel).

## La réduction des revenus en cas de maladie

La loi du 27 juin 2018 « *pour un nouveau pacte ferroviaire* » acte la perte de l'affiliation au régime spécial de prévoyance pour les agents changeant d'employeur en dehors du GPU, notamment les agents transférés.

En conséquence, ces agents seront basculés vers le régime général d'Assurance Maladie.

En cas d'arrêt de travail pour maladie, ces agents ne bénéficieront plus du maintien de salaire statutaire (184 jours sur 12 mois + 180 jours en demi-solde. En longue maladie : 3 années de maintien de salaire + 2 années de demi-solde).

En cas d'arrêt de travail pour maladie, ces agents bénéficieront du versement des Indemnités Journalières de Sécurité Sociale du régime général (IJSS).

Le montant des IJSS est égal à 50 % du salaire journalier de base (versement chaque jour calendaire de : salaire mensuel / 30 X 50 %).

Pour un arrêt de travail de 7 jours, le cheminot du Cadre Permanent perçoit 100 % de son salaire, le cheminot transféré au régime général percevra 50 % au titre des IJSS. Les IJSS sont complétées à hauteur de 90 % par l'employeur durant 30 jours puis 66 % durant les 30 jours suivants (articles L.1226-1 et D.1226-2 du Code du travail).

En conséquence, le cheminot basculé au régime général subira une baisse de revenus en cas d'arrêt de travail pour maladie.

En parallèle de cette baisse de revenus, l'article 2 du décret modifie l'article 2 du décret n°2007-1056 du 7 mai 2007 relatif aux ressources de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français.

Il est ajouté un point 4 bis qui impose aux cheminots changeant d'employeur (personnels concernés par le décret d'application de l'article 17 de la loi de 2018) de cotiser sur la base des « *éléments qui auraient servi à les déterminer si l'intéressé était resté en activité* » lorsqu'ils sont en arrêt de travail pour maladie.

**Le décret impose donc un surcroît de cotisations sur un revenu réduit.**

## La restriction des conditions d'accès à la pension de réforme

### ► La situation actuelle dans le GPU

La pension de réforme est une pension de retraite du régime spécial (article 2 du décret 2008-639 du 30 juin 2008 relatif au régime spécial de retraite du personnel de la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs).

L'article 15 du chapitre 12 du Statut des relations collectives entre SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités constituant le groupe public ferroviaire et leurs personnels prévoit : « *Tout agent qu'une maladie, une blessure ou une infirmité met dans l'impossibilité d'occuper un emploi au sein d'un des EPICs constituant le GPF peut demander sa mise à la réforme.*

*De son côté, l'EPIC employeur peut prononcer l'admission à la réforme d'un agent, qu'une maladie, une blessure ou une infirmité rend incapable de rester à son service. La mise à la réforme est prononcée par l'EPIC employeur après avis de la commission de réforme ».*

L'article 13.5 du chapitre 12 du Statut prévoit en outre, que dans le cas d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, la procédure de réforme est engagée si, durant la période d'arrêt de travail, le médecin conseil estime que l'état médical de l'agent ne lui permet plus de tenir un emploi au sein d'un des EPICs constituant le GPU.

Les mêmes dispositions sont prévues à l'initiative du médecin-conseil de la CPR dans le cas d'un accident ou maladie d'origine non-professionnelle (article 7.4 du chapitre 12 du Statut).

**Aucune condition de taux d'invalidité ou incapacité n'est exigée pour pouvoir ouvrir droit à la réforme.**

**La mise à la réforme annule la décote applicable à la pension (article 13 du décret 2008-639 du 30 juin 2008). Ce droit est donc essentiel pour les cheminots.**

En 2021, au 30 septembre, 305 dossiers de réforme ont été examinés en commission dont environ la moitié sur demande de l'agent.

### ► La modification restrictive des conditions d'admission à la réforme

L'article 3 du décret modifie le décret 2008-639 du 30 juin 2008 en ajoutant un article 2bis qui modifie les conditions de mise à la réforme pour les cheminots changeant d'employeur (personnels concernés par le décret d'application de l'article 17 de la loi de 2018).

