



# RÉFORME DES RETRAITES



## L'UNSA-FERROVIAIRE DÉCRYPTE...

Paris, 4 octobre 2019

### EN QUELQUES MOTS...

Contrairement à ce qu'annonce le gouvernement, la réforme des retraites sera tout sauf un long fleuve tranquille.

L'Unsa-Ferroviaire analyse pour vous les arguments avancés dans ce projet de réforme pour un système universel de retraite.

Les cheminots ont su se mobiliser le 24 septembre à l'appel de l'UNSA-Ferroviaire : ils ne laisseront pas passer une réforme des retraites qui n'a qu'un but : diminuer leurs droits !

Le régime spécial présente des particularités issues de sa longue histoire et des contraintes spécifiques de la production et de l'activité ferroviaires. Il

serait dangereux et extrêmement pénalisant de toucher un curseur sans aménager les autres. Les mécanismes du régime spécial de retraite sont adaptés, clairs et compréhensibles.

Rappelons également que si les recrutements relevant de ce régime spécial sont supprimés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, pour autant, **le rapport DELEVOYE ne propose aucune mesure de compensation pour les salariés contractuels du ferroviaire !**

**En l'état du projet DELEVOYE, tous les salariés du ferroviaire, actuels et futurs, seraient perdants !**

### L'UNSA-FERROVIAIRE DÉCRYPTE

#### LE PROJET ACTUEL

**LA RÉFORME DES RETRAITES VA RÉTABLIR L'ÉQUITÉ ENTRE LES SALARIÉS**

**FAUX** Le système envisagé va définitivement individualiser la retraite, sans prendre en compte les spécificités actuelles.

La prise en compte du salaire des six derniers mois pour les statutaires et des 25 meilleures années pour les personnels contractuels, serait remplacée par la prise en compte de la totalité de la carrière, qui intégrera des périodes où la rémunération a été moindre (chômage, arrêts de travail, salaire de début de carrière par exemple). La base de calcul de la pension sera donc plus basse et la pension également.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'équité ne signifie ni le nivellement et l'égalité par le bas, ni une petite pension pour tous, mais l'inverse, avec la défense et la prise en compte des spécificités des régimes !**

## LA RÉFORME DES RETRAITES PRENDRA EN COMPTE LA PÉNIBILITÉ

**FAUX** Dans les préconisations de M. DELEVOYE, seuls quelques rares métiers bénéficieraient de mesures de compensation de la pénibilité, mais absolument rien n'est prévu pour les salariés du ferroviaire.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, la pénibilité des métiers de l'activité ferroviaire doit être prise en compte pour tous les salariés en instaurant un minimum de cinq années de bonification !**

## LA RÉFORME DES RETRAITES VA PERMETTRE AUX SALARIÉS DE PARTIR QUAND ILS LE SOUHAITENT

**FAUX** Avec la prise en compte de la totalité de la carrière, les salariés seront dans l'obligation de cotiser plus longtemps pour espérer un montant de pension leur permettant de vivre décemment. Il est prévu un départ possible à 62 ans, mais un âge d'annulation de la décote qui serait fixé à 64 ans à la mise en œuvre de la réforme, avec un allongement progressif en fonction de l'équilibre budgétaire.

**L'UNSA constate que les départs anticipés ne seraient de facto plus possibles et que l'âge d'annulation de la décote serait sans cesse repoussé !**

## LES PRÉCÉDENTES RÉFORMES DES RETRAITES NE SONT PAS ALLÉES ASSEZ LOIN

**FAUX** Les droits à la retraite se sont déjà fortement dégradés, avec une obligation de cotiser 43 ans au lieu des 37,5 ans pour une retraite à taux plein. Idem pour l'âge d'ouverture des droits qui a été repoussé de deux ans, mais imposant encore cinq ans supplémentaires pour annuler la décote. C'est donc aujourd'hui sept ans de plus que les cheminots statutaires doivent effectuer, pour bénéficier d'une pension équivalente.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, les efforts consentis ont déjà été très importants : la ligne rouge ne doit pas être franchie !**

## LA RÉFORME DES RETRAITES VA PERMETTRE UN RETOUR À L'ÉQUILIBRE DES CAISSES DE RETRAITE

**FAUX** Actuellement, la CPRP SNCF compte 256 000 pensionnés pour 139 000 salariés cotisants. Il est donc mathématiquement impossible que le régime soit à l'équilibre. Le choix de réduire drastiquement les effectifs depuis des décennies, de supprimer à partir de 2020 les recrutements au Statut, empirera le rapport entre cotisants et retraités. Le régime de retraite « universelle » ne modifiera en rien ce déséquilibre.

**L'UNSA-Ferroviaire considère que réduire les pensions actuellement versées, pour un motif d'équilibre budgétaire, reviendrait à supprimer la solidarité intergénérationnelle et inter-régimes, pour assumer des choix politiques néfastes dont les cheminots ne sont en rien responsables !**

## LE TAUX DE LA COTISATION RETRAITE EMPLOYEUR N'ÉVOLUERA PAS

**FAUX** Pour le régime spécial, l'Entreprise verse actuellement des cotisations sociales employeur calculées sur deux taux :  $T1+T2 = 37,24\%$ . Le taux  $T2$ , soit  $13,85\%$  finance les spécificités du régime spécial de retraite.

