

... délégués du personnel...  
 ... chef de la direction...  
 ... démontrant les bienfaits de la nationalisation...  
 ... que l'ensemble des...  
 ... si augmenter leurs tarifs...  
 ... terminés en disant que dans l'intérêt...  
 ... la nation toute entière il faut...  
 ... délégué de la CGT apporte de...  
 ... Confédération et signale l'augmentation...  
 ... effets...  
 ... la guerre et l'organisation...  
 ... donne lecture des noms des délégués...  
 ... ratifiés à la séance...  
 ... d'après avoir adopté l'ordre du...  
 ... de 800 le dimanche 28 oct. 1917, après avoir...  
 ... la direction...

N°42

INSTITUT D'HISTOIRE SOCIALE  
 DE LA FÉDÉRATION  
 DES TRAVAILLEURS  
 CADRES ET TECHNICIENS  
 DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS CGT

# LES CAHIERS DE L'INSTITUT



Statut analogue à...  
 ... les camarades de ce réseau...  
 ... l'augmentation...

# sommaire

<i>Editorial (Patrick Chamaret)</i>	<i>page 3</i>
<b>Le financement du régime de retraites des cheminots</b>	<b>page 4</b>
<i>L'origine du régime des cheminots</i>	<i>page 4</i>
<i>L'évolution du régime des cheminots (1911 - 2007)</i>	<i>page 5</i>
<i>Évolution des effectifs affiliés à la caisse de retraite SNCF</i>	<i>page 11</i>
<i>La réforme du statut juridique de la CPR (2007)</i>	<i>page 12</i>
<i>Le financement actuel du régime des cheminots</i>	<i>page 13</i>
<i>Pépy et Grignon menacent l'existence du régime</i>	<i>page 17</i>
<i>Évolution des taux de cotisation du régime de retraite du personnel SNCF</i>	<i>page 19</i>
<i>Les cahiers de l'Institut</i>	<i>page 22</i>

Rédaction : IHS Cheminots.  
Conception et impression : PAO : CGT fédération des cheminots. Impression : Imprimerie Grenier  
Photos couverture : Texte extrait du cahier de réunions du syndicat d'Épernay (17 mars 1894 - 1<sup>er</sup> janvier 1906).  
*«le monde cheminot»* Sebastiao Salgado 1988.  
Photos 4<sup>e</sup> de couverture : IHS Cheminots, de gauche à droite : Carte confédérale de 1917 - Grève de Villeneuve St Georges en 1920,  
(don de M<sup>e</sup> Constant dont le père participa à la grève) -1<sup>er</sup> mai 1946 - Les cheminots de Toulouse en 1968.  
Photos cahiers IHS : IHS Cheminots. Collection privée.

263, rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex  
Tél. 01 49 88 61 26 - Fax 01 48 57 10 36 - [ihs@cheminotcgt.fr](mailto:ihs@cheminotcgt.fr)  
Les cahiers de l'Institut - ISSN : 2101-3721

# éditorial

C'est avec un esprit de suite évident, après notre travail sur la grève des cheminots de 1910, que nous publions dans ce nouveau numéro des cahiers de l'institut, un dossier sur notre régime de retraite.

Vous le retrouverez ainsi depuis sa création, ses évolutions, mais aussi les attaques permanentes et multiples des compagnies, puis de la direction de l'entreprise Sncf une fois nationalisée en 1937 et gouvernementales successives.

Vous remonterez ainsi les luttes importantes des cheminots au cours de leur histoire car les cheminots figurent parmi les premières professions du secteur privé à bénéficier de régimes de retraite créés progressivement à partir de 1850, non par philanthropie patronale, mais tout simplement pour répondre aux besoins croissants de transports de l'industrie.

Ces régimes avaient pour finalité de fixer à l'entreprise la main d'œuvre qualifiée indispensable pour la croissance de la productivité, d'assurer la sécurité des circulations mais aussi d'obtenir la paix sociale.

C'est grâce au travail précis et détaillé de notre camarade Maurice Samson que vous parcourrez ce chemin, qui partant des origines, remonte l'histoire et ne pouvait faire l'impasse sur l'actualité afin de vous en donner une vision d'ensemble.

Décidément, notre régime spécial de retraite n'en finit pas d'être l'objet de toutes les "attentions" de ceux qui veulent le supprimer et transférer les cheminots au régime général de la sécurité sociale.

Ces derniers temps, et au non de l'ouverture à la concurrence du Fret de Voyages SNCF ex GL et de celle préconisée pour les TER, le Président de la SNCF et le sénateur UMP Grignon n'hésitent pas à le mettre ouvertement en cause.

Droits sociaux et service public performant vont pour nous évidemment de pair. Nul doute que les cheminots continueront à se mobiliser pour les développer.

Patrick Chamaret

# LE FINANCEMENT DU RÉGIME DE RETRAITES DES CHEMINOTS



En application des articles L 711-1 et R 711-1 du Code de la sécurité sociale, les agents de la SNCF soumis au Statut <sup>(1)</sup> sont affiliés obligatoirement au régime spécial des cheminots dont la gestion est assurée par la Caisse de Prévoyance et de Retraite du personnel de la SNCF (CPRP SNCF), bénéficiant d'une autonomie juridique et financière suite au décret du 7 mai 2007. <sup>(2)</sup>

## LES ORIGINES DU RÉGIME DES CHEMINOTS

Les cheminots figurent parmi les premières professions du secteur privé à bénéficier de régimes de retraite créés progressivement par les compagnies de chemin de fer à partir de 1850, non par philanthropie patronale, mais tout simplement pour répondre aux besoins croissants de transports de l'industrie. Ces régimes avaient pour finalité de fixer à l'entreprise la main d'œuvre qualifiée indispensable pour la croissance de la productivité, d'assurer la sécurité des circulations en imposant une discipline quasi militaire, mais aussi d'obtenir la paix sociale. <sup>(3)</sup>

Ces régimes fonctionnaient alors par la capitalisation individuelle des cotisations <sup>(4)</sup> à partir d'un livret individuel ouvert à la première caisse interprofessionnelle de retraite, la Caisse Nationale de Retraite pour la Vieillesse (CNRV) instituée par la loi du 18 juin 1850.

Ce système ne permettant pas d'éviter le "nomadisme salarial" et de fixer à l'entreprise la main d'œuvre qualifiée qu'elles avaient formée, les compagnies créèrent très rapidement des caisses patronales internes, en contrepartie de la mise en place de régimes dits "à tantièmes", c'est-à-dire de régimes dans lesquels les pensions de retraite résultent d'une fraction (1/50<sup>ème</sup> par exemple) du salaire de fin de carrière par année de cotisation <sup>(5)</sup>. Les cheminots sont ainsi passés de régimes de retraite dits "à cotisations définies" (CNRV) à des régimes dits "à prestations définies" et de la capitalisation individuelle à la capitalisation collective.

Cependant, il existait autant de régimes que de compagnies de chemin de fer, et donc des différences dans les cotisations et

les prestations, d'où la revendication d'un régime unifié. Après plusieurs décennies de projets rejetés le plus souvent par le Sénat, et grâce à l'appui d'un groupe de députés parmi lesquels figurait Jean Jaurès, l'unification des régimes de cheminots (mais pas des caisses) est acquise par la loi du 21 juillet 1909, et ce malgré l'opposition des compagnies de chemin de fer.

S'il a été mis en place à compter de janvier 1911, d'où son appellation de "régime de 1911", il faudra attendre la loi du 28 décembre 1911 pour obtenir son application rétroactive...

Le financement de ce régime fonctionnant par capitalisation collective, était assuré par un taux de cotisation de 20 % comprenant une part patronale de 15 % et une part ouvrière de 5 %, alors que le taux d'équilibre du régime avait été estimé à 18 %... sous condition que le système monétaire ne connaisse ni trop d'inflation, ni de dévaluation du franc !

En 1911, on comptait 288 600 cotisants pour 92 500 pensionnés

Malgré de très nombreuses modifications, ce régime est toujours en vigueur aujourd'hui à la SNCF...

- (1) En application du décret n°2008-640 du 30 juin 2008, sont également affiliés à ce régime "les personnes ayant conclu après le 30 juin 2008 avec la SNCF un contrat d'apprentissage prévu à l'article L. 6221-1 du code du travail ou un contrat de professionnalisation prévu à l'article L. 6325-1 du même code"
- (2) Décret n°2007-730
- (3) A noter que, comme le souligne la direction SNCF dans des notes du 22 mars 2001 et 19 février 2003, "l'existence d'un régime spécial pour les cheminots trouve ses fondements dans la spécificité des tâches, les contraintes de continuité du service public, les responsabilités liées à la sécurité des circulations". Et parmi ces contraintes, elle cite les horaires décalés, les découchés, le travail de nuit et de week-end, les astreintes, la mobilité, etc...
- (4) Avec la création de cotisations prélevées sur le salaire, on assiste à la naissance d'une rémunération de la force de travail binôme comportant une part versée directement au salarié (le salaire net) et une part versée aux caisses de protection sociale (salaire indirect). Le fait que le salaire indirect comporte une part dite "cotisations ouvrières" et une part dite "cotisations patronales" n'a d'autre objectif que de permettre au patronat de réduire le salaire direct, et surtout de justifier sa main mise sur la gestion des caisses sociales... alors que cet argent appartient aux salariés !
- (5) Principe du "traitement continué" mis en œuvre dans le régime des fonctionnaires civils suite à la loi du 9 juin 1853

## L'EVOLUTION DU REGIME DES CHEMINOTS (1911- 2007)

Depuis sa création en 1909, le régime des cheminots a connu d'importantes modifications, tant au niveau des prestations que de sa gestion et de son financement.

### De la capitalisation à la répartition (1934)

Après la Première guerre mondiale l'inflation s'envole... (6) Confrontés à la baisse de leur pouvoir d'achat, les cheminots obtiennent des revalorisations de pensions et des améliorations des prestations servies par le régime.

Le coût de ces mesures prises entre 1920 et 1929, ajouté aux mauvais placements réalisés par les dirigeants des compagnies (notamment avec la souscription massive d'emprunts russes !), amène un important déséquilibre financier des caisses, ce qui

aurait nécessité un relèvement substantiel de la contribution des compagnies de chemin de fer. Le gouvernement de l'époque a volé à leur secours...

Pour soulager financièrement les compagnies, le gouvernement Doumergue impose par décret-loi des réductions d'effectifs (départs anticipés) et des baisses de salaires et de retraites. Mais c'est au travers du décret-loi du 19 avril 1934 qu'il fait passer le régime de retraite des cheminots de la capitalisation collective à la répartition. (7)

Ce passage à la répartition vise uniquement à soulager les finances des compagnies, puisqu'il leur permet de réduire de moitié leurs contributions retraite ! En effet, le décret-loi substitue à la cotisation patronale de 15 % une "dotation nécessaire et suffisante pour que, s'ajoutant aux revenus du portefeuille et aux retenues subies par les agents en activité, elle permette aux Caisses de faire face à leurs dépenses." (8) De plus, si les caisses de retraite conservent leur patrimoine, par contre elles ne récupéreront jamais les importantes dettes patronales !

On notera que le régime des cheminots n'a pas été concerné par la loi du 30 avril 1930 sur les "assurances sociales", comme il ne l'avait pas été non plus par la loi du 5 avril 1910 sur les "retraites ouvrières et paysannes". Il est simplement devenu un régime spécial...

### La création de la Caisse de retraites de la SNCF en 1938

Par la Convention du 31 août 1937, approuvée par le décret-loi du même jour, les compagnies de chemin de fer sont "nationalisées" (9) pour constituer la SNCF.

L'article 39 de cette convention stipule : "La société nationale prendra possession de l'ensemble des avoirs des caisses de retraites et des caisses de pensions-accidents, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1938, tels qu'ils se trouveront à cette époque. (...) En ce qui concerne les retraites du personnel, elle inscrira chaque année, parmi ses dépenses d'exploitation, les sommes nécessaires pour porter, dans chaque exercice, au niveau des dépenses (arrérages et capitaux des pensions, remboursements de retenues, allocations de réforme et frais de gestion) les ressources du fonds spécial de ces retraites (retenues des agents et autres ressources réglementaires, produits des placements de fonds à revenus des valeurs, capitaux constitutifs des pensions de rétroactivité, dons et legs)."

Résultant de la fusion des anciennes caisses de retraites des compagnies de chemin de fer, la Caisse de retraites de la SNCF s'est substituée à leurs droits et leurs obligations à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1938, n'apportant pas de changement au régime de retraite des cheminots, unifié par la loi du 21 juillet 1909.

La nouvelle Caisse de retraites prend en charge 403 736 cotisants et 242 765 retraités dont 84 324 réversions, soit un rapport démographique de 1,66 cotisants pour 1 retraité (2,01 % en pondéré) (10)

### Le régime spécial des cheminots est maintenu en 1946

A la Libération, en application du programme du Conseil National de la Résistance, l'ordonnance du 4 octobre 1945 lance la mise en place d'une organisation de sécurité sociale. Selon l'article 17 de cette ordonnance "sont provisoirement soumises à une organisation spéciale de sécurité sociale, certaines branches d'activité ou entreprises (...) celles jouissant déjà d'un régime spécial". La société nationale des chemins de fer français figure au 6<sup>e</sup> de la liste de l'article 61 du décret d'application du 8 juin 1946.

- (6) Les prix ont été multipliés par 5,7 entre 1909 et 1933 : 1 F de 1909 ne valait plus réellement que 17,6 centimes en 1933 !
- (7) En fait il s'agit d'un régime mixte de capitalisation et de répartition, mais dans lequel l'apport de la capitalisation va se réduire très rapidement
- (8) Après la Deuxième guerre mondiale, suite aux suppressions massives d'emplois résultant d'une politique des transports particulièrement favorable aux transports routiers, ce mécanisme va cependant s'avérer redoutable pour la SNCF...
- (9) La SNCF est une société anonyme créée pour 45 ans et dans laquelle l'Etat détient 51 % contre 49 % aux anciennes compagnies
- (10) Pondéré pour tenir compte que la réversion ne représente que 50 % de la pension directe

## L'apparition d'un déséquilibre financier structurel au début des années 1950

Après la deuxième guerre mondiale, la reconstruction des installations ferroviaires a engendré d'importants besoins de main-d'œuvre : le nombre de cheminots actifs affiliés au régime spécial atteint 440 750 en 1949... soit son niveau de 1939 ! <sup>(11)</sup> Mais, comme la montée en charge du régime se poursuit, le nombre de retraités atteint 330 405 (dont 115 903 réversions) en 1949 et le rapport démographique se dégrade puisqu'il passe à 1,33 cotisants pour 1 retraité (1,62 en pondéré).

Dans la même période sont prises un certain nombre de mesures améliorant les prestations servies par le régime spécial, la plus importante étant sans doute l'application d'un mécanisme de péréquation <sup>(12)</sup> automatique des pensions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1949 avec leur calcul sur les 6 derniers mois.

