

FIPECO le 05.12.2019  
Les commentaires de l'actualité

## Rémunérations, durée du travail et retraites à la SNCF

François ECALLE

La Cour des comptes a publié un rapport sur la [gestion des ressources humaines](#) de la SNCF en novembre 2019 et un rapport sur les principaux [régimes spéciaux de retraite](#) en juin 2019. Ce billet s'appuie surtout sur ces deux rapports pour présenter les principales données relatives aux rémunérations, aux avantages sociaux, à la durée du travail et aux retraites des agents de la SNCF<sup>1</sup>. Ces données sont comparées, dans la mesure du possible, à celles qui concernent la fonction publique, d'autres branches des transports et l'ensemble du secteur privé.

**Les salaires nets moyens des ouvriers et employés sont un peu plus élevés à la SNCF que dans le secteur privé, la fonction publique et les transports routiers ou urbains. Ceux des professions intermédiaires sont relativement proches. Ceux des cadres de la SNCF sont voisins de ceux de la fonction publique et plus faibles que ceux du secteur privé et des transports routiers ou urbains.**

**Les cheminots bénéficient d'une médecine de ville gratuite, d'œuvres sociales gérées par les comités d'entreprise ou directement par la SNCF, d'allocations familiales versées par la SNCF, qui s'ajoutent aux prestations de droit commun, et de « facilités de circulation » dans les trains. Le coût de ces divers avantages, dont certains bénéficient aux retraités, représente environ 10 % de la masse salariale brute. Il ne comprend pas le logement à loyer préférentiel de nombreux agents.**

**La durée annuelle du travail à temps complet des conducteurs est inférieure à celle des personnels sédentaires de la SNCF qui est proche de celle des fonctionnaires, elle-même inférieure à celle des salariés du secteur privé. L'absentéisme pour raison de santé est plus important à la SNCF.**

**Le taux des cotisations salariales de retraite des cheminots est inférieur à celui des fonctionnaires et des salariés du secteur privé. Les agents de la SNCF prennent leur retraite beaucoup plus tôt que les fonctionnaires civils et les salariés du secteur privé. Leur espérance de vie à 60 ans n'est pas différente de celle de l'ensemble de la population. Le montant moyen de la pension après une carrière complète est plus important à la SNCF que dans la fonction publique, les entreprises privées de transport ou l'ensemble du secteur privé.**

**Ces avantages pourraient avoir pour contrepartie une productivité et/ou une pénibilité du travail plus grandes à la SNCF, mais cela reste à démontrer. En particulier, les rares informations disponibles suggèrent que la productivité de la SNCF n'est pas si importante car ses coûts unitaires sont significativement plus élevés que ceux de ses concurrents (sur**

---

<sup>1</sup> Le groupe constitué par les trois établissements publics industriels et commerciaux (EPIC) résultant de la réforme de 2014 : l'EPIC SNCF de tête, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

**le fret) ou ceux des entreprises ferroviaires des autres pays sans que sa qualité de service soit manifestement meilleure.**

### **A) Les rémunérations**

Les rémunérations des agents de la SNCF comprennent un salaire de base et plus de 70 primes et indemnités, parfois d'un faible montant unitaire, traduisant une « conception taylorienne de la division du travail » selon la Cour des comptes. Ces primes et indemnités représentent en moyenne près du tiers de la rémunération totale des cheminots et dépendent très peu (environ 3 %) des résultats individuels ou collectifs. Celles qui sont associées à l'organisation du travail et à des horaires spéciaux représentent 10 % de la masse salariale.

L'avancement dans la grille des rémunérations est souvent rapide et largement automatique en fonction de l'âge, ce qui se traduit par un glissement vieillesse technicité (GVT) positif de presque 2,0 % par an (1,4 % pour la masse salariale de l'Etat).

#### **Les salaires nets mensuels moyens (euros)**

	SNCF (2017)	Secteur privé (2016)	Fonction publique (2017)	Transports urbains de voyageurs (2015)	Transports routiers (2015)
Ouvriers Employés	2 132	1 636	1 788	2 100	1 700
Professions intermédiaires	2 534	2 241	2 329	2 790	2 290
Cadres	3 572	4 060	3 357	4 250	3 970
Ensemble	2 578	2 238	2 276	2 230	1 900

Source : Cour des comptes ; rapport sur l'état de la fonction publique ; FIPECO. Salaires moyens par équivalent temps plein pour le secteur privé et la fonction publique. Salaires moyens pour la SNCF et les transports.

Le salaire net moyen est un peu plus élevé à la SNCF que dans l'ensemble du secteur privé, dans la fonction publique et dans les branches des transports urbains de voyageurs et des transports routiers. Ces écarts peuvent résulter d'une répartition différente des effectifs par niveau de qualification.

