Projet de réforme des retraites Macron 2019 : que vont devenir les régimes de la SNCF / RATP ?

10/03/2020

« Le temps du système universel est venu, celui des régimes spéciaux s'achève ». Le 11 décembre dernier, le Premier ministre a rappelé l'ambition de la réforme des retraites : les mêmes droits et les mêmes règles pour tous. Parmi les régimes qui refusent de voir leurs spécificités disparaître, ceux de la SNCF et de la RATP sont particulièrement mobilisés. Tour d'horizon des principaux changements en cours de discussion.

À noter : cet article présente les annonces du Premier ministre de décembre 2019 qui ont inspiré le projet de loi, mais n'en ont donné que les grandes lignes. De plus, les mesures du projet de loi sont susceptibles d'être modifiées d'ici à son adoption définitive. Découvrez les dernières nouveautés sur le régime de retraite de la RATP/SNCF dans notre article "Réforme des retraites : que deviennent les régimes spéciaux ?"

L'âge de départ à la retraite

Aujourd'hui

L'âge légal de départ à la retraite, pour la plupart des assurés en France, est de 62 ans. Pour la RATP et la SNCF, cela dépend du statut des agents. Si les agents « sédentaires » partent également à partir de 62 ans, ceux de la « catégorie active » à la RATP ainsi que les « conducteurs » de la SNCF peuvent partir à 57 ans, voire 52 ans.

En pratique, selon la Cour des comptes, cela conduit à un âge moyen de départ à la retraite en 2017 de 56,9 ans pour les agents de la SNCF et de 55,7 ans pour les agents de la RATP, contre un âge moyen de 63 ans pour les salariés du régime général.

Ce que la réforme prévoit

L'âge de départ à la retraite sera fixé à 62 ans pour tous les Français. Néanmoins, des possibilités de départ anticipé existeront. Ceux qui ont commencé à travailler tôt, connu des conditions de travail pénibles ou sont en situation de handicap pourront partir avant l'âge légal dans le nouveau système.

Demain, les salariés des régimes spéciaux pourront profiter (contrairement à aujourd'hui) du Compte professionnel de prévention (C2P) qui permet de cumuler des points, par exemple en cas de travail de nuit, pour partir plus tôt à la retraite. Mais cela leur permettra au mieux de partir à 60 ans, et non plus à 52 ans.

Le calcul de la pension de retraite

Aujourd'hui

Le calcul de la pension de retraite des agents de la RATP et de la SNCF se fait de la même manière que pour les fonctionnaires : 75 % de la moyenne des 6 derniers mois de salaire. Cette méthode de calcul est plus avantageuse que celle des salariés du privé, laquelle prend en compte la moyenne des 25 meilleures années de leurs revenus avec un taux de remplacement bien inférieur à 75 %.

Le montant moyen de la pension mensuelle brute de tous les retraités de la RATP est de 2 856 €, et celle de la SNCF de 2 327 € à 2 636 € (pour une carrière complète), ce qui est plus élevé que celle de l'ensemble des Français (1 422 € selon la DRESS).

Ce que la réforme prévoit

Le calcul se fera sur la base de points de retraite accumulés en payant des cotisations tout au long de la vie professionnelle. Demain, c'est donc l'ensemble de la carrière qui sera prise en compte pour le calcul de la retraite, et non plus les 6 derniers mois qui sont, en règle générale, les mieux payés. Les syndicats de la RATP et de la SNCF, tout comme les fonctionnaires, craignent donc – à raison – une diminution du montant de leurs pensions de retraite. Mais, en retour, le salaire pris en compte dans le calcul de la retraite recouvrera l'ensemble des rémunérations (primes inclues) alors qu'aujourd'hui les primes en sont exclues.

À noter : pour répondre aux protestations des professions dont la retraite est calculée sur la base des 6 derniers mois, le Premier ministre a affirmé le 11 décembre dernier que « nous sommes prêts à mettre en place des dispositifs très protecteurs ». Les professions concernées pourraient ainsi recevoir des compensations financières en échange de la disparition de leur régime spécial de retraite.

À qui la réforme des retraites s'appliquera-t-elle ?

Tous les agents de la RATP et de la SNCF ne seront pas concernés par la réforme. Elle ne s'appliquera ni aux agents qui sont déjà à la retraite, ni à ceux nés avant 1975.

De plus, les modalités du système universel (calcul de la pension, âge légal, etc.) ne devraient pas être mises en œuvre dès le 1er janvier 2025. Une période de transition est prévue, pour une durée qui est en cours de négociation.

Enfin, pour la SNCF, la réforme des retraites concernera de manière mécanique de moins en moins d'agents. En effet, à partir du 1er janvier 2020 et l'entrée en vigueur de la réforme de la SNCF, l'entreprise ne recrutera plus aucun salarié sous le statut de cheminot (soumis au régime spécial de la SNCF). Ils seront tous soumis au régime général.

Pour ou contre la réforme ?

Les arguments des opposants à la réforme

Concernant le mode de calcul avantageux de la pension de retraite (75 % des 6 derniers mois, contre 50 % des 25 meilleures années dans le privé), les agents avancent le même argument que celui mis en avant par l'ensemble des métiers de la fonction publique : il s'agit simplement de compenser des rémunérations généralement plus faibles que dans le secteur privé par un mode de calcul de la pension plus favorable.

L'expression de « contrat social » a été avancée par certains opposants à la réforme. Ils admettent que leurs règles en matière de retraite sont avantageuses, mais estiment qu'il s'agit là de la juste contrepartie d'un métier difficile, avec des horaires imprévisibles. Par ailleurs, cet avantage peut être l'une des raisons qui les ont poussés à accepter ces métiers.

Cela amène un dernier argument, commun à un certain nombre d'autres opposants à la réforme, dont les professions libérales (avocats, infirmiers, etc.) : s'attaquer à leur régime spécial, c'est menacer le service public. En effet, la réforme des retraites, en faisant disparaître leurs régimes, rendrait ces professions moins attractives, et conduirait à terme à un manque de cheminots, avocats, infirmiers, etc. en France.

Les arguments des partisans de la réforme

Sur le volet de la pénibilité (et donc de l'âge de départ anticipé), le Premier ministre a souligné « qu'un chauffeur de bus du Havre, de Bordeaux ou de Metz a parfois le même travail qu'un agent de la RATP et qu'il a un régime de retraite qui n'a rien à voir. » L'objectif de la réforme est de rendre le système plus juste, avec les mêmes règles pour tous, « pour le député ou le conducteur de train ».

Concernant le montant de la pension, les partisans de la réforme admettent que le futur mode de calcul sera moins favorable que le système actuel. Mais il s'agit là aussi, dans un objectif d'équité, de mettre en place les mêmes règles pour tous. Le gouvernement fait également valoir que l'inclusion des primes dans le calcul de la pension devrait compenser, au moins partiellement, ces effets.

Enfin, les régimes de retraite sont normalement exclusivement financés par les cotisations. Mais elles ne suffisent pas pour la SNCF et la RATP, dont les caisses de retraite sont en déséquilibre. Tous régimes spéciaux confondus, la Cour des comptes estime que l'État reverse chaque année 1,8 Md € de subventions pour « couvrir les droits spécifiques des retraités de ces régimes, soit principalement le droit à un départ précoce pour certaines catégories de salariés ». Rassembler les cheminots dans un système universel de retraite est donc une manière d'éviter, comme aujourd'hui, que les impôts financent une partie de leur retraite.

© Copyright La retraite en clair 2019 Accessibilité partiellement conforme