



Vous êtes ici : [Travaux parlementaires](#) > [Contrôle](#) > [Contrôle de la sécurité sociale](#) > [Comptes rendus](#)

COMPTES RENDUS DE LA MISSION D'EVALUATION ET DE CONTROLE DE LA SECURITE SOCIALE

- [Mardi 16 mars 2010](#)
 - [Rendez-vous 2010 pour les retraites - Audition de M. Frédéric Buffin, directeur de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français \(CPRPSNCF\)](#)

Mardi 16 mars 2010

- Présidence de M. Alain Vasselle, président -

Rendez-vous 2010 pour les retraites - Audition de M. Frédéric Buffin, directeur de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français (CPRPSNCF)

Au cours d'une première réunion tenue dans la matinée, la mission a procédé à l'**audition de M. Frédéric Buffin, directeur de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français (CPRPSNCF)** dans le cadre du **rendez-vous 2010** pour les **retraites**.

M. Frédéric Buffin, directeur de la CPRPSNCF, a tout d'abord indiqué que, depuis le 30 juin 2007, la caisse qu'il dirige est un organisme de sécurité sociale doté de la personnalité morale, désormais totalement autonome de l'entreprise SNCF, et que lui-même dirige ce régime depuis août 2007 après avoir dirigé la caisse de la régie autonome des transports parisiens (RATP) et la caisse des cultes, sans jamais avoir été salarié de la SNCF. Le régime de retraite de la SNCF est issu des différents régimes particuliers mis en place au dix-neuvième siècle dans les anciennes compagnies de chemin de fer, unifiés en 1909. Lors de la création du régime général de la sécurité sociale en 1945, le régime de retraite de la SNCF a été maintenu, sous réserve de servir des prestations au moins équivalentes à celles du régime général.

L'équilibre démographique du régime est précaire et l'Etat a pris en charge l'incidence financière de cette situation. En application du règlement européen n°1192/69, il garantit son équilibre financier en contrepartie des cotisations versées par la SNCF. La contribution de l'Etat atteint 3 milliards d'euros sur 5 milliards de dépenses. Outre le régime de retraite, la caisse assure également la gestion d'un régime de prévoyance, ainsi que la gestion des régimes d'assurance chômage, d'accidents du travail et les facilités de circulation, en vertu de conventions passées avec la SNCF. Malgré les commentaires dubitatifs sur les effets de la réforme du

régime spécial fin 2007, la déconsolidation ayant conduit à la création d'une caisse totalement autonome de l'entreprise, cette réforme a néanmoins des effets importants. La caisse est administrée par un conseil d'administration où siègent un représentant de l'Etat, qui assure la présidence, dix-neuf représentants des affiliés et six représentants de la SNCF disposant chacun de trois voix. Sont affiliés à la caisse de prévoyance et de retraite les agents du cadre permanent, les titulaires d'une pension servie par le régime, ainsi que les personnes ayant conclu avec la SNCF un contrat d'apprentissage ou de professionnalisation depuis le 1^{er} juillet 2008.

Les agents de la SNCF peuvent bénéficier d'une pension de retraite d'ancienneté s'ils comptent vingt-cinq ans de services et remplissent les conditions d'ouverture de droits : cinquante-cinq ans minimum, ramenés à cinquante ans pour les agents de conduite. Ils peuvent bénéficier d'une pension de réforme sans condition d'âge ni d'ancienneté en cas d'inaptitude constatée par une commission de réforme, et d'une pension proportionnelle dès lors qu'ils ont effectué au moins un an de services valables pour la retraite. Les pères et mères ayant trois enfants vivants ou un enfant handicapé, comptant au moins quinze ans de services effectifs et ayant interrompu leur activité durant au moins deux mois pour élever leur enfant, peuvent bénéficier immédiatement d'une pension proportionnelle. Les veufs et veuves de cheminots, à condition qu'ils comptent une durée de mariage suffisante, ont droit à une pension égale à la moitié de la pension directe. Il en est de même pour les divorcés sous certaines conditions.