Pour ces cheminots, le droit à pension de réforme est désormais soumis dans tous les cas à une **décision de la CPR sans passage en commission de réforme et donc sans intervention et contrôle des représentants des cheminots.**

Ce droit à pension de réforme est en outre conditionné à :

- Soit une invalidité (consécutives à accident ou maladie d'origine non-professionnelle) ou une incapacité (consécutives à accident ou maladie d'origine professionnelle) supérieure à 66 % ;
- Soit sur demande du cheminot qui aurait été licencié par son nouvel employeur pour inaptitude médicale.

Ces nouvelles dispositions réduisent considérablement les conditions et donc le droit des cheminots à pension de réforme.

## L'impact sur le montant des pensions de réforme

### ► La situation actuelle dans le GPU

L'article 29 du règlement des retraites (décret 2008-639) prévoit :

- Le cumul des rentes accidents de travail / maladie professionnelle avec les pensions de retraite des cheminots (y compris pension de réforme) ;
- Lorsque la mise à la réforme est consécutive à l'accident ou la maladie professionnelle qui a donné lieu à attribution de la rente, le cumul est limité à 80 % du salaire revalorisé. En cas de dépassement, c'est la pension qui est écrêtée jusqu'à l'âge de 62 ans.

Pour les cheminots du Cadre Permanent, le seul écrêtement existant du montant de la pension de réforme a lieu en cas d'accident de travail ou de maladie professionnelle déterminante dans la mise à la réforme.

Le caractère déterminant d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle est décidé par la Commission Nationale de Réforme dans laquelle siègent les représentants des cheminots.

L'article 15 du chapitre 12 du Statut prévoit : « *La commission de réforme apprécie la réalité des infirmités invoquées, leur imputabilité au service, et le bien-fondé de la réforme* ».

Le référentiel d'application GRHO359 (Règlement d'assurance maladie, longue maladie, maternité, réforme et décès des agents du cadre permanent) prévoit en son article 33 que la Commission de Réforme répond formellement à la question suivante à la majorité des voix : « *Si la réforme est partiellement consécutive à un accident de travail ou une maladie professionnelle, est-ce que l'accident du travail ou la maladie professionnelle est l'élément déterminant de la réforme* ».

C'est la réponse à cette question qui conduit à l'écrêtement ou non de la pension de réforme.

En pratique, actuellement, seules environ 15 à 20 % de mises à la réforme font suite à un accident du travail ou une maladie professionnelle qui en est l'élément déterminant entraînant un plafonnement de la pension.

### ► L'instauration d'un plafonnement systématique

Le plafonnement de la pension de réforme prévu à l'article 29 du règlement des retraites n'a pas été modifié pour les cheminots changeant d'employeur.

**S'agissant des accidents du travail ou maladie professionnelle, le décret fait cependant de la rente d'incapacité permanente une condition de la mise à la réforme, et donc l'élément déterminant qui rend systématique l'écrêtement de la pension de réforme.**

Par ailleurs, s'agissant des accidents ou maladie d'origine non-professionnelle, l'article 3 du décret modifie le décret 2008-639 du 30 juin 2008 en ajoutant un article 2bis qui modifie le montant de la quasi-totalité des pensions de réforme pour les cheminots changeant d'employeur (personnels concernés par le décret d'application de l'article 17 de la loi de 2018).

L'article 2bis en question dispose : « *En cas de perception d'une pension d'invalidité prévue au titre IV du livre III du code de la sécurité sociale, le montant cumulé de la pension d'invalidité avec une pension de retraite de réforme ne peut excéder le montant qu'aurait perçu l'intéressé s'il avait bénéficié de la seule pension de retraite de réforme. En cas de dépassement de ce dernier montant, le montant de la pension de retraite de réforme est diminué à due concurrence de la pension d'invalidité perçue par l'intéressé* ».

Un salarié est considéré invalide, et perçoit donc une pension d'invalidité, si, après un accident ou une maladie d'origine non professionnelle, sa capacité de travail ou de gain est réduite d'au moins 2/3 (66 %).

C'est une des nouvelles conditions posées pour pouvoir prétendre à la réforme.

En clair, le nouveau texte, en restreignant l'accès à la réforme aux cheminots atteint d'un taux de 66 % d'invalidité, annule par là-même le versement de la pension d'invalidité (qui est versée jusqu'à l'âge de 62 ans) en écrêtant la pension de réforme de ce montant.