Les données disponibles montrent que les salaires des ouvriers et employés sont un peu plus élevés à la SNCF que dans le secteur privé, la fonction publique et les transports routiers. Ceux des professions intermédiaires sont relativement proches. Ceux des cadres de la SNCF sont voisins de ceux de la fonction publique et plus faibles que ceux du secteur privé et des transports routiers ou urbains. La hiérarchie des rémunérations est assez resserrée à la SNCF, comme dans la fonction publique.

### **B) Les avantages sociaux**

Les salariés en activité de la SNCF (mais pas leurs conjoints et enfants) bénéficient de soins quasi-gratuits dans une centaine de cabinets médicaux, cinq laboratoires et trois centres d'imagerie médicale dans le cadre de leur régime spécial de sécurité sociale. Les autres soins sont payés et remboursés dans les conditions de droit commun. Le surcoût de ce régime spécifique est estimé à 190 M€ dans le rapport annuel de la commission des comptes de la sécurité sociale. Il est financé par une cotisation salariale au taux de 0,15 % (10 M€), une

cotisation patronale de 0,7 % (40 M€) et une subvention de 140 M€ du régime général. L'avantage pour les salariés (180 M€) est en moyenne de l'ordre de 3 % du salaire brut.

Le comité central et les comités d'entreprise bénéficient d'une contribution représentant 1,7 % de la masse salariale de la SNCF. Celle-ci gère en outre elle-même des œuvres sociales auxquelles elle affecte 1,1 % de sa masse salariale et dont les bénéficiaires sont majoritairement des retraités (hébergement en maisons de retraite et EHPAD notamment).

Les agents de la SNCF peuvent recevoir une « allocation familiale supplémentaire », non soumise à l'impôt sur le revenu ni à la CSG, qui s'ajoute aux prestations familiales de droit commun et peut atteindre 330 € pour un troisième enfant. Elle est financée par une cotisation patronale de 0,9 % du salaire brut.

Les cheminots, actifs ou retraités, bénéficient enfin de « facilités de circulation » pour eux-mêmes et leurs familles (conjoint, enfants de moins de 21 ans et ascendants). Le coût de ces facilités est estimé à 220 M€ pour la SNCF, soit 3,5 % de la masse salariale brute et environ 550 € par agent (actif ou retraité). Ces avantages en nature ne sont pas soumis à l'impôt sur le revenu faute de suivi individuel par la SNCF.

Ces avantages pour les salariés représentent au total environ 10 % de la masse salariale brute.

En outre, la filiale logements de la SNCF loge environ 100 000 cheminots, actifs ou retraités, et des aides financières au logement sont accordés aux nouveaux embauchés en Ile-de-France et dans certaines grandes villes de province.

#### **Les avantages sociaux en % de la masse salariale brute**

Médecine de ville gratuite	3,0 %
Comités d'entreprise	1,7 %
Œuvres sociales gérées directement par la SNCF	1,1 %
Allocations familiales supplémentaires	0,9 %
Facilités de circulation	3,5 %
Logements	ND
Total	10,2 %

Source : Cour des comptes, commission des comptes de la sécurité sociale ; FIPECO.

### **C) La durée du travail**

Compte-tenu de l'organisation du travail particulière de certaines catégories de personnels à la SNCF, la comparaison des durées annuelles du travail à temps complet est plus pertinente que celle des durées hebdomadaires.

#### **La durée annuelle du travail à temps complet en heures**

SNCF conducteurs	SNCF sédentaires	Fonction publique (y compris enseignants)	Secteur privé
1 409	1 568 à 1 589	1 577	1 708

Source : Cour des comptes, rapport sur l'état de la fonction publique ; FIPECO.

L'accord d'entreprise de 2016 prévoit une durée annuelle du travail de 1 568 heures pour les personnels roulants de la SNCF. Toutefois, compte-tenu de multiples contraintes tenant à la conjugaison des plans de transport et des droits à repos, elle est en fait de 1 409 heures en moyenne pour les conducteurs selon la Cour des comptes (2 036 heures pour les conducteurs de la Deutsche Bahn). Cette durée du travail comprend la durée des déplacements du domicile au lieu de travail. La durée de conduite pendant une journée de service est de 3 heures et 42 minutes en moyenne.

La durée annuelle du travail des personnels sédentaires prévu dans l'accord d'entreprise est de 1 568 heures pour ceux qui ont une activité liée au trafic (aiguilleurs...) et de 1 589 heures pour les autres. Ces durées du travail incluent, totalement ou partiellement, les temps de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

La durée annuelle du travail à temps complet des conducteurs est donc inférieure à celle des personnels sédentaires qui est proche de celle des fonctionnaires (enseignants compris), elle-même inférieure à celle des salariés du secteur privé.