Dégradation démographique et coût des mesures prises engendrent un accroissement de la dotation patronale pour les retraités qui atteint l'équivalent un taux de cotisation de 43 % en 1951 contre 10,7 % en 1934 lors de la mise en œuvre de la répartition !

Dans le même temps la SNCF qui subit les contre coups d'une concurrence rail - route exacerbée, s'engage, à la demande du gouvernement, dans un plan dit "de modernisation" comportant de très nombreuses fermetures de lignes, des transferts sur route, des suppressions massives d'emplois... et une mise en cause du régime de retraite des cheminots avec recul de l'âge de la retraite !

La mobilisation des cheminots empêche non seulement toute remise en cause du régime spécial et notamment la "fermeture" <sup>(13)</sup> aux nouveaux embauchés, mais elle contraint l'Etat-patron à assumer ses responsabilités financières consécutives à la baisse des effectifs SNCF par l'avenant du 10 juillet 1952 à la Convention du 31 août 1937. Selon l'article 19 quater de cet avenant "les charges de retraites afférentes aux agents mis à la retraite depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif, seront prises en charge par l'Etat à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1952 ..."

Un an après, par un décret daté du 9 août 1953, le gouvernement Laniel décide de reculer l'âge de la retraite dans les régimes spéciaux dont celui des cheminots. La grève d'août le met en échec : l'âge de la retraite n'est pas remis en cause !

Cependant, le gouvernement promulgue deux décrets : l'un pour les mises à la retraite d'office des agents remplissant la double condition (décret du 9 janvier 1954), l'autre pour les départs volontaires (décret du 12 novembre 1954). Les réductions d'effectifs cotisants vont se poursuivre alors que le nombre de retraités continue de croître, accroissant ainsi le déséquilibre structurel du régime...

## Un règlement européen de 1969 impose une modification fondamentale du financement du régime des cheminots (1971)

L'effectif cotisant est passé de 440 750 en 1949 à 299 101 en 1969 (- 141 649 agents soit - 32 %) alors que dans le même temps celui des retraités a progressé de 330 405 à 431 257 (+ 100 852 soit + 30,5 %) dont 160 889 veuves, d'où un ratio démographique de 0,69 cotisant pour 1 retraité (0,85 en pondéré). Ainsi, en 1969, la contribution de l'Etat au titre des "emplois non remplacés" représente 31,2 % des produits de la Caisse des retraites et celle de la SNCF 62,3 % soit l'équivalent d'un taux de cotisation de 60,5 % ! Inutile de dire combien cette évolution a favorisé le dumping social au profit du transport routier, entraînant la SNCF dans la spirale du déclin...

Au niveau européen, une décision du 13 mai 1965 vise à une "normalisation et une harmonisation des comptes" dans les entreprises de transports. Mais c'est le règlement CEE n°1192/69 "relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer", adopté le 26 juin 1969, qui va permettre une réforme en profondeur du financement du régime de retraite de la SNCF.

L'article 4 point c) de ce règlement précise que, font l'objet de la "normalisation des comptes, caractérisé par la compensation financière des effets provoqués par ces charges", les "charges de retraites et pensions supportées par les entreprises de chemin de fer dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport". Quant à l'article 5 point 2, il indique que "la comparaison ne se fait qu'avec les entreprises privées des autres modes de transport".

- (11) Cependant, c'est en 1927, avec un effectif de 466 800 que le nombre de cotisants a été le plus élevé
- (12) La péréquation consiste à indexer la pension liquidée sur l'évolution du salaire comptant pour la retraite d'un agent en activité de même situation administrative (position hiérarchique, ancienneté et grade identiques). Ce mécanisme qui est semblable à celui mis en œuvre dans la fonction publique suite à la loi du 20 septembre 1948, ramène le calcul du salaire de base de la pension sur les 6 derniers mois de la carrière au lieu des 3 meilleures années
- (13) La fermeture d'un régime aux nouveaux embauchés de l'entreprise conduit, à long terme (à l'extinction naturelle des derniers retraités), à la disparition du régime. C'est ce qui a été fait en 1954 pour la CAMR, le régime des chemins de fer secondaires. A noter qu'il existe encore plus d'une centaine de régimes spéciaux fermés en voie d'extinction...

### C'est l'annexe III de ce règlement qui détermine le mode de calcul de la compensation de l'Etat en matière de charges de retraites et pensions qui "proviennent :

1. du fait que les chemins de fer doivent payer directement et entièrement les pensions existantes, tandis que les entreprises des autres modes de transport versent une contribution à un organisme en fonction du nombre et du niveau des rémunérations du personnel en activité,
2. ou du fait que le personnel des chemins de fer bénéficie de l'application de certaines dispositions particulières auxquelles les autres modes de transport ne sont pas soumis, et qui entraînent des charges supplémentaires ou des avantages pour les chemins de fer."

Et il est précisé qu'en ce qui concerne les charges visées au point 1, "l'indemnité compensatrice est égale à la différence entre

la charge supportée par l'entreprise et celle qu'elle supporterait si elle était soumise, avec le même effectif en activité et les mêmes rémunérations, soit au régime de droit commun (régime général de sécurité sociale et régimes complémentaires obligatoires), soit au régime des autres modes de transport."

Pour ce qui des charges du point 2, "l'indemnité compensatrice est égale à la différence entre d'une part, les charges que l'entreprise supporte ou supporterait pour couvrir l'ensemble des charges du régime de retraites et des pensions auquel elle est soumise et, d'autre part, les charges qui découlerait de l'application du régime de référence."

A la sortie du grand conflit de 1968, le rapport de force existant dans le pays ne permet pas au gouvernement d'en finir avec le régime spécial des cheminots. A la suite de négociations tripartites, il accepte l'application de ce règlement européen qui est d'ailleurs toujours en vigueur aujourd'hui. C'est un nouvel avenant à la Convention de 1937 (daté du 27 janvier 1971) qui modifie l'article 19 quater et le calcul de la contribution de l'Etat avec effet à partir de l'exercice 1970. Le nouvel article 19 quater est ainsi libellé :

La Société nationale recevra de l'Etat une contribution aux charges de retraites égale à la différence entre les deux éléments ci-après :

- a) les charges de toute nature afférentes aux prestations diminuées des produits du placement de son fonds de réserve pour les pensions de retraites,
- b) les cotisations normalisées (part salariale et part patronale)

dont le taux est initialement fixé à 40,3 % des salaires soumis à retenue pour la retraite.

Ce taux de 40,3 % variera en fonction de l'évolution des régimes de référence et du régime de retraite du personnel de la Société nationale, de telle façon que les charges de la Société nationale soient les mêmes que celles d'une entreprise dont le personnel en activité serait affilié à ces régimes de référence et bénéficierait en sus, aux frais de l'entreprise, d'avantages particuliers.

Le dernier alinéa de l'article 19 quater est sans ambiguïté. Avec la "cotisation normalisée", il laisse à la charge de la SNCF et des cheminots, au travers d'une cotisation supplémentaire à celles du droit commun, le financement des avantages particuliers servis (âge de départ anticipé, calcul de la pension sur les 6 derniers mois, absence de décote, minimum de pension sur 25 ans, absence de condition d'âge, de ressources et de cumul pour les réversions, paiement au trimestre d'avance, etc...) par le régime spécial, l'Etat ne prend en charge que le coût du différentiel démographique entre le régime SNCF et les régimes de droit commun.

Malheureusement, la plupart des médias et bon nombre d'hommes politiques, y compris au plus haut niveau de l'Etat, "ignorent" cette réalité financière en affirmant malhonnêtement que c'est le contribuable (ou les autres salariés) qui finance les "privilèges" des cheminots..., l'objectif étant de dresser l'opinion publique contre les cheminots, afin de faire la peau à leur régime de retraite !

## La "compensation généralisée" (1974) ne prend pas en compte les droits spécifiques des cheminots et vient uniquement en déduction de la contribution de l'Etat

La compensation généralisée entre les régimes de retraite, instituée par le gouvernement Chirac avec la loi n°74-1094 du 24 décembre 1974 <sup>(14)</sup>, vise à instituer à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1975, une solidarité démographique entre les régimes de retraite de base des salariés (du privé comme du public) et de non salariés dont le nombre de ressortissants (actifs + retraités de droit direct de 65 ans et plus) est supérieur à 20 000 personnes.

(14) Cette loi a été complétée par le décret n°75-773 du 21 août 1975 et inscrite dans le Code de la sécurité sociale aux articles L 134-1 à L 134-15 et D 134-1 à D 134-46

L'article 2 de cette loi précise que "la compensation tend à remédier aux inégalités provenant des déséquilibres démographiques et des disparités de capacités contributives entre les régimes. Toutefois, tant que les capacités contributives de l'ensemble des non-salariés ne pourront être définies dans les mêmes conditions que celles des salariés, la compensation entre l'ensemble des régimes de salariés et les régimes de non-salariés aura uniquement pour objet de remédier aux déséquilibres démographiques."

La compensation généralisée résulte de la mise en œuvre d'un régime unique fictif entre les régimes de salariés (1<sup>re</sup> phase), puis entre ce régime unique fictif des salariés et les régimes de non-salariés (2<sup>e</sup> phase) qui verserait une pension unique à tous les retraités de droit direct de 65 ans et plus uniquement et qui percevrait une cotisation unique. <sup>(15)</sup>

Les paramètres de calcul (prise en compte uniquement des retraités de droit direct de 65 ans et plus, pension moyenne la plus faible...) servant à déterminer le montant des compensations versées ou reçues par les régimes en présence, sont tels qu'ils ne peuvent en aucun cas amener le moindre financement des acquis spécifiques des cheminots comme de tout autre régime d'ailleurs. <sup>(16)</sup>

Comme le montre le tableau ci-dessous, la compensation généralisée n'apporte financièrement que très peu au régime des cheminots, et ce malgré un déséquilibre démographique très important...

ANNEE	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
% des produits	3,12	3,73	1,07	2,50	1,20	0,26	0,17	0,26	0,24	0,32	0,06	0,12

La faiblesse de cet apport résulte des paramètres de calculs, et notamment de la 2<sup>e</sup> phase de calcul qui amène le régime des cheminots à contribuer au financement des régimes de non salariés... ce qui réduit d'autant le montant de la compensation résultant de la 1<sup>ère</sup> phase ! L'absence de connaissance et donc de prise en compte des revenus réels des non salariés, n'est pas étrangère à cette situation...

Certes, à l'exception de celles des professions libérales, les pensions perçues par les non salariés sont faibles, mais quel est leur véritable effort contributif comparativement à celui des salariés ? <sup>(17)</sup> Par contre, la compensation généralisée est particulièrement positive pour le régime des exploitants agricoles, <sup>(18)</sup> et pour le RSI (commerçants et artisans)... Comme l'ont souligné certains analystes, le véritable objectif de cette compensation n'était-il pas "de faire financer par les salariés le déficit des régimes de non salariés" ? <sup>(19)</sup>

Enfin, il nous faut souligner que le montant de la compensation généralisée vient en déduction de la contribution de l'Etat au régime de retraite de la SNCF, comme le confirme d'ailleurs le texte de l'article 30 du "cahier des charges" ci-après.

L'article 30 du Cahier des charges Etat-SNCF de 1983 reconduit le mécanisme financier mis en œuvre en 1971 en application du Règlement européen de 1969

Après le changement de statut de l'entreprise SNCF, devenue un EPIC <sup>(20)</sup> suite à la LOTI <sup>(21)</sup> du 30 décembre 1982, un "cahier des charges" <sup>(22)</sup> a établi les relations financières entre l'Etat et la SNCF (article 28), relations concrétisées par un contrat de plan (article 29).

(15) En 2002, le gouvernement Raffarin a intégré les chômeurs dans les effectifs cotisants du régime général (CNAV) au prétexte que le FSV (Fonds de solidarité vieillesse) lui versait une cotisation retraite. Cette mesure a eu pour effet d'accroître le montant de la compensation généralisée versée par la CNAV... et la baisse de celle versée par le régime des fonctionnaires de l'Etat !

(16) Comme les retraités pris en compte sont ceux âgés d'au moins 65 ans, les cheminots retraités ayant entre 50 et 65 ans n'entrent pas dans le calcul et restent donc totalement à la charge du régime spécial. Le montant de la pension retenu correspond à la pension la plus basse des régimes en présence : ce n'est jamais celle de la SNCF, mais celle des salariés agricoles (1<sup>ère</sup> phase de calcul) et celle des commerçants ou des exploitants agricoles (2<sup>e</sup> phase de calcul). Les pensions de réversion sont ignorées, alors qu'une des caractéristiques du régime des cheminots réside dans le nombre important de réversions du fait que la SNCF est une entreprise à dominante masculine (18 % de femmes actuellement) comme c'est aussi le cas pour les mineurs ou les marins

(17) Peu d'études ont été réalisées sur cette question... Cependant le Livre blanc sur les retraites de 1991 montre clairement que l'effort contributif des non salariés est largement inférieur à celui des salariés du privé et, à fortiori, à celui des salariés des régimes spéciaux. Dans ces conditions, l'utilisation des pensions perçues par les non salariés dans le cadre du calcul de la compensation généralisée ne peut qu'être sujette à caution

(18) Pour l'année 2009 (derniers chiffres définitifs publiés au JO du 21 décembre 2010), le régime des exploitants agricoles a reçu 4 Mds€ soit 49,6 % du montant total de la compensation (1,4 Mds € soit 17,3 % pour le RSI et 2,27 Mds € pour les salariés agricoles) contre seulement 0,005 Mds € soit 0,06 % pour le régime SNCF

(19) En 2009, la compensation généralisée est financée à 93,0 % par les régimes de salariés, et est perçue à 66,8 % par les régimes de non salariés (à noter que les régimes agricoles reçoivent 77,65 % du montant de la compensation généralisée)

(20) Au 1<sup>er</sup> janvier 2003, la SNCF devient un Etablissement public industriel et commercial (EPIC) qui se substitue à la société anonyme issue de la Convention de 1937

(21) Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n°82-1153 du 30 décembre 1982

(22) Décret n°83-817 du 13 septembre 1983

L'article 28 de ce "cahier des charges" prévoit que "le concours de l'Etat comprend (...) la contribution aux charges de retraite, versée au compte retraites".

L'article 30 de ce "cahier des charges" ci-après reconduit le principe de financement adopté en 1971 en application du Règlement européen de 1969. Il définit le calcul du montant de la contribution de l'Etat aux charges de retraites et les modalités de calcul de la contribution de la SNCF et des cheminots.

**“Art.30 – Le versement de l'Etat au compte des retraites de la SNCF visé à l'article 28 est égal à la différence entre, d'une part, les charges de toutes natures, afférentes aux prestations de retraites de la SNCF, diminuées des produits du placement des fonds de la caisse des retraites, des dons et legs, et du produit des mécanismes de compensation inter-régimes institués par les lois et règlements en vigueur, d'autre part, le produit d'une cotisation normalisée (part patronale et part salariale).**

Le taux de cette cotisation normalisée est déterminé, dans le contrat de plan, <sup>(23)</sup> à partir du taux en vigueur dans les régimes de référence (régime général et régimes complémentaires obligatoires les plus généralement appliqués dans les entreprises de transport du secteur privé). Ce taux est majoré pour tenir compte des coûts supplémentaires correspondant aux avantages nets supplémentaires que le régime de la SNCF offre par rapport aux régimes de référence.