En résumé, le décret réduit d'une part les conditions d'accès à la réforme, et d'autre part, dans la quasi-totalité des cas, le montant de la pension de réforme servie au cheminot changeant d'employeur (personnels concernés par le décret d'application de l'article 17 de la loi de 2018).

## Les impacts négatifs des nouvelles modalités de calcul des pensions

### ► La suppression du caractère liquidable du salaire

Le régime spécial de retraite des cheminots est caractérisé notamment par une notion de « salaire liquidable ». Dans le régime général, cette notion n'existe pas.

La rémunération des cheminots affiliés au régime spécial est donc composée à la fois d'éléments « liquidables » et « non-liquidables ».

Les éléments liquidables sont soumis à cotisations sociales et sont intégrés dans le calcul de la pension (article 14 du décret 2008-639) :

- Le traitement fixe ;
- Les accessoires au traitement, notamment :
  - La prime de travail (valeur moyenne théorique mensuelle pour les agents à service continu autres que les agents de conduite, valeur réelle pour les agents de conduite) ;
  - La prime de fin d'année à l'exclusion de la fraction correspondant à l'indemnité de résidence ;
  - La gratification annuelle d'exploitation à l'exclusion de la fraction correspondant à l'indemnité de résidence ;
  - La gratification de vacances hors suppléments familiaux ;
  - Les suppléments de rémunération pour les agents placés sur la dernière position de rémunération des qualifications A à H dès lors qu'ils sont âgés d'au moins cinquante ans et justifient d'au moins cinq ans d'ancienneté sur la position de rémunération ;
  - La majoration salariale exceptionnelle de traitement, égale à 0,25 % par trimestre d'apprentissage accompli à la SNCF, cotisé et validé au régime général, dans la limite de huit trimestres ;
  - La majoration de la prime de travail attribuée aux agents justifiant d'au moins vingt ans dans un emploi pénible relevant de la liste figurant en annexe du décret.

Le gouvernement ayant refusé d'étendre la structuration de la rémunération statutaire aux entreprises de la branche ferroviaire, le décret supprime la notion de salaire liquidable pour les cheminots changeant d'employeur.

### ► Une usine à gaz qui ne reflète pas le travail du cheminot

En lieu et place du salaire liquidable valant pour assiette de cotisation et pour détermination de la pension de retraite, le décret prévoit un taux d'abattement forfaitaire.

L'article 3 du décret modifie l'article 14 du règlement des retraites en lui ajoutant un paragraphe 4bis qui instaure en lieu et place de la notion de salaire liquidable, un taux d'abattement forfaitaire.

La définition de ce taux d'abattement forfaitaire apparaît à l'article 2 paragraphe 4 bis (créé pour l'occasion) du décret n°2007-1056 relatif « *aux ressources de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français* » du 28 juin 2007.

Cet article définit, pour les cheminots du cadre permanent ayant changé d'employeur (champ d'application de l'article 17 de la loi de 2018) la rémunération servant d'assiette aux cotisations et au calcul de la pension.

Cette rémunération est définie comme :

- L'ensemble de la rémunération soumise à cotisations sociales perçue par le cheminot ;
- A l'exception des remboursements de frais professionnels, de l'intéressement, des chèques-vacances, de la participation aux bénéfices, de la participation aux complémentaires-santé, de l'épargne d'entreprise... ;
- Auquel est appliqué un taux d'abattement correspondant à la part d'EVS (éléments non-liquidables à la SNCF), qui devrait correspondre aux allocations puisque les indemnités constituent des remboursements de frais professionnels.

Ce taux d'abattement est établi par la direction SNCF selon la médiane des coefficients individuels au niveau de chacun des 144 emplois-types.

Un arrêté ministériel doit définir le barème des taux d'abattement applicables par emploi-type et la périodicité de son actualisation, qui ne peut être supérieure à quatre ans.

En cas d'occupation d'un emploi n'entrant pas dans la classification des emplois-types de branche, il est appliqué le taux d'abattement de l'emploi-type le plus proche.

L'employeur notifie au salarié son taux d'abattement au moins tous les trois ans.

Les taux par « emploi-type » sont définis par la direction SNCF seule, sans élément de justification ou de vérification, et seront retranscrits dans un arrêté ministériel.