Les salariés autonomes dans leur travail (cadres et agents de maîtrise) peuvent relever d'un forfait de 205 ou 210 jours (suivant qu'ils exercent dans des services opérationnels ou des directions centrales ou régionales). Le forfait prévu par le code du travail est de 218 jours.

Les absences, toutes causes confondues hors grèves, représentent 19 jours par agent et par an dont 13 jours pour raisons de santé. Les absences pour maladie représentent 6 jours par agent et par an dans les services de l'Etat (hors enseignants), 11 jours dans les collectivités locales et les hôpitaux et 9 jours dans le secteur privé.

## **D) La retraite**

Le régime spécial de retraite des personnels de la SNCF est défini par un décret du 30 juin 2008 qui a été plusieurs fois modifié, notamment pour transposer les réformes de 2010 et 2014. Il couvre les « agents du cadre permanent », c'est-à-dire ceux qui relèvent du statut, depuis plus d'un an.

### **1) Les règles de calcul des pensions**

#### ***a) L'âge minimal permettant de liquider une retraite***

Les agents de conduite, ayant 17 ans de service, nés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1967 et les autres agents nés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1962 peuvent demander la liquidation de leur retraite à partir de, respectivement, 50 et 55 ans. Pour les agents nés plus tard, ces âges minimaux d'ouverture des droits à pensions augmentent chaque année de 4 mois par génération. Les agents de conduite nés après le 1<sup>er</sup> janvier 1973 et les autres agents nés après le 1<sup>er</sup> janvier 1968 devront attendre respectivement 52 et 57 ans pour pouvoir demander la liquidation de leur pension.

Pour les fonctionnaires « sédentaires » et pour les salariés du régime général, l'âge minimal de liquidation de la retraite est de 62 ans pour ceux qui sont nés après le 1<sup>er</sup> janvier 1955.

L'âge minimal de liquidation des droits des cheminots était le même que celui des fonctionnaires dits « actifs », pour lequel il passe de 55 à 57 ans, et « super-actifs », pour lequel il passe de 50 à 52 ans. Cette hausse de deux ans s'appliquera aux générations nées après les 1<sup>er</sup> janvier 1960 et 1965.

L'âge minimal de liquidation de la retraite dans le régime de la SNCF est donc relevé de deux ans pour être porté à 57 ou 52 ans, mais ce relèvement de deux ans a lieu plus tard que pour les fonctionnaires actifs et super-actifs alors que, pour ces derniers, il a déjà lieu plus tard que pour les salariés du régime général et les sédentaires de la fonction publique.

### ***b) Le calcul de la pension***

Comme dans la fonction publique, la retraite d'un cheminot est égale, au moment de sa liquidation, à 75 % (taux plein) de son salaire pendant ses six derniers mois d'activité<sup>2</sup>.

Le régime général offre un taux plein de 50 % sur le salaire moyen des 25 meilleures années aux salariés du secteur privé mais ces derniers, contrairement aux fonctionnaires et agents de la SNCF, bénéficient également d'une importante retraite complémentaire qui porte le taux de remplacement moyen à près de 75 % pour une carrière complète.

Si on tient compte des régimes complémentaires, les principales différences entre les secteurs privé et public portent sur les salaires de référence (6 derniers mois ou 25 meilleures années ; avec ou sans les primes).

Dans la fonction publique, le salaire pris en compte pour calculer la pension ne comprend quasiment aucune prime<sup>3</sup>. S'agissant de la SNCF, le décret de 2008 modifié montre que le calcul de la pension intègre de nombreuses primes (primes « de travail » et « de fin d'année », « gratification annuelle d'exploitation » etc.). Selon la caisse de retraite de la SNCF, 15 % de la rémunération des cheminots est exclue du calcul de la pension contre 22 % dans la fonction publique (part des primes).

Pour obtenir une pension au taux plein (75 % à la SNCF), la génération de cheminots née en 1973 devra valider 172 trimestres, durée d'assurance au-dessous de laquelle le montant de la pension est proratisé, comme dans la fonction publique et le secteur privé. Des mécanismes de décote et surcote ont également été mis en place dans le régime de la SNCF, avec un âge d'annulation de la décote supérieur de 5 ans à l'âge minimal d'ouverture des droits.

La durée d'assurance prise en compte peut être « majorée », par exemple en fonction du nombre d'enfants, et certaines périodes non travaillées (études, éducation d'enfants, service national, volontariat civil...) sont prises en compte. Ces majorations sont moins importantes que dans la fonction publique (il n'y a plus de majorations liées au métier à la SNCF contrairement à la fonction publique où elles subsistent).

Une fois liquidée, la retraite des cheminots est indexée sur l'évolution des prix à la consommation hors tabac, comme celle des fonctionnaires et salariés du secteur privé.