Ces avantages nets supplémentaires portent à la fois sur les différences réelles de prestations et sur les différences provenant des conditions d'âge associées à la liquidation des pensions. Le coût correspondant de ces avantages est évalué par différence sur une même population globale d'actifs et de retraités présentant des caractéristiques démographiques aussi proches que possible de celles des populations auxquelles s'appliquent les régimes de référence. Les nouveaux avantages propres au régime SNCF qui pourraient être créés par rapport à ces régimes de référence sont à la charge de l'établissement public et de ses salariés pour l'ensemble de leurs bénéficiaires.”

#### En clair, l'article 30 ci-dessus définit :

- la contribution de l'Etat comme le résultat de la différence entre les charges totales de retraite du régime et l'ensemble des produits <sup>(24)</sup> (autres que la contribution de l'Etat) dont ceux résultant de la "cotisation normalisée" et de la compensation inter-régimes <sup>(25)</sup> (1<sup>er</sup> alinéa) ;
- la "cotisation normalisée" comme la clé de voute du mécanisme de financement puisqu'elle est l'addition :
  - d'un taux de cotisation T1 (comprenant une part patronale et une part salariale) équivalent à celui des salariés du secteur privé (base + complémentaire)
  - et d'un taux de cotisation supplémentaire T2 correspondant à la prise en charge des acquis spécifiques des cheminots en matière de retraite (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> alinéas) ;
- le taux de la cotisation supplémentaire T3 destiné à financer les "nouveaux avantages" (intégration de points d'IR par exemple) attribués dans la période du contrat de plan qui sépare deux calculs du taux de la cotisation normalisée (dernière phrase du 3<sup>e</sup> alinéa).

**Le contenu de cet article 30 montre que les cheminots se paient leurs acquis spécifiques au travers des taux T2 (et T3) et donc que la contribution de l'Etat ne prend en charge que les coûts du différentiel démographique**

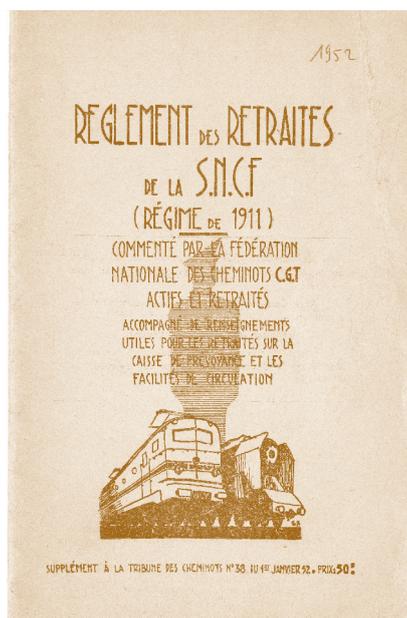
### entre les cheminots et les salariés du transport privé... après intervention des mécanismes de compensation inter-régimes !

Selon l'article 16 du contrat de plan 1990 - 1994 (le dernier !), "la somme des cotisations sera égale à un pourcentage de la masse des salaires liquidables fixé, chaque année du contrat, à 36 % dont 27,1 % de cotisation patronale et 8,9 % de cotisation salariale". Ce taux de la cotisation normalisée a été modifié dès le 1<sup>er</sup> février 1991 suite à la création de la CSG. <sup>(26)</sup>

(23) Du fait de l'absence de contrat de plan depuis 1995 (mis en échec par la grève), l'article 30 du Cahier des charges a été modifié par le décret n°99-11 du 1<sup>er</sup> janvier 1999, qui prévoit que le taux de la cotisation normalisée peut être révisé par simple décret...

(24) Avec la loi de Financement de la sécurité sociale 2006, le gouvernement De

Si ce taux n'a plus été modifié jusqu'en juillet 2007 <sup>(27)</sup>, il faut cependant préciser que toutes les mesures supplémentaires prises en faveur des retraités à partir de 1991 ont donné lieu à une contribution complémentaire versée par la SNCF à la Caisse de retraites en application du dernier alinéa de l'article 30 du Cahier des charges. A partir de janvier 2006, et dans la perspective de l'application des nouvelles normes européennes, la direction SNCF a déterminé un taux T3 résultant du rapport entre le montant de cette contribution complémentaire et la masse salariale liquidable. Elle l'a fait apparaître sur les fiches de paie. En 2006, ce taux T3 était de 5,18 %, ce qui a porté le taux global de la cotisation à 41,47 %. En 2007, il était de 5,67 % pour un taux global de 41,96 %.



### La "compensation spécifique entre régimes spéciaux" (1985) permet uniquement de réduire la contribution de l'Etat

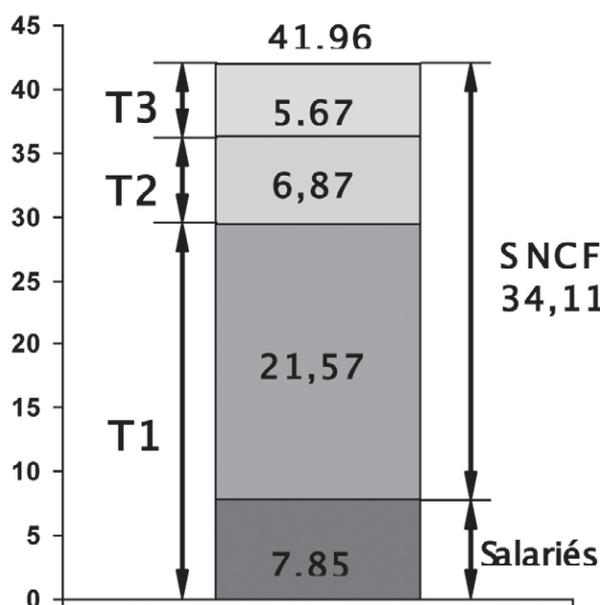
Instituée par le gouvernement Fabius grâce à la loi de Finances du 30 décembre 1985 <sup>(28)</sup>, la "compensation spécifique entre régimes spéciaux" (dite "surcompensation" parce qu'elle vient s'ajouter à la compensation généralisée), n'a d'autre finalité que de réduire la contribution versée par l'Etat à quelques régimes spéciaux (SNCF, mines, marins...) en la transférant pour une large part à la charge de la Caisse de retraite des fonctionnaires territoriaux et hospitaliers (CNRACL) alors largement excédentaire du fait de sa démographie. <sup>(29)</sup>

Villepin impose à la Caisse de retraites SNCF de vendre son patrimoine immobilier... afin de pouvoir réduire la contribution de l'Etat en 2006 !

(25) Il en sera de même à partir de 1985 suite à la création de la compensation spécifique entre régimes spéciaux (surcompensation) qui va être supprimée à partir de janvier 2012 (loi Fillon de 2003 et décret n°2009-1750 du 30 décembre 2009)

(26) En fait ce taux ne sera appliqué qu'un seul mois, puisqu'il sera modifié à la suite de la création de la CSG à compter du 1<sup>er</sup> février 1991. Il passe alors à 36,29 % (la part patronale est augmentée de 1,34 % en contrepartie d'une baisse de la cotisation familiale de 1,6 % et la part salariale est ramenée à 7,85 % en contrepartie d'une CSG au taux de 1,1 % et d'une ristourne de 42 F qui sera supprimée à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1995).

### TAUX DE COTISATION en JANVIER 2007



Limitée aux seuls régimes spéciaux de plus de 5 000 ressortissants, la "surcompensation" est déterminée en appliquant les mêmes principes (régime unique fictif) que ceux mis en œuvre pour la compensation généralisée, mais avec des paramètres différents (retraités de 60 ans et plus, prise en compte des réversions, pension moyenne, taux unique de cotisation, masse salariale liquidable).

Afin d'éviter des transferts trop importants, le montant de la surcompensation se voit appliquer un taux réducteur (fixé par décret). Ce taux était de 22 % en 1985 avant de passer à 30 % en

1992 pour monter jusqu'à 38 % à 1993 avant de redescendre régulièrement pour se limiter à 4 % en 2011.  
Evolution de la part de la surcompensation dans les produits du régime des cheminots :

ANNEE	1985	1987	1988	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
% des produit	2,03	14,64	5,14	10,23	16,75	13,09	6,96	5,81	4,55	3,43	3,04	1,87

La surcompensation a représenté jusqu'à 16,75 % des produits (en 1995), avant de régresser régulièrement jusqu'à 1,87 % pour disparaître en 2012, conformément à l'article 9 de la loi Fillon du 21 août 2003.<sup>(30)</sup> La mise en place de la surcompensation (à laquelle la CGT était opposée) et sa montée en charge ont engendré une baisse de la contribution de l'Etat au régime SNCF, puis à l'inverse une augmentation de cette contribution lors de la réduction. Ainsi, cette contribution de l'Etat est passé de 63,72 % en 1984 à 48,40 % en 1996 pour remonter à plus de 59 % en 2010...

(27) Comme nous allons le voir, lors du changement du statut juridique des Caisses de Prévoyance et de Retraite (décret de mai 2007), un nouveau taux de cotisation T2 a été calculé par les services de l'Etat et intégré au décret ressources de juin 2007

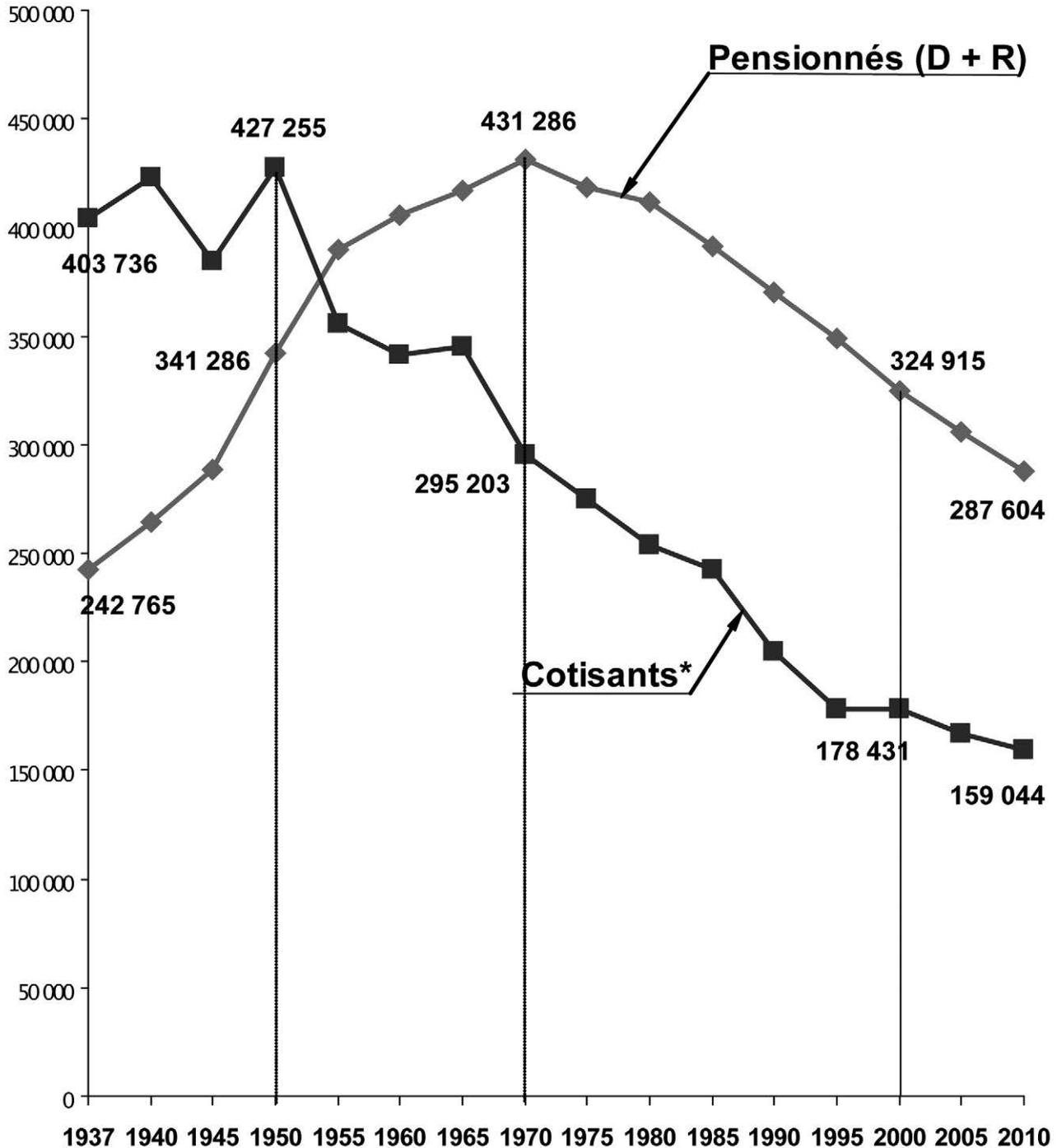
(28) Loi 85-1403 du 30 décembre 1985 et décret 86-100 du 23 janvier 1986

(29) Le siphonage de la CNRACL était tel que, par le décret n°94-1153 du 28 décembre 1994, le gouvernement a été amené à relever de 3,8 % le taux de la cotisation employeur de la CNRACL (les collectivités territoriales et les hôpitaux !) pour qu'elle puisse verser la surcompensation dont elle assumait plus de 55 % de son total cette année là !

(30) Le décret n°2009-1750 du 30 décembre 2009 a fixé le taux à 8 % pour 2010 et à 4 % pour 2011. Il a de plus entériné la disparition de compensation spécifique au 1<sup>er</sup> janvier 2012



# EVOLUTION DES EFFECTIFS AFFILIÉS A LA CAISSE DE RETRAITE SNCF



\* Depuis 2008, le nombre de cotisants intègre les apprentis et les contrats de professionnalisation soit 4 979 cotisants en 2009

## LA REFORME DU STATUT JURIDIQUE DE LA CPR (2007)

Le financement actuel du régime des cheminots qui résulte du changement du statut juridique des Caisses de Prévoyance et de Retraite de la SNCF au 30 juin 2007, continue cependant à s'appuyer sur le règlement européen CEE n°1192/69 du 26 juin 1969.

### Le changement de statut juridique du régime SNCF au 30 juin 2007

En 2007, la SNCF (comme toutes les sociétés faisant appel public à l'épargne) a été soumise à l'application du règlement européen CEE n°1606/2002 du 19 juillet 2002<sup>(31)</sup> substituant aux normes comptables nationales, les normes anglo-saxonnes IFRS<sup>(32)</sup> élaborées par un cabinet privé l'IASB.<sup>(33)</sup>

Les incidences financières de ce changement de normes comptables, et notamment celles de la norme IAS 19 qui a fait l'objet d'une "recommandation" du Conseil national de la comptabilité<sup>(34)</sup>, sont très importantes pour la SNCF et son régime spécial de retraites. En effet, cette norme IAS 19 indique les "avantages sociaux" nés d'une décision unilatérale de l'employeur, d'un accord collectif ou d'un simple usage, accordés aux salariés ou ex-salariés d'une entreprise dont les engagements financiers postérieurs à l'emploi<sup>(35)</sup> sont à inscrire au passif du bilan annuel et à provisionner. La pratique de comptes sociaux en annexe au bilan de l'entreprise est désormais proscrite.