Le salaire pris en compte pour le calcul de la pension est celui perçu depuis au moins six mois au moment de la cessation de fonction. **La durée de cotisation nécessaire pour bénéficier d'une retraite à taux plein passera de 150 à 164 trimestres entre 2008 et 2016. En outre, un dispositif de décote sera mis en oeuvre à compter du 1^{er} juillet 2010.**

Enfin, tous les salariés de la SNCF peuvent bénéficier d'un minimum de pension sans condition de ressources, à condition de compter vingt-cinq ans de services, qui s'élève à 1 122 euros par mois. Les parents de trois enfants et plus bénéficient d'une majoration.

Les pensions du régime spécial sont payées trimestriellement et d'avance. **Jusqu'au 31 décembre 2008, les pensions normales, les pensions de réforme et certaines pensions proportionnelles faisaient l'objet d'une « péréquation » sur les traitements des agents en activité : à tout moment, la pension était recalculée sur la base du salaire liquidable d'activité perçu par un agent bénéficiant de la même position de rémunération et de la même catégorie de prime de travail. Depuis le 1^{er} avril 2009, toutes les pensions sont revalorisées du taux prévu pour les fonctionnaires de l'Etat.**

Le versement des cotisations salariales et patronales de la SNCF s'élève à 1,853 milliard d'euros en 2008. Il se décompose en une cotisation salariale, fixée à 7,85 %, et une cotisation patronale qui est la somme de deux composantes, T1 et T2 :

- le taux T1 représente le taux de cotisation qui serait dû si les salariés relevaient du régime général et des régimes de retraite complémentaire, déduction faite du montant des cotisations salariales ;
- le taux T2 est destiné à contribuer forfaitairement au financement des avantages spécifiques de retraite du régime spécial, y compris l'incidence du recours à des ressources non permanentes lié à l'obligation de verser les pensions aux bénéficiaires par terme à échoir. Le taux T2 est fixé à 12,73 % et différencie le régime de la SNCF de celui de la RATP, dont les avantages spécifiques sont pris en charge par l'Etat.

L'Etat apporte une contribution pour assurer l'équilibre du régime de la SNCF, qui s'est élevée à 2, 949 milliards d'euros en 2008. Le régime bénéficie en outre de versements par d'autres régimes au titre de la compensation démographique ainsi que de versements du fonds de solidarité vieillesse (FSV) et du fonds spécial d'invalidité.

Le nombre des cotisants du régime s'élevait à 163 977 à la fin de l'année 2008, le nombre de pensionnés directs à 187 005 et le nombre de pensionnés de droit dérivé à 109 520. Le montant des pensions moyennes directes atteignait 21 420 euros et celui des pensions de réversion 8 900 euros. Le taux de remplacement net

de prélèvements sociaux est inférieur à celui de la fonction publique et du privé, du fait du départ en retraite à un âge plus précoce. Les pensions versées sont nettement moins élevées que celles attribuées aux pensionnés de la RATP, du fait notamment d'une structure des emplois différente.

Lorsque la réforme des régimes spéciaux a été conduite en 2007, les services de la caisse ont pu participer à l'ensemble des tables rondes préparatoires et ont tenu de nombreuses réunions avec la direction de la sécurité sociale qui ont permis de préparer dans de bonnes conditions les textes d'application publiés en 2008. L'une des mesures les plus importantes de cette réforme a consisté à mettre fin aux possibilités de mise à la retraite d'office à l'initiative de l'entreprise. Parmi les autres éléments figurent la suppression des clauses discriminatoires entre hommes et femmes, l'augmentation de la durée de cotisation, l'instauration d'une décote, le droit de bénéficier d'une pension proportionnelle après un an de services, la possibilité de valider des périodes non travaillées pour élever un enfant et la possibilité de rachat d'années d'études.

La réforme a été accompagnée de l'attribution au salarié d'avantages salariaux non négligeables, en particulier la création de l'échelon dix d'ancienneté (huit pour les agents de conduite) ou l'augmentation de 0,5 % des salaires par semestre supplémentaire d'activité au-delà de cinquante-cinq ans. Alors qu'avant la réforme, les salariés étaient en pratique contraints de partir à cinquante-cinq ans, conformément à une culture profondément ancrée, de nombreux salariés considèrent désormais qu'ils ont un intérêt à rester dans l'entreprise et la culture collective de départ à la date la plus précoce possible est en train de se modifier. Alors qu'autrefois 7 000 personnes quittaient l'entreprise chaque année, elles ne sont plus aujourd'hui que 4 500 même si cette tendance se ralentit. Il est cependant encore difficile de savoir pendant combien de temps ces salariés vont rester en activité après avoir atteint l'âge légal leur permettant de liquider leur pension. Cette prolongation d'activité pourrait atteindre deux ans à deux ans et demi.