Aucun arrêté ministériel établissant ce barème n'est pour l'heure paru.

Cependant, selon les documents (rédigés par la direction SNCF) transmis par le gouvernement dans le cadre de la préparation du décret, mentionnent les taux suivants :

		qualification	A	B	C	D	E	F	G	H
		Classe	1	2	3	4	5	6	7	8
Maintenance et travaux du réseau ferré et des gares	Opérateur de maintenance et de travaux de l'infrastructure et des gares			71,65%	74,83%	78,05%				
	Opérateur de maintenance et de travaux de systèmes électriques, télécoms et informatiques			76,54%	77,25%	80,29%				
	Technicien de maintenance et de travaux de l'infrastructure et des gares					82,85%	82,50%			
	Technicien de maintenance et de travaux des systèmes électriques, télécoms et informatiques					83,10%	84,58%			
	Spécialiste Méthode Planification Maintenance et travaux						86,95%	85,67%	87,01%	89,03%
	Chargé de gestion de site			92,46%	90,41%	91,51%				
	Responsable/Gestionnaire Opérationnel de Maintenance Infrastructure et travaux						78,93%	80,37%	77,62%	
Maintenance matériel roulant et spécialisée	Opérateur de maintenance des matériels et prestations associées			82,60%	84,69%	86,86%				
	Opérateur de maintenance industrielle			85,87%	88,32%	88,83%				
	Technicien de maintenance des Matériels					85,00%	89,64%	87,52%		
	Technicien en gestion de maintenance, ingénierie et organisation industrielle					83,73%	88,90%	89,15%		
	Manager de proximité Matériel						84,12%	84,38%	81,45%	
	Ingénieur en maintenance et organisation industrielle						90,24%	90,86%	89,77%	89,40%
Pilotage et animation de la sécurité et de la qualité	Documentaliste				93,69%	92,97%				
	Evaluateur métier					90,47%	86,48%	85,74%	84,55%	
	Expert métier Sécurité						89,57%	87,87%	88,67%	89,45%
	Responsable pôle de sécurité ferroviaire							81,40%	84,36%	84,93%
	Responsable HOSE						90,69%	90,33%	90,15%	
Circulation / exploitation	Opérateur ferroviaire circulation			81,13%	82,01%	81,61%				
	Technicien ferroviaire circulation					80,76%	82,47%			
	Gestionnaire PC					83,53%	84,56%			
	Gestionnaire/acheteur sillons					90,95%	93,18%	91,76%	91,88%	
	Responsable de PC						84,69%	83,46%		
	Responsable de site secteur Circulation/exploitation						78,45%	79,25%	80,29%	

Production ferroviaire	Gestionnaires moyens hommes/matériels				87,45%	85,40%	85,67%		
	Opérateur de sécurité au sol	80,44%	82,02%	83,03%					
	Opérateur ferroviaire industrie	76,97%	80,19%	79,63%					
	Manutentionnaire	88,56%	90,12%						
	Responsable conception et/ou méthode					90,24%	85,09%	82,53%	83,27%
	Responsable de site/secteur					82,29%	80,01%		
Conduite /manœuvre	Conducteur tram-train			84,44%	87,11%				
	Conducteur ligne				86,18%	88,08%			
	Conducteur manœuvre, remonte et navette de fret de proximité			86,89%	89,02%				
	Responsable de site traction					?	79,72%	77,51%	
Fret	Opérateur Fret au sol	80,05%	80,36%	83,16%					
	Technicien Commercial Fret			92,83%	94,10%	92,09%			
	Technicien Fret			84,33%	87,34%	85,20%			
	Spécialiste commercial et marketing Fret						91,65%	92,91%	87,42%
	Spécialiste gestion de production fret						87,64%	87,98%	89,64%
	Responsable de site/secteur Fret					73,77%	78,53%	81,50%	
Ingénierie /bureau d'études	chargé de production ingénierie				93,55%	92,75%	92,87%	92,27%	
	Chef de projet MOE					93,15%	91,53%	89,97%	90,87%
	Appui aux Projets			92,24%	93,75%	92,23%	91,77%		
	Responsable ingénierie							92,45%	90,49%
	Responsable MOA - pilote d'opération						93,37%	91,50%	91,40%
Services / relation client / marketing	Agent d'accompagnement d'un train de voyageurs et/ou de la relation client	80,04%	80,15%	78,55%					
	Assistant commercial		92,28%	91,15%	92,78%	86,58%			
	Chargé d'affaires commercial et marketing				92,39%	91,15%	89,65%	89,50%	
	Chargé de la relation client	83,12%	84,56%	85,34%					
	Manager de proximité relation client			82,58%	81,97%	82,65%	83,99%		
	Responsable commercial					88,05%	89,93%	86,84%	