Cependant, en matière de retraite, la norme IAS 19 qui ne fait pas de différence entre régimes par répartition et régimes par capitalisation, distingue deux types de régimes :

- les régimes dits "à cotisations définies" dans lesquels l'entreprise verse des cotisations à une entité distincte ayant l'autonomie financière et morale. Dans ce cas, l'entreprise verse une cotisation dite "libératoire" et n'a aucun engagement tant sur le niveau des prestations servies que sur l'équilibre financier du régime. Elle n'a donc pas de provisionnement à effectuer ;
- les régimes dits "à prestations définies" dans lesquels l'entreprise verse des cotisations à une entité distincte ou non, mais cette entité n'a pas la personnalité morale. Dans ce cas, l'entreprise est engagée tant sur les prestations que sur l'équilibre financier du régime. On dit qu'elle porte "le risque actuariel", donc elle doit provisionner la totalité des engagements du régime.

Ainsi, avant le 30 juin 2007 dans le régime spécial de la SNCF, l'entité à laquelle sont versées les cotisations des cheminots, la Caisse de retraites, a certes une autonomie financière, mais elle n'a pas de personnalité morale : c'est un service annexe de la SNCF. La cotisation n'est pas libératoire et l'entreprise est engagée sur les prestations servies et sur l'équilibre du régime de retraite. En application de la norme IAS 19, le régime spécial des cheminots est donc un régime "à prestations définies".

Pour l'application des nouvelles normes à la SNCF, deux solutions sont possibles :

- soit l'entreprise provisionne la totalité des engagements du régime de retraite, ce qui est totalement hors de ses possibilités financières, et donc elle est contrainte de faire apparaître un passif de 111 milliards d'euros<sup>(36)</sup> dans son bilan ;

- soit l'entreprise donne la personnalité morale à la caisse des retraites qui devient juridiquement autonome, et de ce fait la cotisation devient "libératoire"... et la SNCF n'a pas de provisionnement à effectuer !

Au Conseil d'administration de la SNCF du 20 décembre 2006, le commissaire du gouvernement opte pour la 2<sup>e</sup> solution : sortir les Caisses de Prévoyance et de Retraite (CPR) des comptes de la SNCF en leur donnant la personnalité morale et l'autonomie juridique.

Bien qu'opposé aux normes comptables IFRS<sup>(37)</sup>, mais contrairement à FO, à SUD-Rail et à l'UNSA, la CGT a rejeté toute solution irresponsable de type statu quo qui aurait compromis l'existence de l'entreprise SNCF et celle du régime spécial (ce qui serait le cas en laissant apparaître 114 milliards au passif de l'entreprise !).<sup>(38)</sup>

(31) Règlement CEE n°1606/2002 du 19 juillet 2002 applicables aux sociétés cotées en Bourse en 2005, et aux sociétés faisant appel public à l'épargne au 1<sup>er</sup> janvier 2007

(32) International Financial Reporting Standard (IFRS)

(33) L'International Accounting Standards Board (IASB) est une société privée implantée à Londres dont les membres sont nommés par un conseil d'administration situé aux Etats-Unis, dans l'Etat du Delaware

(34) Recommandation du Conseil national de la comptabilité n°2003-R01 du 1<sup>er</sup> avril 2003

(35) Tous les engagements pris envers les futurs retraités et les retraités (retraite et prévoyance) sont à provisionner obligatoirement

(36) Auxquels il faut ajouter 3 milliards d'euros au titre de la Caisse de Prévoyance

(37) Mais les cheminots Français ne pouvaient seuls mettre en échec l'application de ces normes comptables européennes

(38) Avec l'arrivée de Sarkozy à la Présidence de la République, cette situation financière lui aurait permis de liquider le régime

La CGT a donc fait le choix de ne pas s'opposer à la création d'une caisse autonome sous réserve que les droits des cheminots actifs et retraités soient totalement préservés. A cet effet, elle est intervenue par courrier auprès du Premier Ministre. Dans sa réponse du 10 janvier 2007 à la Fédération CGT des cheminots, le Premier Ministre Dominique de Villepin :

- réaffirme l'obligation légale pour la SNCF de présenter ses comptes aux normes IFRS ;
- confirme qu'il est indispensable d'isoler les engagements de retraite des comptes de la SNCF en donnant l'autonomie juridique à la CPR SNCF ;
- et s'engage à ce que les mesures arrêtées respectent une triple neutralité : sociale, comptable et budgétaire.

Après l'audience du 7 février 2007 au ministère des Transports, le courrier du 1<sup>er</sup> mars 2007 apporte des précisions sur :

- la garantie financière de l'Etat pour le régime sans que l'évolution se traduise par un adossement ;
- le maintien de la péréquation et des droits existants pour l'ensemble des cheminots ;
- le statut et la gestion de la caisse ;
- le maintien du statut de cheminot et des droits pour les personnels de la caisse.

Au cours des négociations, les interventions de la CGT ont permis d'apporter des modifications non négligeables aux projets des décrets afin de préserver les intérêts des cheminots, et ce pendant que d'autres restaient dans une opposition stérile et dangereuse.

Par le décret “caisse” n°2007-730 du 7 mai 2007, le gouvernement a donné la personnalité morale et l'autonomie aux Caisses de Prévoyance et de Retraite qui sont fusionnées pour donner la Caisse de Prévoyance et de Retraite du personnel de la SNCF à compter du 30 juin 2007.

L'article 1<sup>er</sup> (point IV) de ce décret précise :

“La caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français est un organisme de sécurité sociale régi par le titre II du livre I<sup>er</sup> du code de la sécurité sociale, doté de la personnalité morale. Elle est chargée d'une mission de service public au profit des personnes mentionnées à l'article suivant”.

L'article 1<sup>er</sup> (point III) de ce décret précise que la caisse sert “les pensions et prestations de retraite servies aux anciens agents du cadre permanent, définies par la loi du 21 juillet 2009 susvisée, par le règlement de retraites du personnel de la Société nationale des chemins de fer français et par le statut des retraités de la Société nationale des chemins de fer français.”

**Ainsi, ce décret a donné l'autonomie juridique à la CPR, mais n'a modifié ni le contenu du Règlement des retraites, ni celui du Statut des retraités de la SNCF. Les prestations servies sont restées totalement identiques à celles existantes en janvier 2007 avant le changement de statut juridique.** <sup>(39)</sup>

Ce décret “caisse” a cependant modifié l'organisation et la gestion <sup>(40)</sup> de la CPR qui comporte désormais 5 sections comptables distinctes :

- régime de retraites ;
- régime de prévoyance ;
- mandat de gestion pour la SNCF (prestations AT, facilités de circulation, SATRAPE...) ;
- mandat de gestion pour l'Etat (anciens agents d'Afrique du Nord) ;
- gestion administrative.

Un conseil d'administration paritaire, composé de représentants de la SNCF et de représentants des cheminots actifs <sup>(41)</sup> et retraités, est institué. Pour la première fois historiquement, les 2 représentants des retraités sont élus directement tous les 5 ans par les retraités alors que précédemment ils étaient unilatéralement désignés par la seule FGRCF. <sup>(42)</sup> Le Président du CA est nommé par le gouvernement.

(39) Le décret n°2008-640 du 30 juin 2008 a modifié l'article 1<sup>er</sup> du décret caisse du 7 mai 2007 pour tenir compte de la réforme des régimes spéciaux imposée par Sarkozy après son arrivée à la tête de l'Etat. Cette réforme qui modifie les droits et prestations du régime spécial des cheminots, est contenue dans le décret n°2008-639 du 30 juin 2008

(40) Le Directeur et l'agent comptable sont nommés par le gouvernement (art 14 du décret)

(41) Sur les 17 administrateurs il est attribué 1 siège à chaque OS représentative (CGT, CFDT, UNSA et SUD Rail) et les autres sièges sont répartis au prorata des résultats des élections dans les comités d'établissement (art 5 et 6 du décret)

(42) -C'est sans doute ce qui a poussé la FGRCF (soutenue par SUD-Rail) à déposer un recours en Conseil d'Etat contre ce décret. Si le dernier a rejeté les demandes de ces organisations, par contre il a profité de cette saisine pour réduire les prérogatives du Conseil d'administration de la CPR en matière de prestations santé... et les confier au gouvernement !

## LE FINANCEMENT ACTUEL DU REGIME DES CHEMINOTS

Suite au changement du statut juridique de la CPR, le financement du régime des cheminots a été modifié par le décret n°2007-1056 du 28 juin 2007 dit décret “ressources”. Ce financement, résulte comme précédemment du règlement (CEE) n°1192/69 du 26 juin 1969 et comprend donc une contribution de l'Etat au titre de la démographie.

**L'article 1 (point I) de ce décret indique que les ressources du régime sont constituées par :**

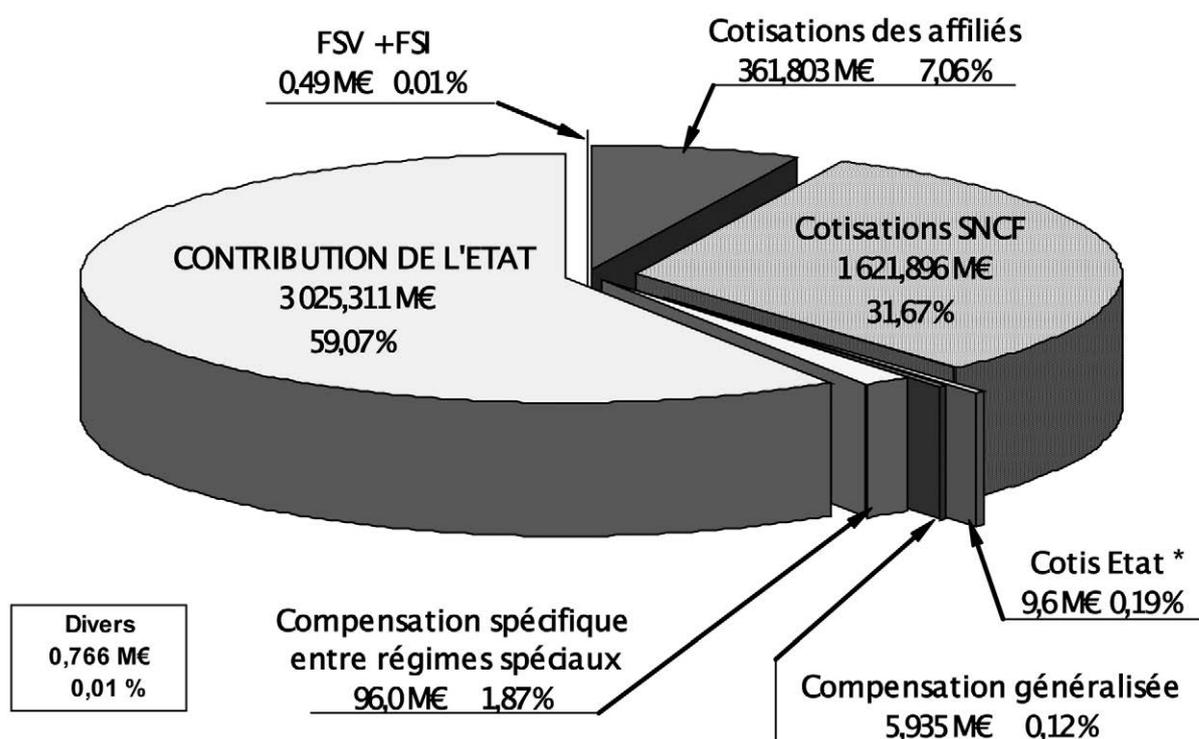
- 1 - Le produit des cotisations dues par les agents du cadre permanent de la SNCF et par la SNCF ;
- 2 - Le versement de l'Etat conformément à l'article 3 et le versement de l'Etat au titre, d'une part de la prise en charge des cotisations afférentes aux apprentis affiliés au régime spécial

prévue au troisième alinéa de l'article L. 6243-2 du code du travail et, d'autre part de la compensation, en application de l'article L 131-7 du code de la sécurité sociale, de l'exonération des cotisations afférentes aux contrats de professionnalisation prévue à l'article L 6325-16 du code du travail ;

- 3 - Lorsque le régime spécial d'assurance vieillesse de la SNCF est bénéficiaire à la compensation prévue à l'article L 134-1 du code de la sécurité sociale, les versements opérés à ce titre par d'autres régimes ;
- 4 - Les versements du fonds de solidarité vieillesse ; <sup>(43)</sup>
- 5 - Les versements du fonds spécial d'invalidité ; <sup>(43)</sup>
- 6 - Les produits financiers du placement des fonds et les revenus des valeurs du fonds de réserve du régime des retraites ;
- 7 - Toute autre ressource affectée au régime de retraites, y compris les dons et les legs.”



## RÉGIME DE RETRAITE - Compte de résultat 2010



**Total des produits : 5 121,804 294 M€**

Source : CA de la CPR

\* Cotisations des apprentis et contrats de professionnalisation prises en charge par l'Etat (7,150 M€) et loi TEPA (2,451 M€)

(43) Ces versements sont réalisés par le Fonds de solidarité Vieillesse (FSV) créé en 2003 par la réforme Balladur et financé pour une large part par la CSG (article L 135-2 du CSS et Convention CPRP/FSV du 17 janvier 2008)

## Les cotisations de la SNCF et des cheminots :

Comme l'indique l'article 2 (point I) de ce décret "ressources", le taux de cotisation à la charge de la SNCF "est la somme de deux composantes, ci-après désignées T1 et T2."

### Le taux T1 (point II) :

Il «est déterminé chaque année afin de couvrir, déduction faite du produit des cotisations salariales, les montants qui seraient dus si ses salariés relevaient du régime général et des régimes de retraite complémentaire mentionnés à l'article L 921-4 du code de la sécurité sociale. En cas de changement des taux de cotisation du régime général ou des régimes de retraite complémentaire (...), le taux global des cotisations à la charge de la SNCF et de ses salariés est modifié à due concurrence et avec la même date d'entrée en vigueur que celle du changement de taux dans les régimes de retraite mentionnés ci-dessus.»