En ce qui concerne le rendez-vous 2010, il convient tout d'abord de garder à l'esprit que la réforme de 2007 a eu pour effet d'aligner l'évolution du régime spécial sur celle du régime de la fonction publique. A l'avenir, toute mesure applicable à la fonction publique s'appliquera également au régime spécial de la SNCF. **Un certain nombre de pistes de réforme sont évoquées, comme la modification du salaire de référence retenu pour calculer la pension, afin de prendre en considération celui des cinq dernières années et non plus des six derniers mois.** De même, une remise en cause du paiement d'avance des pensions ainsi que leur mensualisation sont parfois mentionnées.

Pour la caisse, le plus important est que les conditions de préparation et de mise en oeuvre de la réforme soient aussi satisfaisantes que celles qui ont prévalu pour la réforme de 2007 et que les options politiques retenues prennent pleinement en compte les conditions techniques de réalisation. Dans le cas spécifique du régime de la SNCF, **il est nécessaire de garder à l'esprit l'histoire, c'est-à-dire le passé de ce régime et la culture de cette entreprise, ainsi que la géographie, à savoir les réactions que peuvent provoquer certaines évolutions sur le terrain. L'entreprise commence seulement à digérer la dernière réforme et ne doit pas être soumise à des évolutions trop rapides.**

M. Dominique Leclerc, rapporteur, a tout d'abord noté que les conséquences financières de la réforme de 2007 ne sont pas très simples à appréhender, compte tenu des mesures d'accompagnement qui ont été prises. L'avenir du système de retraite français passe incontestablement par une amélioration de la transparence et de l'équité entre les différents régimes. Les taux de cotisations constituent une donnée insuffisante pour pouvoir opérer des comparaisons entre régimes, l'assiette sur laquelle portent ces cotisations pouvant être substantiellement différente.

M. Guy Fischer a souhaité avoir des précisions sur l'allongement de la durée d'activité résultant de la réforme du régime spécial.

M. Frédéric Buffin a indiqué que 50 % des agents prolongent leur activité au-delà de l'âge minimal, mais le recul est encore insuffisant pour mesurer la durée de cette prolongation. Dès lors que seuls sont comptabilisés les agents qui liquident leur pension, l'âge de départ n'a pour l'instant évolué que dans des proportions tout à fait minimes.

En ce qui concerne l'assiette de cotisation, puisque la caisse assume également la gestion du régime de prévoyance, il est possible de faire des comparaisons qui montrent que l'assiette des cotisations de prévoyance, qui est l'assiette des cotisations de maladie, est plus importante que celle des cotisations de retraite (13 % à 14 % d'écart).

La caisse a réalisé une étude sur les conséquences d'un passage du salaire des six derniers mois au salaire des cinq dernières années pour le calcul de la pension, qui montre que les agents d'exécution subiraient une diminution de 11 % de leur pension. Les conséquences sont évidemment très variables selon l'importance du niveau des primes dans les salaires.

En ce qui concerne les effets financiers de la réforme de 2007, il n'est plus possible de raisonner en coût global, dès lors que la caisse de retraite et de prévoyance est désormais totalement indépendante de l'entreprise SNCF. Cette séparation a des effets importants. Ainsi, en ce qui concerne la répartition entre cadres et non-cadres, une première répartition a été faite selon des critères qui ne correspondaient pas à la définition des métiers et la caisse a été conduite à faire valoir qu'il fallait appliquer les critères de l'Agirc-Arrco.

Rendez-vous 2010 pour les retraites - Audition de MM. Jean-Paul Thivolie, président de l'institution de retraite complémentaire des agents non titulaires de l'Etat et des collectivités publiques (Ircantec), et Jean-Michel Bacquer, directeur de l'établissement d'Angers de la Caisse des dépôts et consignations

Puis la mission a procédé à l'audition de MM. Jean-Paul Thivolie, président de l'institution de retraite complémentaire des agents non titulaires de l'Etat et des collectivités publiques (Ircantec), et Jean-Michel Bacquer, directeur de l'établissement d'Angers de la Caisse des dépôts et consignations, dans le cadre du rendez-vous 2010 pour les retraites.