Responsables / Management	Responsable d'Activité de Maintenance							81,04%	81,97%
	Responsable d'unité, d'agence, de zone						77,29%	79,80%	81,00%
	Directeur commercial								90,74%
	Directeur/Responsable d'activité ferroviaire								83,41%
Fonctions transverses	Agent d'entretien	83,98%	96,27%						
	Opérateur de l'environnement de travail		93,32%	94,54%	92,46%				
	Gestionnaire ressource/support		91,93%	92,90%	92,47%				
	Chargé de gestion ressource/support				91,11%	90,59%	89,66%	88,66%	
	Spécialiste ressource/support					93,53%	91,34%	91,04%	90,85%
	Responsable ressource/support							89,38%	88,69%
	Directeur ressource/support								90,60%
Sûreté	Opérateur de la sûreté ferroviaire	71,59%	75,26%	77,73%					
	Technicien Sûreté ferroviaire			77,31%	78,75%	81,24%			
	Spécialiste Sûreté ferroviaire				82,78%	84,68%	84,57%		
	Responsable Sûreté ferroviaire								Pas d'emploi repère associé
DSI	Technicien Digital et Informatique				92,75%	90,18%			
	Spécialiste Informatique et Digital						90,88%	92,45%	92,63%
	Responsable Informatique et Digital							88,05%	91,81%
Medical / Social	Travailleur social				91,74%	94,79%	92,86%		
	Paramédical				97,90%	96,28%	93,94%		
	Médecin								



Ces taux forfaitaires médians ne correspondent pas par construction à l'activité du cheminot concerné, ce dont il résulte une déconnexion inédite entre le revenu d'activité et le revenu de remplacement qu'est la pension de retraite. La pension de retraite ne serait dès lors plus la conséquence d'une carrière.

Par exemple, le déplacement complet est courant à la SNCF dans certains métiers pour pallier les déficiences structurelles en emplois. Ce recours plus ou moins massif influe nécessairement à la hausse sur la part médiane d'EVS dans les emplois-types.

C'est donc cette part faussée qui sera appliquée aux cheminots transférés qui eux, ne seront probablement pas sujets aux déplacements à ce niveau dans la PME qui les emploiera sur un périmètre réduit.

En outre, le système d'EVS existant à la SNCF repose sur une réglementation interne qui n'est pas applicable pour l'heure dans les autres entreprises de la branche. Il est dès lors probable que les cheminots transférés ne perçoivent pas ces sommes.

Il s'ensuivra un abattement forfaitaire sur des sommes non-perçues et donc une réduction directe du niveau de pension des cheminots.

### **Le salaire de référence réalisé moyen en lieu et place du salaire de référence théorique fixe**

La pension d'un cheminot affilié au régime spécial est schématiquement égale à (sans tenir compte de l'éventuelle décote) :

$$\text{Pension (P)} = \text{salaire de référence (S)} \times \text{durée affiliation} / \text{durée affiliation prévue par le régime} \times \text{taux plein du régime (T = 75 \% pour le régime spécial)}$$

**Exemple** : pour un salaire de référence de 2 000 €, avec 155 trimestres acquis pour une durée d'affiliation requise pour le taux plein de 165 trimestres (personnel sédentaire génération 1963).

Dans cet exemple très schématique, la pension P du régime spécial (sans tenir compte de l'éventuelle décote) serait d'un montant de 1 409 € : 2 000 X (155/165) X 75 %.

#### **► La situation actuelle dans le GPU**

Le salaire de référence applicable pour les agents du cadre permanent de la SNCF est un salaire fixe théorique comprenant :

- le traitement fixe ;
- les accessoires au traitement.