Ce taux T1 comporte cependant un taux provisionnel et un taux définitif déterminé à partir de la rémunération perçue par les cheminots au cours de l'année considérée comparativement à ce qu'ils auraient réellement versé aux régimes général et aux régimes complémentaires. <sup>(44)</sup>



**Le taux T2 (point III et IV) :**

Il «est destiné à contribuer forfaitairement au financement des droits 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. Ce taux est libératoire pour la SNCF. Il est fixé à :

- 11,96 % pour l'année 2007 ;
- 12,27 % pour l'année 2008 ;
- 12,62 % pour l'année 2009 ;
- 12,73 % pour l'année 2010 ;
- 11,26 % pour l'année 2011. <sup>(45)</sup>

Après le 31 décembre 2011, le taux T2 évolue au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année comme le rapport, pour un salarié non cadre, entre le montant des cotisations d'assurance vieillesse assis sur le montant maximum des rémunérations ou gains à prendre en compte pour la fixation du montant des cotisations d'assurance vieillesse prévu par l'article D 242-16 du code de la sécurité sociale et ce montant maximum. (...)

**Le taux de la cotisation salariale (point VI) :**

“Le taux de la cotisation à la charge des agents du cadre permanent de la SNCF est fixé à 7,85 % de l'assiette...”

Il est à noter que ce taux prélevé directement sur le salaire brut des cheminots vient en déduction du taux correspondant à celui que paieraient les cheminots s'ils étaient des salariés du privé affiliés au régime général et aux régimes complémentaires pour déterminer le taux T1 à la charge de la SNCF (part patronale).

(44) Le taux T1 définitif est fixé à posteriori à partir des éléments salariaux perçus par les cheminots au cours de l'année auxquels ont été appliqués les taux et assiettes des régimes de droit commun. Le résultat est transformé en taux SNCF à partir du salaire liquidable, puis la part salariale est retirée pour trouver le taux T1 SNCF. Ce taux est fixé par un Arrêté (celui du 4 janvier 2011 a fixé le taux T1 définitif de 2009 qui est passé à 22,44 % contre 22,56 % pour le taux provisoire

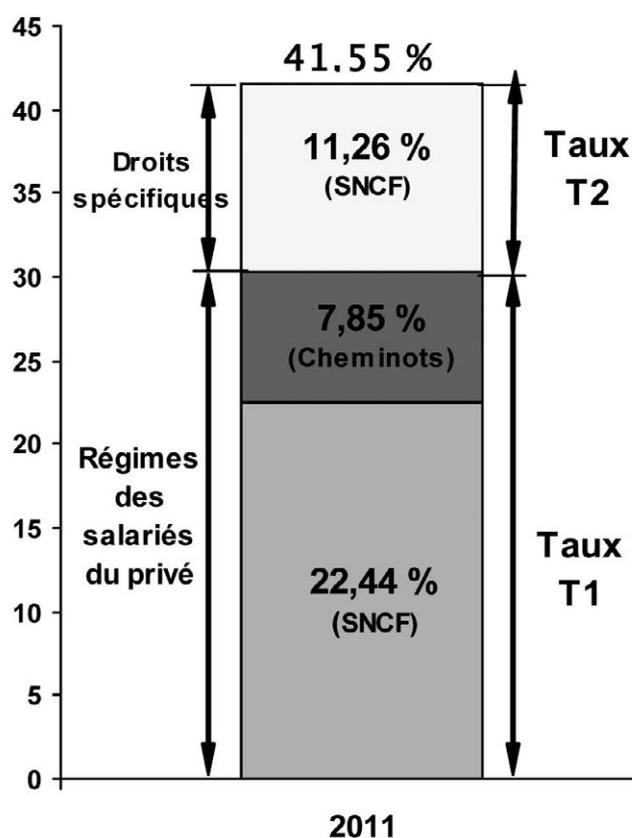
(45) Par décret n°2011-129 du 31 janvier 2011, le gouvernement a abaissé le taux T2 de 12,73 % à 11,26 % (- 1,47 %) en justifiant cette baisse ainsi : “Dans le cadre d'une prise en compte partagée des évolutions salariales liées à la réforme du régime spécial des retraites de la SNCF, l'Etat a accepté de participer, à titre exceptionnel, au taux T2...” (rapport au Premier Ministre)

Ainsi, l'augmentation de la cotisation salariale prévue par la réforme Sarkozy-Woerth de 2010 <sup>(46)</sup> va engendrer mécaniquement une baisse du taux T1 de la cotisation patronale. Elle n'apportera pas un seul centime au régime des cheminots !

On peut donc en déduire que en pratique, le taux T1 comporte 2 parts, une part patronale et une part salariale, et que ces 2 parts sont étroitement dépendantes l'une de l'autre...

**Le taux global de cotisation :** Pour l'année 2011, le taux global de cotisation au régime spécial de retraite du personnel de la SNCF est de 41,55 % dont 33,70 % au titre des cotisations patronales. Même si les assiettes de cotisations sont très différentes, ce taux global est très nettement supérieur à celui des régimes du privé (base + complémentaires) qui est, sous plafond de la sécurité sociale, de 26,15 % pour les salariés non cadres.

**L'assiette des cotisations :** ces taux de cotisations s'appliquent sur une assiette identique définie au 4<sup>o</sup> du point II de l'article 2 : “Pour les agents du cadre permanent et les fonctionnaires en position hors cadres en poste à la SNCF, les éléments de

**REPARTITION DE LA COTISATION RETRAITE EN 2011\***

\* En 2011, la contribution totale de la SNCF (part patronale) est de 33,70 % (en baisse de 1,59 % sur 2010)

rémunération servant d'assiette aux cotisations sont identiques à ceux servant de base au calcul des pensions, tels que définis aux I à IV de l'article 14 du règlement des retraites des personnels de la SNCF.” Il s'agit donc du salaire liquidable. <sup>(47)</sup>

De cet article 2 du décret “ressources”, il ressort que le principe du taux de la cotisation normalisée (ex article 30 du Cahier des charges), est quasiment reconduit puisque, d'une part le taux T1 correspond à ce que paieraient les cheminots s'ils étaient affiliés aux régimes des salariés du privé (base + complémentaire) ; d'autre part, que le taux T2 vise à prendre en charge le coût des droits spécifiques des cheminots. Même s'il est indiqué que cette prise en charge est forfaitaire, il faut savoir que le taux T2 a été recalculé en 2007 lors de la réforme de la Caisse sous le contrôle du gouvernement...

**Les versements de l'Etat <sup>(48)</sup>**

Comme il le fait pour d'autres régimes <sup>(49)</sup>, l'Etat verse une contribution au régime des cheminots. Cette contribution est prévue par l'article 3 du décret “ressources” qui précise :

“Le versement de l'Etat prévu au 2<sup>o</sup> du I de l'article 1<sup>er</sup> assure l'équilibre financier entre les charges de toute nature et les autres recettes du régime de retraites.”

Pour être en conformité avec les nouvelles normes comptables, le décret n° 2007-1051 du 28 juin 2007 a modifié le Cahier des charges Etat - SNCF et a abrogé son article 30. La contribution de l'Etat n'est plus versée à la SNCF, mais directement à la CPR par l'Etat.

Conformément au règlement européen de 1969, et compte tenu du calcul de la cotisation T1 et T2 de la SNCF et des cheminots, la contribution d'équilibre de l'Etat à la CPR SNCF vise uniquement à prendre en charge le différentiel démographique entre le régime spécial et les régimes des salariés du privé.

- (46) Le Suite à la réforme Sarkozy-Woerth de 2010, ce taux doit être relevé progressivement de 0,27 % par an à compter de 2017 pour atteindre 10,55 % en 2026 (article 1<sup>er</sup> du décret n°1011-291)
- (47) Le salaire liquidable comprend le traitement, la prime de travail, la PFA (hors indemnité de résidence), les gratifications de vacances (hors majoration enfants) et d'exploitation (hors part IR), ainsi que les majorations salariales, les suppléments de traitement (anciens apprentis) et les majorations de primes de travail pour pénibilité
- (48) Comme indiqué précédemment par le 2<sup>o</sup> de l'article 1<sup>er</sup> du décret "ressources", les versements de l'Etat comprennent d'une part, la prise en charge des cotisations afférentes aux apprentis affiliés au régime spécial depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2008 suite à la réforme des régimes spéciaux, d'autre part, la compensation de l'exonération des cotisations afférentes aux contrats de professionnalisation, mais aussi pour les heures supplémentaires et les journées RTT non prises (articles L 241-17 et L 241-18 du CSS) conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la loi 2008-111 du 8 février 2008 dite loi TEPA
- (49) L'Etat contribue directement également aux régimes des ouvriers de l'Etat (FSPOEIE), des marins (ENIM) des mines, de la RATP, du SEITA et à quelques autres petits régimes. Il contribue aussi par le biais de taxes affectées (CSSS, alcools, tabacs, etc...) au régime social des indépendants (artisans et commerçants) et au régime des exploitants agricoles (dans ce dernier, les cotisations ne couvrent que 14 % des produits... et le régime est lourdement déficitaire ! Enfin, l'Etat a transféré à la charge du régime général le déficit du régime des salariés agricoles et celui du régime des cultes

## Quelle évolution pour la contribution d'équilibre de l'Etat ?

Malgré la baisse continue du nombre de retraités SNCF, la contribution d'équilibre de l'Etat n'a cessé de progresser ces dernières années. Elle représentait moins de 50 % des produits du régime spécial en 2000. Elle était de 53,9 % des produits en 2006, pour atteindre 57,7 % en 2009 et 59,07 % en 2010 ! Et, même si l'allongement de la durée de cotisation, la création d'une décote, le recul de l'âge de départ et la suppression de la péréquation vont peser sur le montant des retraites, la contribution de l'Etat risque encore de s'accroître dans les années à venir...

### Ce qui poussera à l'augmentation de la contribution de l'Etat :

- la suppression de la surcompensation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012 suite à la loi Fillon de 2003 ;
- l'évolution très incertaine du résultat de la compensation généralisée qui peut devenir négative pour le régime spécial SNCF suite à la dégradation démographique de bon nombre de régimes ;
- la poursuite de la dégradation du rapport démographique du régime des cheminots suite aux suppressions d'emplois <sup>(50)</sup> à la SNCF même si cette dégradation est freinée par une réduction continue du nombre de retraités de droit direct et de droit dérivé ; <sup>(51)</sup>
- les mesures salariales concédées lors de la réforme des régimes spéciaux, mesures qui contribuent à accroître le montant du salaire liquidable des 6 derniers mois... et donc de la retraite liquidée ; <sup>(52)</sup>
- et la réduction du taux T2 appliquée en janvier 2011 à la demande du Président Pépy : elle va accroître mécaniquement la contribution de l'Etat !

Mais on est en droit de s'interroger sur la réduction du taux T2 en janvier 2011 : le coût des droits spécifiques des cheminots a-t-il diminué suite aux mesures contenues dans la réforme de 2008, ou s'agit-il d'un "cadeau" à la SNCF suite aux demandes du Président Pépy de prise en charge de ce taux par l'Etat ? Le ministère du budget a annoncé un nouveau calcul du taux T2...



### EVOLUTION DES EFFECTIFS

ANNEE	COTIS.	DIRECT.	REVERS.	R D P **
1997	174 642	208 319	130 764	0,64
1998	174 428	205 379	129 180	0,65
1999	174 574	202 425	127 631	0,66
2000	178 431	199 157	125 758	0,68
2001	179 341	197 090	123 756	0,69
2002	178 248	194 988	121 745	0,70
2003	174 774	192 846	119 582	0,69
2004	170 717	191 288	117 833	0,68
2005	166 951	189 925	115 726	0,67
2006	164 085	189 122	113 893	0,67
2007	161 437	188 820	111 801	0,66
2008	163 977*	187 005	109 520	0,68
2009	162 279*	184 406	107 079	0,68
2010	159 144*	183 235	104 369	0,67
Dif. ***	- 20 197	- 13 855	- 19 387	- 0,02
%	- 11,26 %	- 7,03 %	- 15,67 %	- 2,9 %

\* Dont 4 216 apprentis en 2008 ; 4 979 en 2009

\*\* Rapport démographique pondéré = Cotisants / (Pensions directes + 50 % des Pensions de réversion)

\*\*\* Différences entre 2001 et 2010

Dans le contexte politique et économique actuel, l'augmentation continue de la contribution de l'Etat hypothèque dangereusement le devenir du régime spécial des cheminots, et ce d'autant plus qu'avec l'ouverture à la concurrence, les opérateurs ferroviaires privés (ainsi que les filiales de la SNCF comme VFLI) bénéficient d'une situation de dumping social sur le financement des retraites extrêmement important...

(50) Après un redressement en 1999-2000 et 2001 (RTT), le nombre de cotisants a repris sa régression dès 2002 avec l'arrivée de la droite au pouvoir pour atteindre - 20 197 agents (- 11,26 %) en 9 ans. En fait depuis 2008, suite

à la réforme des retraites, les apprentis et contrats de professionnalisation sont affiliés au régime spécial, soit environ 5 000 personnes. Donc, la baisse réelle des emplois du CP se situe environ à 25 000 agents (- 13,9 %), ce qui amènerait le rapport démographique pondéré à 0,65

- (51) Si la baisse du nombre de pensions de droit direct n'est que de 7 %, par contre la baisse du nombre de pensions de réversion dépasse les 15 %, soit au total - 33 242 retraités depuis 2001 (- 10,36 %)
- (52) Création d'un échelon supplémentaire, intégration des gratifications d'exploitation et de vacances, ajout d'une prime de travail dans la PFA, majoration des primes de travail pour pénibilité, suppléments et majoration de traitement pour les ex-apprentis, pour les agents situés en fin de qualification, pour les agents qui restent après l'âge d'ouverture du droit à retraite, amélioration du calcul de la pension des ADC, ...

## PÉPY ET GRIGNON MENACENT L'EXISTENCE DU RÉGIME !

Décidément, notre régime spécial de retraite n'en finit pas d'être l'objet de toutes les "attentions" de ceux qui veulent le supprimer et transférer les cheminots au régime général de la sécurité sociale. Ces derniers temps, et au non de l'ouverture à la concurrence du Fret (réalisée), de Voyages SNCF ex GL (en cours) et de celle préconisée pour les TER, le Président de la SNCF et le sénateur UMP Grignon n'hésitent pas à le mettre ouvertement en cause.

### Le Président Pépy veut transférer le taux T2 à la charge de l'Etat !

S'appuyant sur les coûts sociaux plus faibles des nouveaux opérateurs ferroviaires dont les salariés sont affiliés aux régimes des salariés du privé, le Président de la SNCF a mis violemment en cause le taux T2 de la cotisation retraite à notre régime spécial, qu'il considère comme un handicap pour l'entreprise SNCF dans un marché ferroviaire concurrentiel. Il a demandé que la SNCF en soit déchargée par un transfert à l'Etat. En janvier 2011, le gouvernement a décidé d'abaisser "exceptionnellement" le taux T2 de 12,73 % à 11,26 %.

Cela se traduit par une augmentation de la contribution de l'Etat à notre régime spécial, et ce au moment où le gouvernement cherche à faire des économies en réponse aux attentes des agences de notation et des marchés financiers !