Dans le nouveau système par points, les entreprises seront soumises à un seul et unique taux de cotisation, de  $16,87\%$  ! Soit moins  $20\%$  de cotisations employeurs dans le nouveau système par points.

En 2026, les taux de "cotisations employeurs et salariés" de notre régime spécial passeraient de  $48,19\%$  à  $28,12\%$  dans le système à points.

**L'UNSA-Ferroviaire constate que cela entraînera de facto un manque cruel de ressources pour financer les futures pensions. Pire, cela signifierait la fin prématurée de notre régime spécial de retraite !**

## LA RÉFORME MAINTIENDRA LES DROITS ACQUIS PAR LE SYSTÈME ACTUEL À L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA RETRAITE UNIVERSELLE

**FAUX** Sur ce point, les préconisations de M. DELEVOYE ne sont qu'incantatoires et posent plus de questions qu'elles n'apportent de réponses. Comment les droits acquis seraient transformés en points ? Comment prendre en compte la rémunération des six derniers mois ou des 25 meilleures années dans le futur système ? À

quel âge la décote s'annulerait-elle ? Comment seront financés les droits acquis ?

Pour l'UNSA, le sujet n'est pas maîtrisé (ou affiché...) par les décideurs et une négociation avec les représentants des salariés devient urgente !

### LA RÉFORME DES RETRAITES CONSERVE LE PRINCIPE DE LA RÉPARTITION

**FAUX** Le système par points est bien prévu par répartition dans les préconisations Delevoye (les cotisations des salariés et employeurs servent à verser la pension aux retraités). Mais en baissant d'une manière significative le niveau des pensions de tous les salariés, le projet obligerait les salariés (en capacité de le faire !) à souscrire des formes de placement pendant leur activité en prévision de la retraite.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est une transition insidieuse de la répartition vers la capitalisation « en marche », en individualisant le droit à la retraite de chaque salarié en fonction de ses revenus !

### LA RÉFORME DES RETRAITES PERMET À CHAQUE SALARIÉ DE CONNAÎTRE SON FUTUR MONTANT DE RETRAITE ET CETTE DERNIÈRE NE POURRA PAS BAISSER

**FAUX** Chaque génération aura un niveau de pension différent de la précédente et de la suivante.

La valeur du point sera déterminée uniquement au moment du départ en retraite, en fonction de la situation économique et démographique du pays. La valeur du point ne sera donc pas la même pour toutes et tous, en fonction de l'âge auquel on prendra sa retraite et du contexte économique.

L'UNSA-Ferroviaire constate que 1€ cotisé n'assurera donc pas les mêmes droits à toutes et tous !

## EN CONCLUSION

Ces premiers décryptages font apparaître la réalité des impacts du projet derrière la communication et les incantations de façade.

Voilà les cheminots de nouveau mis à l'index de la solidarité nationale, après une réforme ferroviaire indigeste promulguée en 2018, qui n'a toujours pas été digérée (dans tous les sens du terme !) par le corps social, et dont certains décideurs s'aperçoivent aujourd'hui combien elle a été mal conçue !

L'UNSA-Ferroviaire invite d'ores-et-déjà les Pouvoirs Publics à rester cohérents : l'article 17 de la Loi 2018-515 du Nouveau Pacte Ferroviaire de 2018 acte le maintien du régime spécial de retraite aux salariés transférés ; d'autre part, le régime spécial devient maintenant et de fait un régime « d'extinction », en raison de l'arrêt des recrutements au Statut !

Pour l'UNSA-Ferroviaire, tous les cheminots au Statut doivent donc conserver en l'état leur affiliation au régime spécial de retraite, jusqu'à la fin de leur activité professionnelle.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la pénibilité des emplois des salariés Contractuels du ferroviaire doit être reconnue par l'octroi d'un minimum de cinq années de bonifications, leur permettant de partir plus tôt en retraite.

Enfin, l'UNSA-Ferroviaire revendique une période de transition pour les salariés Contractuels de plusieurs décennies entre les dispositifs actuels et futurs.

Les salariés du ferroviaire ne sont pas isolés ! L'UNSA-Ferroviaire œuvre au sein de la Fédération de l'UNSA-Transports et de l'UNSA Interprofessionnelle pour défendre les spécificités des régimes et des métiers.

Organisation syndicale pragmatique, responsable et écoutée, l'UNSA-Ferroviaire sera reçue par les Pouvoirs Publics.

**J'adhère à l'UNSA !**

CONTRACTUELS Efficace  
Service public  
Savoir-faire  
EXPERTISE Carrières  
Hot-Line Juridique Autonomie  
MÉTIERS Filières STATUT  
Syndicat de services  
Responsable

A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !

Nom: .....  
Prénom: .....  
Direction: .....  
Adresse Pro: .....  
Collège: .....  
Tél: .....  
Mail: .....

Fédération UNSA-Ferroviaire  
56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS  
Tél: 01 53 21 81 80 . federation@unsa-ferroviaire.org