L'article 14 du décret n° 2008-639 du 30 juin 2008 prévoit : « *La pension est calculée sur les éléments de rémunération afférents à la position, à l'échelon et à la catégorie de prime de travail de l'agent au moment de la cessation de ses fonctions, à condition que cette position, cet échelon et cette catégorie de prime de travail lui aient été attribués depuis au moins six mois (...) Pour l'application du présent alinéa, les services effectués à temps partiel sont assimilés aux services effectués à temps complet. (...) Lorsque l'agent, à une époque quelconque de sa carrière, s'est vu attribuer une position inférieure ou une catégorie de prime de travail différente pour raison de santé ou faute professionnelle, la pension est calculée sur la plus avantageuse des rémunérations* ».

Pour résumer schématiquement, la rémunération prise en compte correspond à la valeur théorique de la meilleure position occupée dès lors qu'elle a été validée pendant 6 mois.

L'écart de langage tenant à employer le terme « six dernier mois » induit en erreur car la rémunération prise en compte n'est pas moyenne mais fixe.

La référence à une valeur théorique de la rémunération (sauf primes de traction) permet de neutraliser les effets de l'utilisation de l'agent sur le calcul de la pension. Ainsi, le temps partiel, la grève, la maladie ou encore l'activité partielle, n'ont pas d'incidence sur le niveau du salaire de référence.

La référence à des éléments fixes de rémunération plutôt que moyens permet de prendre en compte la meilleure situation.

### ► Vers une désastreuse moyenne réalisée

L'article 3 du décret modifie l'article 14 du règlement des retraites en lui ajoutant un paragraphe 4bis instaurant un salaire de référence égal à la moyenne des six ou douze derniers mois de salaire avant le départ en retraite, abattue du taux d'EVS selon l'emploi-type. Le cheminot ayant changé d'employeur est informé, lors de la liquidation de sa pension, et à sa demande, des modalités de détermination de la période de référence retenue.

Pour les cheminots transférés, le salaire de référence pris en compte pour le calcul de la pension de retraite sera basé sur un montant réalisé et moyen.

Le caractère « réalisé » ne permet pas de neutraliser les effets de l'utilisation de l'agent sur le calcul de sa pension.

La moyenne des salaires appliquée au calcul, qu'elle soit sur 6 ou 12 mois, ne permet pas de prendre en compte la meilleure rémunération, ni de neutraliser les moins bonnes périodes.

Par comparaison, même la règle du régime général (moyenne des 25 meilleures années) permet de neutraliser une partie des mauvaises années. Or, la règle imposée aux cheminots par le nouveau décret ne se base pas sur les meilleures rémunérations, mais sur une moyenne.

Dans certaines situations, cette règle aura des effets désastreux.

Plusieurs types de situation sont neutralisées par les textes (article 2 du décret n°2007-1056 du 28 juin 2007 : neutralisation des périodes d'interruption d'activité pour maladie, maternité, paternité ou adoption et en cas de bénéfice d'une pension d'invalidité ou d'une rente pour accident du travail ou maladie professionnelle, tant qu'il n'a pas été mis fin au contrat de travail, CPA, réduction d'activité au titre du congé parental d'éducation...).

**Cependant, certaines absences impactent directement le salaire et pèseront sur le calcul : la grève.**

**D'autres absences donnent lieu à versement de sommes qui ne sont pas prises en compte dans le cadre du calcul du salaire de référence : activité partielle, congés pour proche aidant...**

Les périodes d'activité partielle sont assimilées à une durée d'assurance, c'est-à-dire à des trimestres cotisés (décret n°2021-570 du 10 mai 2021). Cependant les indemnités versées en lieu et place du salaire n'entrent pas en compte dans le calcul du salaire de référence moyen, que ce soit pour les salariés du régime général ou les cheminots du cadre permanent transférés.

Par exemple, un cheminot qui, dans les 6 mois précédant son départ en retraite, exercerait son droit de grève pendant 3 semaines et qui serait placé par son employeur en activité partielle durant 3 autres semaines, aurait son salaire de référence amputé de 6 semaines.

En reprenant l'exemple du cheminot sédentaire de la génération 1963, ayant une durée d'assurance de 155 trimestres ayant un salaire mensuel de 2 000 euros, son salaire (moyen) de référence serait ainsi abaissé à environ 1 770 € au lieu de 2 000 €.