Un transfert à la charge de l'Etat du coût des droits spécifiques des cheminots pourrait être présenté comme un effort demandé au contribuable pour maintenir des "privilèges" ! Tous ceux qui veulent remettre en cause nos droits spécifiques et supprimer le régime, pourraient alors s'appuyer sur une violente campagne médiatique de stigmatisation des cheminots pour dresser l'opinion publique contre eux. Raccourcis, "oubliés" et mensonges à répétition : ça marche... puisque la CGT n'a quasiment jamais accès aux médias pour rétablir la vérité. Souvenons-nous de 2007 ! Chauffée à blanc contre "les privilégiés" des régimes spéciaux, l'opinion publique a soutenu à près de 75 % la réforme de ces régimes imposée par le gouvernement Sarkozy.

Consciente des dangers que représente un transfert (même partiel) du taux T2 à la charge de l'Etat, et contrairement aux autres organisations syndicales, la CGT s'est clairement prononcée contre tant au Conseil d'administration de la SNCF qu'au CA de la CPRP du 7 janvier 2011. La CGT a déclaré qu'elle ne pouvait approuver une mesure qui conduirait inéluctablement à la réduction

des droits des cheminots, et dans un terme plus ou moins proche à la disparition pure et simple du régime spécial.

**Pour la CGT, le financement du taux T2 doit non seulement rester assis sur le travail des cheminots, mais correspondre à la réalité du coût de leurs droits spécifiques. Evidemment, si ce coût a baissé suite aux réformes imposées par le gouvernement, il convient de la revoir en conséquence...**

**Nous ne partageons pas la position très hypocrite de monsieur Pépy sur le transfert du taux T2..., position destinée à pousser le gouvernement à supprimer le régime ! Pour nous, la concurrence intra-modale, à laquelle nous demeurons fermement opposés, ne saurait justifier ni une baisse du taux T2, ni sa suppression par un transfert à la charge de l'Etat !**

### Le sénateur UMP Grignon veut faire converger les régimes !

Pour ce qui est du TER, et alors que le règlement européen dit "OSP" <sup>(53)</sup> n'impose pas l'ouverture à la concurrence, le gouvernement français en a décidé autrement en poussant les feux d'une expérimentation. Le rapport réalisé à cet effet par le sénateur UMP Francis Grignon pointe les problèmes posés et considère que la "coexistence dans une même activité économique de deux régimes de garanties sociales distincts pour les salariés est source de difficultés..." Et pour lui, "la question se pose d'une convergence à terme de ces régimes qui conditionnera le fonctionnement et la cohérence sociale du transport ferroviaire en tant que branche." Or, nous savons tous par expérience que lorsque ce gouvernement parle de convergence entre régimes, c'est toujours par le bas qu'il la réalise !

- (53) Règlement sur les "obligations de service public" dans les transports qui vise à ouvrir la concurrence dans les transports publics de voyageurs urbains, interurbains et régionaux en imposant l'appel d'offre. Cependant pour les TER (ferroviaire) cet appel d'offre n'est pas imposé. Par ailleurs, l'article 18 de la LOTI prévoit un monopole légal conféré à la SNCF, ce qu'a confirmé Nathalie Kosciusko-Morizet dans un débat au sénat le 13 janvier 2009

Grignon précise qu'“il existe actuellement un grand écart entre le régime de droit social applicable aux agents et salariés de la SNCF et celui applicable aux salariés des autres entreprises de la branche. Cet écart rend à priori peu attractive la perspective d'un transfert de son contrat de travail de l'agent de la SNCF au nouvel opérateur tant pour l'agent que pour le nouvel employeur. Cet écart tient notamment au régime spécial de retraite des agents de la SNCF...”

Et quand Grignon propose que la loi garantisse “le maintien du régime spécial” lorsque les contrats de travail transférés “sont des contrats d'agents relevant du statut d'un établissement public à caractère industriel et commercial” (SNCF), c'est en ajoutant que “la loi précisera les conditions dans lesquelles sont versées les cotisations de retraite par le nouvel opérateur à la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF et les modalités de répartition de la charge des droits spécifiques (T2) entre celui-ci et la Région.”

Comment expliquer que la Région soit amenée à financer directement (et en sus de la convention) une part du T2, sinon par la volonté du rapporteur UMP de permettre à l'opérateur privé de présenter un tarif plus attractif que celui de la SNCF lors de l'appel d'offre ? Il s'agirait en fait d'une forme de dumping social par transfert direct à la charge du contribuable du financement d'une partie des droits spécifiques du régime spécial. Ce qui ne pourrait que conforter le Président Pépy dans ses demandes de transfert du T2 sur l'Etat !



## COMPARAISON DES COTISATIONS RETRAITE SNCF / PRIVÉ - (Taux sous plafond – salarié non cadre)

### 1 - Cotisations dites patronales

TAUX	PRIVÉ	SNCF
Base (CNAV)	9,90 %	22,44 %
Complémentaire (Arrco)	4,50 %	
AGFF	1,20 %	11,26 %
Droits spécifiques (T2)	/	
TOTAL 1	15,60 %	33,70 %

Même si les assiettes sont différentes (la cotisation SNCF ne porte que sur le salaire liquidable soit environ 89 % du salaire imposable), ce qui réduit un peu l'écart SNCF / privé, on peut estimer que la cotisation patronale SNCF est de 30 % environ soit presque le double que celle du privé.

### 2 - Cotisations dites salariales

TAUX	PRIVÉ	SNCF
Base (CNAV)	6,75 %	7,85 %
Complémentaire (Arrco)	3,00 %	
AGFF	0,80 %	7,85 %
TOTAL 2	10,55 %	

Le relèvement du taux de cotisation des cheminots de 7,85 % à 10,55 % (à partir de 2017) réduira la cotisation SNCF T1, mais le différentiel avec le privé demeurera très important !

<b>TOTAL 1 + 2</b>	<b>26,15 %</b>	<b>41,55 %</b>
--------------------	----------------	----------------

On voit bien que les droits spécifiques des cheminots et leur financement par le T2 sont au centre de toutes les “attentions” de ceux qui veulent privatiser les transports ferroviaires.

Pour la CGT, les exigences de Pépy et les propositions du rapport Grignon sont totalement inacceptables. Droits sociaux et service public performant vont de pair. Nul doute que les cheminots sauront se mobiliser pour s'opposer à la régression sociale et imposer le retour à une entreprise ferroviaire intégrée.

Maurice Samson

# EVOLUTION DES TAUX DE COTISATION DU REGIME DE RETRAITE DU PERSONNEL SNCF

DATE	Part patronale	Part ouvrière	total
1-01-1947	12,00 %	6,00 %	18,00 %
1-01-1970	34,30 %	6,00 %	40,30 %
1-08-1970	34,55 %	6,00 %	40,55 %
1-01-1976	36,00 %	6,00 %	42,00 %
1-01-1977	36,50 %	6,00 %	42,50 %
1-01-1979	36,70 %	6,00 %	42,70 %
1-01-1980	36,90 %	6,00 %	42,90 %
1-01-1981	37,10 %	6,00 %	43,10 %
1-01-1984	29,00 %	7,00 %	36,00 %
1-08-1986	29,00 %	7,70 %	36,70 %
1-07-1987	29,00 %	7,90 %	36,90 %
1-01-1989	29,00 %	8,90 %	37,90 %
1-01-1990	27,10 %	8,90 %	36,00 %
1-02-1991	28,44 %	7,85 %	36,29 %
1-01-2006	33,62 %	7,85 %	41,47 %
1-01-2007	34,11 %	7,85 %	41,96 %
1-07-2007	34,48 %	7,85 %	42,33 %
1-01-2008	34,83 %	7,85 %	42,68 %
1-01-2009	35,06 %	7,85 %	42,91 %
1-01-2010	33,62 %	7,85 %	43,02 %
1-01-2011	34,11 %	7,85 %	41,55 %

Depuis le décret-loi du 19 avril 1934 modifiant le système financier de notre régime de retraite, les Compagnies privées, puis la SNCF (Convention de 1937) se devaient d'équilibrer le régime.

Cette contribution d'équilibre étant particulièrement élevée du fait des suppressions massives d'emplois, il a été institué une contribution de l'Etat (avenant du 10 juillet 1952 à l'article 19 quater de la Convention de 1937). L'Etat s'engage à rembourser à la SNCF "les charges de retraites afférentes aux agents non remplacés" et ce à compter de 1949.

En 1971, en application du règlement européen n°1192/69 du 26 juin 1969, la contribution de l'Etat est modifiée pour prendre en charge le différentiel démographique SNCF / privé par la mise en œuvre du taux de la cotisation normalisée avec effet de 1970.

En 1983, lors de la transformation de la SNCF en EPIC, l'article 30 du nouveau Cahier des charges Etat-SNCF reconduit ce principe de financement, le coût des droits spécifiques (T2) étant recalculé à chaque Contrat de plan.

De 1970 à 2007 (changement de statut juridique de la caisse), le taux de la cotisation normalisée a connu de nombreuses évolutions, notamment :

- au 1<sup>er</sup> janvier 1984 : la prise en compte du passage de la retraite de 65 à 60 ans dans le privé s'est traduite par une forte baisse du taux additif T2 (coût des droits spécifiques des cheminots) et une augmentation de 1 point de la cotisation des cheminots ;
- du 1<sup>er</sup> janvier 1986 au 1<sup>er</sup> janvier 1989 : la cotisation des cheminots a connu plusieurs augmentations, soit 1,9 point au total ;
- au 1<sup>er</sup> janvier 1990 : un nouveau calcul permet de réduire le taux patronal de 1,9 point (identique à la hausse de la cotisation des cheminots au cours des années précédentes !) en raison de l'évolution des régimes de référence et des caractéristiques démographiques ;
- au 1<sup>er</sup> février 1991 : la part ouvrière de la cotisation retraite a été réduite par une remise forfaitaire mensuelle de 42 F prévue

par la loi de finances de 1991 instituant la CSG à 1,1 % pour financer la branche « famille » (remise appliquée jusqu'au 31 août 1995), ce qui permet un transfert de la cotisation patronale « famille » sur la part patronale « retraite » ;

- au 1<sup>er</sup> août 1993 : le gouvernement Balladur augmente la CSG de 1,3 % pour alimenter le FSV (fonds de solidarité vieillesse) destiné à prendre en charge certaines prestations retraites dites « non contributives »
- au 1<sup>er</sup> janvier 1999 : le décret n°99-11 modifie l'article 30 du Cahier des charges : en l'absence de Contrat de plan, les taux des cotisations peuvent être modifiés par simple décret
- au 1<sup>er</sup> janvier 2006 : la contribution complémentaire de la SNCF pour les "droits nouveaux" (absence de calcul du taux T2 depuis 1990) est transportée en taux de cotisation complémentaire (T3) est inscrite en cotisation patronale sur les bulletins de paie au taux de 5,18 % (5,67 % en 2007) ;

EVOLUTION DES PRODUITS DE LA CAISSE DES RETRAITES SNCF (en % du total des produits)																	
REPARTITION	1969	1970	1974	1980	1983	1984 <sup>(6)</sup>	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
COTIS. AGENTS	6,17	6,16	6,23	5,88	5,85	6,77	6,72	6,91	7,20	7,10	7,92	7,90	6,73	6,68	6,55	6,59	6,65
COTIS. SNCF	93,47	35,15	35,85	35,91	36,00	27,78	27,64	26,89	26,04	25,57	25,37	23,72	25,04	25,30	25,13	24,91	24,76
CONTRIB SUP (5)	(1)(2)	58,39	54,54	54,28	55,53	63,72	62,40	53,94	49,05	48,07	53,05	55,42	56,01	52,20	48,57	49,82	48,93
CONTRIBUT. ETAT	-	-	3,12	3,73	2,46	1,60	1,07	1,30	2,30	2,85	1,91	2,50	2,06	2,13	1,58	1,27	1,20
COMPEN. CNAV (3)	-	-	-	-	-	-	2,03	10,54	14,64	15,14	9,87	10,23	9,61	12,76	16,32	15,94	16,75
SURCOMPENS. (4)	0,36	0,30	0,26	0,20	0,16	0,13	0,14	0,41	0,77	1,28	1,88	0,24	0,55	0,93	1,75	1,47	1,71
PRODUITS DIVERS.																	
<b>TOTAL PRODUITS</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
REPARTITION	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010		
COTIS. AGENTS	6,90	6,88	6,97	6,98	7,20	7,38	7,39	7,38	7,30	7,23	7,19	6,94	6,81	7,08	7,06		
COTIS. SNCF	24,88	24,83	25,14	25,17	25,92	26,71	26,65	26,53	26,21	26,01	26,12	27,74	30,18	31,90	31,67		
CONTRIB SUP (5)	1,82	1,96	2,19	2,47	2,78	3,30	3,81	4,01	4,30	4,71	4,67	2,49	/	/	/		
CONTRIBUT. ETAT	48,40	48,43	49,15	49,68	49,16	50,34	50,33	52,37	53,00	54,34	53,90	56,09	59,10	57,70	59,07		
COMPEN. CNAV (3)	1,33	0,89	0,32	0,22	0,26	0,14	- 0,08	0,03	0,36	0,17	0,26	0,24	0,32	0,06	0,12		
SURCOMPENS. (4)	16,56	16,50	15,71	14,98	13,09	11,20	11,33	9,12	8,28	6,96	5,81	4,55	3,43	3,04	1,87		
PROD. DIVERS (7)	1,93	2,47	0,51	0,51	1,58	0,92	0,52	0,56	0,56	0,58	2,05	1,95	0,16	0,22	0,19		
<b>TOTAL PRODUITS.</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		

(1) L'Etat avait versé 1 094 MF à la SNCF (soit 31,19 % des produits) pour l'année 1969 (remboursement des charges de retraite allouées aux agents non remplacés)

(2) Création du taux de cotisation normalisée à partir de 1970

(3) Compensation généralisée entre les régimes de base

(4) Surcompensation (compensation spécifique entre les régimes spéciaux d'assurance vieillesse)

(5) Contribution supplémentaire de la SNCF pour financement des avantages « nouveaux » (intégration de points d'IR, relèvement du minimum de pension, des primes de travail, nouvelle grille salariale...) accordés aux retraités.

(6) Application de l'art. 30 du nouveau Cahier des charges de la SNCF qui a amené une réduction de la contribution patronale de 37,1 à 29 % et augmenté celle de l'Etat.

(7) Jusqu'en 2007, ces produits incluent les revenus des immeubles, les produits financiers, les reprises sur provision et divers ; à partir de 2008, ne sont inclus que les produits de la cotisations de l'Etat pour les contrats d'apprentissage et de professionnalisation, ainsi que les produits du FSV et du FSI



**cg**  
Ensemble,  
des exigences  
à partir de voies !  
**REGION DE DIJON**  
**SECTEUR FEDERAL CHEMINOTS**

**CHEMINOTS**  
*Retraites*  
**TOULOUSE**

*la*  
**cat**  
**FÉDÉ**

# Les cahiers de l'institut

## Sommaires des numéros parus

### N° 1, 3<sup>e</sup> trimestre 1998

- Les grèves de 1947 (Marcel Coeffic)
- Les grèves de 1947 (Henri Génois)
- Les grèves de 1953 (André Argalon)

### N° 2, 4<sup>e</sup> trimestre 1998

- Premiers résultats d'une enquête sur les événements de Mai 1968 chez les cheminots (avec la collaboration de Marie-Noëlle Thibault et Catherine Lévy)
- La place des dirigeants cheminots dans la confédération, de ses origines à nos jours (Pierre Vincent)
- Lettre à « La Vie du Rail » à propos de l'ergonomie (André Argalon)

### N° 3, 1<sup>er</sup> trimestre 1999

- AG de l'IHS du 21/01/1999 : Intervention de Claude Marache
- Initiative du CE cheminots PACA – Université – IHS (Pierre Vallorani et Roger Cadorin)
- La durée du travail : une longue histoire (Pierre Lapeyre)
- Un témoignage sur la durée du travail (Jean Perrault)

### N° 4, 2<sup>e</sup> trimestre 1999 :

- A partir d'une polémique ouverte sur les trains de déportés (dossier réalisé par Pierre Vincent)
- Trois contributions sur les acteurs de la période : Discours de Paul Vallon ; Deux acteurs de la résistance cheminote (Jean Fumeaux, membre des FTP de la région parisienne et l'interview d'Emile Jacobovicz, membre des FTP-MOI par Emmanuel Aubert)
- Intervention du Ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot, le 8 mars 1999 en hommage à Pierre Semard

### N° 5, 3<sup>e</sup> trimestre 1999

- Hommage à Marcel Bergé – L'occasion d'un colloque sur l'unité syndicale (Varilhes, le 22 juin 1999)

### N° 6, 4<sup>e</sup> trimestre 1999

- Septembre 1969 : une grande grève du personnel roulant
- Mars 1969 : la grève des Agents de Conduite de la région Sud-Ouest
- Suite des interventions prononcées au colloque sur Marcel Bergé et l'unité syndicale (complément au n° 5)

### N° 7, 1<sup>er</sup> trimestre 2000

- l'AG de l'IHS du 02/03/2000 : Intervention de Claude Marache, bilan financier
- A propos du Maitron (Pierre Vincent)
- La résistance au quotidien (souvenirs recueillis par Marius Bertou)
- La résistance au quotidien dans le vécu syndical : Auguste Garnier, Marcelle Jourdan

### N° 8, 2<sup>e</sup> trimestre 2000

- Spécial 38<sup>e</sup> congrès fédéral – du 22 au 26/05/2000 à Saint-Malo

### N°9 et 10, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> trimestres 2000

- Hommage à Louise Michel pour le 120<sup>e</sup> anniversaire de son retour d'exil (Guy Decamps ; Claudine Rey ; Madeleine Peytavin)
- Saintes : ville cheminote. Une heureuse initiative

### N° 11, 1<sup>er</sup> trimestre 2001

- Association loi 1901, ça fait 100 ans ! (Christiane Bedon-Roulet)
- Du droit de grève au droit de créer des syndicats (Madeleine Peytavin)
- La grève d'août 1953 vue par Georges Malgouyrès
- A propos du Maitron (Pierre Vincent)
- Charles Trenet, le poète disparu

### N° 12, 2<sup>e</sup> trimestre 2001

- AG de l'Institut du 26 avril 2001 : Rapport de Claude Marache, bilan financier, bureau élu
- Une initiative remarquable du CE PACA : avec la sortie d'un livre intitulé « *Cheminots en Provence : Des voies de la mémoire aux voies de l'avenir* » (Francis Aghedu) – Discours de Marcel Alméro, secrétaire du CER
- Le rôle du jeune Syndicat national CGT au début du XX<sup>e</sup> siècle dans le combat et la recherche des principes de lutte (Joseph Jacquet-« *les cheminots dans l'histoire sociale de la France* »)
- Morceaux choisis : Le Banquier (Emile Verharen)

### N° 13, 3<sup>e</sup> trimestre 2001

- Le 22 octobre 1941 : Châteaubriant – les 27 de Chateaubriant ; Henri Barthelemy ; lettre de Guy Moquet
- La grève de juin 1971 (dossier réalisé par Georges Lanoue et Pierre Vincent)
- Exposition à Montreuil : « Images et mouvements du siècle » : intervention de Georges Séguy le 24/09/2001
- Morceaux choisis : Octobre (Pierre Seghers) ; Otages (Pierre Emmanuel ; 22 Octobre (Viviane Dubray-Snoec)

### N° 14, 4<sup>e</sup> trimestre 2001

- La Guerre d'Algérie (Christiane Bedon-Roulet)
- Les Prud'hommes (Madeleine Peytavin)
- Commémoration du 60<sup>e</sup> anniversaire de châteaubriant le 21/10/2001 : intervention de Bernard Thibault
- Compte rendu d'une initiative sur la région de Nantes à l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire de la gare de Nantes (Carlos Fernandez)
- La Légion d'honneur de Marcel Montaubrie
- Réaction à l'article paru dans le Cahier n° 13 sur la grève de 1971
- Morceaux choisis : Le déserteur (Boris Vian) ; 6 Janvier 1962 (Mouloud Feraoun).

**N° 15, 1<sup>er</sup> trimestre 2002**

- La SNCF pendant la guerre : intervention de Pierre Vincent au colloque organisé par l'IHS Rhône-Alpes le 27/11/2001
- Syndicat de Laroche-Migennes : La CGT se penche sur son passé ; conférence du 17 octobre 2001, extraits (Patrick Blin)
- Hommage à Pierre Bourdieu : son intervention le 12/12/1995 et une note de Didier Le Reste
- Le syndicat de Paris Ouest Rive Droite pendant la Guerre d'Algérie (Madeleine Peytavin)
- Les distributions de tracts sanctionnées (Guy Thibaut)
- Un dimanche pas comme les autres (Marcel Coeffic)

**N° 16, 2<sup>e</sup> trimestre 2002**

- L'AG du 25 avril 2002 : Rapport de Claude Marache, bilan financier
- Les camps d'internement en AFN (1939-1944) : Conférence débat du 31/01/2002
- Le CCE nous communique : Le fonds cheminot
- Loulou Feuillard, interné en AFN (Madeleine Peytavin)
- Quand un soldat... (Jacques Fouache)
- Morceaux choisis : notre compagnon de route Francis Lemarque (Madeleine Peytavin)

**N° 16 spécial**

- L'histoire vraie des gardes-barrière (Bernard Bourdet et Jacques Bureau)

**N° 17, 3<sup>e</sup> trimestre 2002**

- La loi d'orientation des transports intérieurs a 20 ans
- Les propos d'un Ministre : Charles Fiterman, le 1<sup>er</sup> mars 1982 à St Etienne
- Histoire vraie des gardes-barrière... suites
- Morceaux choisis : deux articles de Jules Janin

**N° 17 spécial**

- Reproduction de l'*Histoire de la Fédération des Cheminots* par Pierre Semard (1<sup>ère</sup> édition parue en 1934)
- Extraits des interventions de Pierre Semard au Congrès fédéral le 27 juin 1938 au Palais de la Mutualité à Paris
- Intervention de Pierre Semard à la Conférence Nationale des Agents de conduite du 26 janvier 1939 à Paris
- Exposé de Pierre Semard fait à la Conférence d'Information du 31 mai 1939 à la Maison de la Chimie à Paris

**N° 18, 1<sup>er</sup> trimestre 2003**

- Colloque sur le service public du transport ferroviaire : Introductions aux débats
- 1982 : les « Cadoux » réintègrent la SNCF (Jean-Paul Soret)

**N° 19, 3<sup>e</sup> trimestre 2003**

- Assemblée générale du 9 avril 2003 : Rapport de Claude Marache, bilan financier, interventions, bureau
- La grève de 1953 : Récit d'André Argalon, extraits de la « Tribune », témoignage d'Henri Moura
- 20<sup>e</sup> anniversaire de la reprise par la SNCF des ateliers de St Pierre des Corps (Pierre Botreau)
- Pierre Semard honoré à Nantes et à Annemasse : Interventions de Didier Le Reste et Georges Séguy
- 1953, le Vietnam : les cheminots ont agi

- Les accords du Perreux : un colloque de l'institut confédéral, le 24 avril 2003 : intervention de Pierre Vincent
- Cinq ans de bataille pour faire du 8 mai une fête nationale (Madeleine Peytavin)
- Morceaux choisis : les 100 ans du « Tour de France », extrait de « 325000 francs » (Roger Vailland)

**N° 20, 4<sup>e</sup> trimestre 2003**

- Actes du colloque : « Service public des chemins de fer » des 30 et 31 octobre 2002

**N° 21, 1<sup>er</sup> trimestre 2004**

- Syndicalisme et politique (Pierre Vincent)
- Retour sur la LOTI - loi d'orientation des transports intérieurs – (Lucien Lecanu)
- Le congrès de la fédération du 24/28 novembre 2003 : impressions (Claude Marache), intervention de l'IHS (Christiane Roulet)
- 11 septembre 1973, le Chili au cœur (Madeleine Peytavin)
- Morceaux choisis : extraits de poèmes de Pablo Neruda

**N° 22, 2<sup>e</sup> trimestre 2004**

- 19 août 1944 – Libération de la gare de Toulouse. Journée témoignage du 4 décembre 2002 organisée par le Syndicat CGT des cheminots de Toulouse, l'Institut d'histoire sociale de la fédération, le groupe insurrectionnel « Matabiau », Résistance Fer et l'ANCAC.

**N° 23, 3<sup>e</sup> trimestre 2004**

- Le Plan Vert (plan de sabotage du réseau ferré « établi de concert par l'état-major allié et la Résistance » en 1940). Travail de recherche effectué par Guy Thibaut

**N° 24, 4<sup>e</sup> trimestre 2004**

- Assemblée générale du 3 juin 2004 : Introduction de Christiane Roulet, bilan financier, cotisations
- « *Malgré le temps* », souvenirs de 1942 à 1944, texte de Camille Boivin
- Echos des commémorations du 10 août 1944 et du soixantième anniversaire de la grève insurrectionnelle (Rennes, Villeneuve St Georges, Mantes, Vitry)
- Morceaux choisis : « *Le convoi du 24 janvier 1943* » Charlotte Delbo

**N° 25, 1<sup>er</sup> trimestre 2005**

- Un autorail nommé « FNC »... comme Fédération Nationale des Cheminots. (Pierre Lapeyre)
- La direction de la fédération CGT des cheminots dans les années 50. (Pierre Vincent)
- Soixantième anniversaire de la libération : de nouveaux témoignages
- Morceaux choisis : « *Premier mai* », hommage à Jean-Baptiste Clément, de Gaston Couët

**N° 26, 2<sup>e</sup> trimestre 2005**

- L'activité internationale de la fédération – Contribution de l'IHS cheminot au colloque sur « *La place et les actions de la CGT dans le monde-1945/2000* »
- Le détachement d'occupation de la SNCF en Allemagne en 1945 : un épisode oublié (interview de Serge Bovin)

- Assemblée générale du 9 juin 2005 : Rapport de Christiane Roulet, bilan financier, bureau, inventaire des archives
- Morceaux choisis : « *Henri Martin, Raymonde Dien, 1951* », chanson de Henri Bassis, Marcel Frémot

### N° 27, 4<sup>e</sup> trimestre 2005

- Création de la commission économique fédérale (Daniel Moreau)
- L'heure d'information syndicale à Sotteville (Guy Decamps)
- Le transport des marchandises, enjeu de société : une série d'articles à paraître. (Jean-Paul Lahouse, Lucien Lecanu)
- Morceaux choisis : extraits de « *Les ouvriers en quête d'eux-mêmes* » par Nicole Parutto

### N° 28, 1<sup>er</sup> trimestre 2006

- Le transport des marchandises, enjeu de société : 1<sup>ère</sup> partie « *Transport, intervention publique et conséquences* ». (Jean-Paul Lahouse, Lucien Lecanu)
- Le syndicalisme sous Vichy : le cas cheminot. (Intervention de Pierre Vincent au colloque de l'Institut d'Histoire Sociale de la confédération CGT les 1<sup>er</sup> et 2 décembre 2005)
- La grève des carriers des sablières de la Seine en 1908. (Georges Lanoue)
- Morceaux choisis : Présentation et textes de Paul Nizan (Madeleine Peytavin)

### N° 29, 2<sup>e</sup> trimestre 2006

- Assemblée générale du 10 mars 2006 : rapport d'activité et plan de travail ; bilan financier 2005 ; compte-rendu des travaux et votes
- Le dépôt du Charolais au temps des machines à vapeur (texte remis par le correspondant de PSE)
- 1936 – Les clubs cheminots travaillistes (Marcel Montaubrie) ; Jean Bossard, responsable sportif (Madeleine Peytavin)
- Morceaux choisis : Pierre Semard

### N° 30, 4<sup>e</sup> trimestre 2006

- Le transport des marchandises : suite (Lucien Lecanu, J.Paul Lahouse)
- Il y a 70 ans : le début de la guerre d'Espagne (Pierre Lapeyre)
- Morceaux choisis : « *Guernica* » - Paul Eluard (Madeleine Peytavin)

### N° 31, 1<sup>er</sup> trimestre 2007

- Les cheminots en quête d'eux-mêmes - extrait de l'ouvrage « *les ouvriers en quête d'eux-mêmes* » publié par l'IHS cheminots – (Nicole Parutto)
- Eclairages sur un congrès : le premier congrès national en janvier 1918 (Nicole Parutto)
- La place des dirigeants cheminots dans la confédération, de ses origines à nos jours (Pierre Vincent)
- Les 90 ans de la fédération nationale : intervention de Georges Lanoue au 40<sup>e</sup> congrès
- Morceaux choisis : Lucien Midol, Pierre Semard, Georges Séguy (Madeleine Peytavin)

### N° 32, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> trimestre 2007

- Colloque Pierre Semard : problématique du colloque ; apprentissage et enracinement : extraits (P.Vincent, G.Ribeill,

V.Chambarlhac) ; le dirigeant syndical : extraits (M.L Goergen, M.Poggioli, J.P.Bonnet, L.Lecanu) ; le dirigeant communiste : extraits (S.Wolikow, D.François, A.Courban, F.Genevée) ; mémoire et commémoration : extraits (C.Roulet, M.Peytavin, X.Vigna) ; un témoignage de Pierre Kaldor ; conclusion du colloque (Serge Wolikow) ; intervention de Didier Le Reste.

- Assemblée générale du 10 mai 2007 : rapport d'activité, bilan financier 2006, cotisations 2008, bureau élu
- Morceaux choisis : l'affaire Sacco et Vanzetti
- Hommage à Guy Môquet : intervention de Didier Le Reste le 22 octobre 2007

### N° 33, 4<sup>e</sup> trimestre 2007

- Le transport des marchandises à la SNCF de 1945 à 1982, dernière partie (voir la première partie dans le n° 27) par Lucien Lecanu,
- Une première contribution de l'Institut sur mai 1968 dans les colonnes du Service du Livre et des Bibliothèques (SLB) du CCE SNCF par Christiane Roulet.
- Morceaux choisis : centenaire de la naissance de Roger Vailland : extraits de *Beau masque* publié chez Gallimard en 1954.