Sa pension serait donc (toujours très schématiquement) d'un montant de 1 246 € en lieu et place des 1 409 € qu'il aurait perçu avec le salaire de référence fixe théorique en vigueur à la SNCF.

**Ces effets directs sur le calcul des pensions auront un effet négatif immédiat et définitif sur l'ensemble des pensions de droit direct (pension d'ancienneté, pension proportionnelle et pension de réforme), mais également sur les pensions de droit dérivé (pension de reversion, pension d'orphelin...).**

### ▶ Le cas des primes de Traction prises en compte

Les primes de Traction sont les seuls accessoires de salaire pris en compte selon leur montant réalisé et non-théorique. Cette différenciation tient principalement au fait que leur montant est très inégalitaire et fluctuant.

L'article 14, paragraphe III du règlement des retraites (décret 2008-639 du 30 juin 2008) prévoit :  
« *le montant de la prime de traction pris en compte pour le calcul de la retraite correspond, par dérogation au II du présent article, à la moyenne annuelle des primes de traction soumises à retenue pour la retraite réalisées au cours des trois années civiles les plus productives de la carrière de l'agent (...) Cette moyenne est revalorisée en fonction des taux en vigueur au moment de la cessation des fonctions. En cas d'activité à temps partiel, les primes de traction correspondantes sont rétablies proportionnellement sur la base du temps plein. Toutefois, l'agent bénéficie de la prise en compte de la moyenne des primes de traction soumises à cotisation pour la retraite pendant les trente-six mois précédant la cessation des fonctions, si ce mode de calcul s'avère plus favorable* ».

Cependant, il n'existe pas de primes de Traction en dehors de la SNCF.

La pension des cheminots transférés ne tiendra donc pas compte de cette règle.

**Les primes de Traction prises en compte seront dès lors celles réalisées (en moyenne) durant les 12 mois précédant la date de transfert vers la nouvelle entreprise.**

En effet, l'article L.2121-26 du Code des transports (issu de la loi de 2018) prévoit que les salariés employés par le GPU dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel attributaire bénéficient notamment d'un niveau de rémunération qui ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération, comprenant la rémunération fixe, les primes, indemnités, allocations et gratifications, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur, hors éléments exceptionnels.

**Cette situation fait fi des parcours professionnels, de la revalorisation des primes de traction et va donc mécaniquement engendrer une baisse du niveau de pension des agents de conduite.**

### ▶ D'autres solutions possibles

**Il est tout à fait possible de calculer la pension du cheminot transféré selon une reconstitution fictive de sa carrière, de manière à le positionner sur un niveau de salaire théorique fixe et ainsi préserver ses droits.**

## **L'absence de mesures en faveur des cheminots exposés à l'amiante**

Les cheminots du cadre permanent victime d'une maladie professionnelle consécutive à leur exposition à l'amiante ont droit à un départ anticipé en retraite dès 50 ans s'ils totalisent 15 ans de services appréciés jusqu'à l'âge de 55 ans (article 4 du décret 2008-639 du 30 juin 2008).

La durée d'affiliation au régime spécial retenue pour le calcul de la pension (nombre de trimestres) est reconstituée comme s'ils avaient poursuivi leur activité jusqu'à 55 ans, âge d'ouverture des droits en vigueur au moment de la rédaction des textes.

Les cheminots victimes d'un empoisonnement à l'amiante par leur employeur et d'une maladie professionnelle en résultant, ont droit d'une part à une retraite anticipée du fait d'une espérance de vie réduite et d'autre part à une reconstitution de leur durée d'assurance afin de ne pas grever leur niveau de pension.

Or, l'âge d'ouverture des droits à retraite a été repoussé au-delà de 55 ans pour les cheminots nés après 1955, et la durée d'assurance requise a été allongée, influant sur le niveau de pension.

**La Fédération CGT des Cheminots a demandé au Gouvernement de modifier ces dispositions en reconstituant la carrière des cheminots concernés jusqu'à l'âge d'ouverture des droits de manière à ne réellement pas les léser par un départ anticipé.**

**Alors que la publication du décret 2021-1949 du 31 décembre 2021 aurait pu permettre de faire droit à cette légitime demande, le Gouvernement s'y est refusé !**