### N° 34 2, 3, 4<sup>e</sup> trimestres 2008

- Avant 68 un ciel pas serein du tout : article collectif.
- Morceaux choisis : « *Regardez à travers le peuple et vous apercevrez la vérité* » (Victor Hugo) commentaire de Pierre Gamarra dans la *Vie ouvrière* du 5 juin 1968.

### N°35 1<sup>er</sup> trimestre 2009

- Compte-rendu de l'assemblée générale du 28 septembre 2008 : rapport d'activité, bilan financier, déroulement, bureau élu, cotisation 2009.
- Apprentissage et apprentis : l'étude en cours par Patrick Chamaret.
- Solidarité Vietnam par Jean-Pierre Bonnet.
- Propos scandaleux de Françoise Laborde sur les cheminots par Maurice Samson.
- Morceaux choisis sur le Vietnam : Pablo Neruda, Jean Ferrat.

### N° 36 2<sup>e</sup> trimestre 2009 :

- L'Institut d'histoire a 10 ans :
- L'Institut d'histoire sociale des cheminots a déjà une histoire par Madeleine Peytavin
- Une décennie bien occupée par Jean-Pierre Bonnet
- Les archives, leur conservation, leur classement par Claude Marache
- Etat d'avancement de l'inventaire par Emmanuel Le Doeuff
- Classement des archives : type d'inventaire proposé aux syndicats et petit lexique sur la durée de vie moyenne des supports que nous utilisons
- Un fonctionnement qui ne peut pas se passer de relais par Christiane Roulet
- Mutuelle : un point d'histoire par Georges Lanoue
- Hommage à Jean Fumeaux par Jean-Paul Lahouse
- Morceaux choisis : Des nouvelles de Pierre Semard par Christiane Roulet

### N° 37 4<sup>e</sup> trimestre 2009

- Editorial sur les dix ans de l'IHS et le livre « *Les cheminots, on s'en fait toute une histoire* » écrit par Nicole Parutto.
- Compte-rendu de l'assemblée générale du 24 novembre 2009 : rapport d'activité, bilan financier, déroulement, bureau élu,

cotisation 2009 et de la manifestation pour les dix années révolues de l'IHS par Christiane Roulet.

### N° 38 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> trimestres 2010

- Dossier 1790-1980 – 10 ans de politique contractuelle à la SNCF par Claude Marache
  - une histoire du 8 mars, ou Si on parlait de la journée internationale des femmes par Christiane Roulet
  - Hommage à Pierrot Lapeyre
- Morceaux choisis - Poésies : Je suis d'Auvergne par Robert Sabatier et A travail égal par Jacques Gaucheron.

### N° 39 3<sup>e</sup> trimestre 2010

- Compte-rendu de l'assemblée générale du 18 novembre 2010 : rapport d'activité, bilan financier, déroulement, bureau élu, cotisation 2011 et de la manifestation pour les dix années révolues de l'IHS par Christiane Roulet.
- Livres disponibles à l'IHS
- Aidez-nous à légènder ces photos
- Intervention de Patrick Chamaret, président de l'IHS, au 41<sup>e</sup> congrès fédéral
- Préface du livre « contes et nouvelles » de Pierre Semard par Claude Marache
- le 7 mars 2011 : hommage à Pierre Semard par la Fédération CGT des cheminots

- Le collectif régional de Toulouse concrétise des projets : extraits de l'intervention de Guy Herbretou à la conférence de Secteur de Midi Pyrénées des cheminots
- Morceaux choisis : hommage à Andrée Chedid et publication de l'un de ses poèmes « Vitesses »

### N° spécial coédité avec l'IHS CGT Ile de France (n° 15 novembre 2010)

- Paul Castel : une cheville ouvrière des comités populaires des cheminots et Résistance dans la région parisienne.

### Supplément au cahier de l'IHS :

- Commentaires autour de l'exposition sur la grève de 1910 présentée au 41<sup>e</sup> congrès 2010

### N° 40-41 Numéro spécial apprentis

travail collectif

### N° 42 4<sup>e</sup> trimestre 2011

- Le Financement du régime des retraites des cheminots par Maurice Samson
- Sommaire des articles publiés dans nos cahiers du n° 1 au n°42

## intervention de Patrick Chamaret le 24 novembre 2009

Président de l'Institut d'histoire sociale des cheminots pour le 10<sup>e</sup> anniversaire de l'IHS cheminots



## Bulletin d'inscription

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal et ville : .....

Téléphone : ..... Courriel : .....

Participera à la rencontre de l'IHS-CGT jeudi 19 janvier 2012

OUI  NON

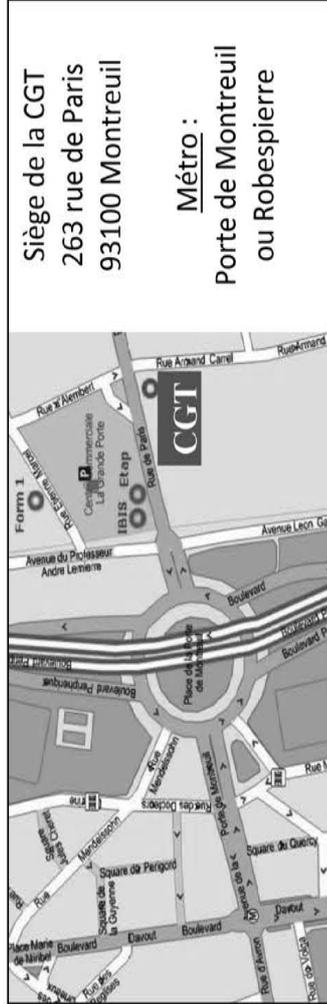
Participera au repas en commun à 12€

OUI  NON

(Joindre le chèque à l'inscription. Le libeller à l'ordre de l'IHS-CGT).

Bulletin d'inscription à retourner à :

IHS-CGT - 263 rue de Paris - Case 2-3 - 93516 Montreuil Cedex



Siège de la CGT  
263 rue de Paris  
93100 Montreuil

Métro :  
Porte de Montreuil  
ou Robespierre

Entrée libre.

Inscription préalable indispensable.

L'accueil des participants se fera à partir de 8h45.

Inscriptions et renseignements :

Stéphanie Meunier

IHS-CGT - 263 rue de Paris - Case 2-3 - 93516 Montreuil Cedex

☎ : 01 48 18 84 90 - ✉ : 01 48 18 84 52 - @ : ihs@cgt.fr



Repas en commun : 12 euros.

Réservation indispensable avant le 13 janvier 2012.

Paiement à l'inscription.

# Les rencontres

de

## l'Institut CGT d'histoire sociale

### La contre attaque ouvrière

#### Brisez la vague fasciste!

# Le Front national démasqué par l'histoire

Jeudi 19 janvier 2012

# LA TRIBUNE DES CHEMINOTS

ORGANE DE LA FEDERATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER



TEL. TRUDAINE  
58-54 et la suite

19, rue Pierre Semard - Paris (IX<sup>e</sup>)

C.C. 1913-99 PARIS  
F. NAT. DES TRAVAILLEURS DES CH. DE F.

## Les démarches séparées ne valent pas un front commun et l'action commune

La S.N.C.F. est à l'ordre du jour. Cela signifie que les cheminots sont menacés dans leur emploi et dans leurs conditions d'existence.

Ils sont, à l'heure actuelle, l'objet des principales préoccupations du gouvernement et des parlementaires de la majorité gouvernementale qui veulent s'attaquer au grand service public nationalisé qu'est le chemin de fer, non pour l'améliorer, mais pour le détruire en partie.

La chose n'est pas facile !

La S.N.C.F. est une grande entreprise qui n'intéresse pas seulement les cheminots. En fait, ce sont les artères économiques du pays et, en s'attaquant au chemin de fer, on s'attaque aussi à de nombreuses entreprises qu'on mettra dans l'impossibilité de fonctionner : la fermeture de certaines lignes provoquera l'étouffement économique de régions entières.

### La résistance s'organise

De multiples manifestations ont déjà eu lieu parmi les cheminots et les autres couches de la population. Des comités de défense du chemin de fer ont été constitués. La radio elle-même s'est vue dans l'obligation de parler de ces comités, tels ceux de Périgueux pour la ligne de Ribérac, d'Alès, de Barroucourt.

La commission des Finances, où cependant la majorité gouvernementale est largement représentée, a dû tenir compte de cette situation. Elle a demandé la disjonction des lois-cadres concernant la S.N.C.F. et la Sécurité sociale.

C'est un premier recul dû aux différentes manifestations qui ont eu lieu de tous côtés.

Mais combien ce recul serait plus important si l'on constituait sans réticence un front commun en vue d'organiser l'action commune de la base au sommet sur une question aussi grave de conséquences, comme le demande la Fédération nationale C.G.T. aux autres organisations dans la lettre qu'elle leur a adressée le 18 décembre 1951.

Que penser d'une Fédération comme la C.F.T.C., par exemple, qui va en délégation,

isolée, auprès du président du Conseil pour discuter d'une question aussi importante ?

La Fédération C.F.T.C. ne peut seule résoudre le problème, car elle ne représente — si nous prenons les chiffres obtenus par elle lors des dernières élections du personnel — que 19,75 % des voix, alors que la Fédération C.G.T., malgré les 63,60 0/0 des voix qu'elle a obtenues, estime que sa seule force est encore insuffisante pour empêcher le gouvernement d'appliquer ses mesures.

Ces délégations isolées font apparaître qu'il n'existe pas de front commun sur une question aussi grave que le démembrement du chemin de fer, ainsi que l'augmentation des salaires, questions qui intéressent toutes les catégories de cheminots.

La grève du mois de mars 1951 a prouvé que pour faire reculer le gouvernement et la Direction de la S.N.C.F., les cheminots devaient être unis de la base au sommet.

Une fois de plus, nous faisons appel à tous les cheminots pour qu'ils soient persévérants, pour qu'ils exigent de la part des autres organisations, malgré les excuses et les mauvais prétextes, la réalisation de ce front commun, arme essentielle pour s'opposer avec succès aux prétentions du gouvernement.

Les cheminots de toutes catégories ont le plus grand intérêt à faire ce front commun : le danger est trop grand. Les projets gouvernementaux visent non seulement à démembrer la S.N.C.F., mais encore ils prévoient pour 1952 une augmentation de 10 p. 100 des impôts, ce qui aura inévitablement une répercussion sur les prix de toutes les denrées, d'où nécessité d'obtenir le relèvement de nos salaires et l'échelle mobile de nos traitements, retraites et pensions.

Unissez-vous, cheminots de tous les établissements, de tous les centres ; il s'agit actuellement de défendre notre bien commun, de défendre le chemin de fer, richesse nationale par excellence, de défendre notre outil de travail et le droit à l'existence de nos femmes et de nos enfants en travaillant honnêtement.

PAR  
**R. TOURNEMAINE**  
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

LA FÉDÉRATION NATIONALE  
*adresse à tous les cheminots  
et à leur famille ses meilleurs  
vœux pour 1952.*

## UNISSONS-NOUS POUR LA DEFENSE DE LA PAIX

Durant deux jours, les 22 et 23 décembre, le cri de « Vive la Paix ! A bas la guerre ! » a retenti puissamment dans l'immense Vél d'Hiv' à Paris. Venu de toutes les provinces de France, venu de tous les coins de Paris et de sa banlieue, les délégués étaient nombreux (plus de 15.000), et ce n'est pas le silence de la radio et de la presse aux ordres qui empêchera de faire résonner dans les oreilles de chaque citoyen français le cri lancé à ce Vél d'Hiv' : « Vive la Paix ! A bas la guerre ! »

quel chaque homme et chaque femme ont leur place, quelles que soient leurs opinions.

Dans ce mouvement, à la même table peuvent s'asseoir des hommes de toute condition : l'ingénieur, le chef de dépôt, le chef de gare, auprès de l'ouvrier et de l'homme d'équipe, etc.

La Paix intéresse tous les hommes, aussi bien le chef de dépôt que le manoeuvre de ce même dépôt.

Sans doute, des camarades nous diront : « Mais sur tel et tel problème nous ne sommes pas d'accord avec notre chef de dépôt ou autre ». C'est vrai, sur un tas de choses on est en désaccord. Est-ce là la raison pour laquelle on ne peut discuter autour d'une table, afin de rechercher ensemble les meilleurs moyens pour la défense de la Paix ?

Au Vél d'Hiv', que ce soit à la tribune ou dans la salle, est-ce que tous les délégués, sur tous les problèmes, pensaient de la même façon ? Bien sûr que non !

Pourtant, tous, sans exception, ils indiquent : il faut s'unir pour empêcher la guerre.

Durant ces Assises, de nombreux cheminots étaient présents. Ils ont acclamé les orateurs quels qu'ils soient ; ils ont voté les résolutions et des décisions, c'est bien.

Et maintenant que faut-il faire ? Il faut expliquer, discuter et discuter sans cesse. Il faut convaincre et constituer des Comités de Paix.

R. HERNIO.

Qu'étaient-ils tous ces délégués attentifs, tant dans les séances plénières que dans les sept commissions ? Il y avait là des communistes, des socialistes, des chrétiens, des prêtres. Il y avait là des syndicalistes, des syndiqués et aussi ceux qui ne le sont pas, il y avait aussi des patrons, des industriels, des commerçants et des paysans ; il y avait encore des artistes.

Toutes les couches de la population étaient représentées dans ce vaste Vél d'Hiv', et des représentants de toutes ces couches du peuple ont tous proclamé du haut de la tribune : « Unissons-nous pour la défense de la paix ! »

Qui, désormais, après ces importantes Assises, pourrait soutenir raisonnablement que ce vaste mouvement, qui se développe dans le monde et en France, est un mouvement communiste ? Le mouvement de la paix, c'est ce mouvement dans le

### LIRE

EN 2<sup>e</sup> PAGE : Au sujet du déficit de la S.N.C.F.

EN 3<sup>e</sup> PAGE : Défendre le chemin de fer, c'est défendre l'indépendance nationale. — Sauvageardons le droit de grève. — Il faut discuter des salaires à la Convention collective.



## Il faut discuter des salaires à la convention collective

Malgré toutes les tergiversations qui ont précédé la convocation de la Commission de Convention collective, malgré toutes les manoeuvres gouvernementales et de la Direction de la S.N.C.F. pour détruire l'influence de la Fédération, malgré tout, la Commission de la Convention collective se réunit régulièrement avec la participation de notre Fédération C.G.T., portant au nom de la majorité des cheminots. Cela est sans nul doute une victoire qu'il convient de ne pas sous-estimer.

cheminots, les questions qui se posent et en tout premier lieu la question des salaires ?

Jusqu'à présent, le gouvernement, à la satisfaction des représentants de la S.N.C.F., refuse catégoriquement toute discussion sur les salaires à cette commission. Contre cela, nous avons protesté et nous continuerons à protester, afin que les salaires des cheminots soient discutés à la Convention collective des cheminots où siègent les organisations syndicales ; sur ce point toutes les organisations ont exprimé leur accord.