## **2) Les règles de calcul des cotisations**

Le taux des cotisations salariales, sur les rémunérations prises en compte pour liquider les pensions, est de 9,1 % au 1<sup>er</sup> janvier 2019 dans le régime de la SNCF, contre 10,8 % dans la

<sup>2</sup> A la SNCF, les agents ont obtenu en 2008, en compensation du relèvement de l'âge minimal d'ouverture des droits, que les salaires soient majorés de 0,5 % pour chaque semestre travaillé au-delà de cet âge minimal, ce qui majore d'autant la pension compte-tenu de la règle des six derniers mois.

<sup>3</sup> Les primes, plafonnées à 20 % du traitement hors prime, donnent lieu à une cotisation de 10 % à un régime complémentaire en capitalisation mais les prestations versées par celui-ci sont et resteront longtemps marginales.

fonction publique et 11,3 % dans le secteur privé (régimes de base et complémentaires, salaire sous plafond). Les taux de cotisation des agents du secteur public augmentent progressivement vers le niveau du secteur privé<sup>4</sup>, qui devrait être atteint en 2020 dans la fonction publique et en 2026 à la SNCF. Les cotisations sont assises sur les salaires de base et seulement sur les primes qui sont prises en compte pour liquider les pensions.

Les cotisations de l'employeur SNCF ont deux composantes : la première dite T1 (23,2 %) est supposée représenter le montant des cotisations qui seraient dues si les cheminots relevaient du régime général et de l'AGIRC-ARRCO et si la SNCF avait la même démographie ; la deuxième dite T2 (13,9 %) est supposée correspondre aux spécificités démographiques et au coût des droits particuliers de retraite de ce régime spécial, mais son calcul est forfaitaire.

La comparaison de ces cotisations de l'employeur avec celles des entreprises du secteur privé n'aurait pas de sens. En effet, d'une part, ces cotisations ne couvrent que forfaitairement les coûts du régime des cheminots (le régime de retraite de la SNCF est équilibré par une subvention de l'Etat de 3,3 Md€) et, d'autre part, ces cotisations de la SNCF sont elles-mêmes financées, comme l'ensemble de ses charges, pour presque 40 % par des prélèvements obligatoires (cf. fiche sur [le coût de la SNCF](#) pour les contribuables).

### 3) Les comparaisons avec le régime des fonctionnaires et le régime général

#### *a) L'âge de départ*

Les données publiées par le conseil d'orientation des retraites (COR) montrent que l'âge moyen de départ à la retraite des cheminots est de 57,8 ans en 2017 (53,9 pour les agents de conduite et 58,1 pour les autres), ce qui signifie qu'ils partent en pratique 3 à 4 ans après l'âge minimal. Ils partent néanmoins bien plus tôt que les fonctionnaires de l'Etat (61,1 ans, soit 60,0 pour les actifs, 52,6 pour les militaires et 63,5 pour les autres), les fonctionnaires locaux et hospitaliers (61,8 ans) et les salariés du secteur privé (62,5 ans).

#### Les âges moyens de départ en retraite en 2017

SNCF agents de conduite	SNCF autres agents	Etat actifs	Etat sédentaires civils	Collectivités locales, hôpitaux	Régime général
53,9	58,1	60,0	63,5	61,8	62,5

Source : COR, FIPECO

Il n'y a pas d'écarts significatifs entre les espérances de vie à 60 ans par catégories socio-professionnelles à la SNCF et dans l'ensemble de la population. La durée passée à la retraite est donc bien plus longue pour les cheminots.

#### *b) Le niveau des pensions*

Le montant moyen de la pension après une carrière complète dans un seul régime en 2016 est plus important à la SNCF (3 310 € par mois) que dans la fonction publique (de 1 900 € pour les fonctionnaires hospitaliers à 2 600 € pour les fonctionnaires civils de l'Etat) et dans le secteur privé (1 820 € pour les salariés en incluant les retraites complémentaires). La Cour des comptes note en outre que les pensions de droit direct de la SNCF et de la RATP pour une carrière

<sup>4</sup> Hors hausses les plus récentes de l'Agirc-Arrco.

complète sont supérieures de 24 % à celles des anciens salariés des entreprises privées du secteur des transports.

**Les pensions mensuelles brutes moyennes de droit direct en 2016 (euros)**

<b>SNCF</b>	<b>Etat (civils)</b>	<b>Collectivités locales et hôpitaux</b>	<b>CNAV + AGIRC-ARRCO</b>
3 310	2 600	1 870	1 820

Source : Cour des comptes ; FIPECO ; pensions pour des carrières complètes dans un seul régime.

La durée des carrières, mesurée par la durée moyenne d'assurance, est un peu plus courte à la SNCF (158 trimestres) que dans la fonction publique (173 trimestres) et le secteur privé (162 trimestres). La pension moyenne des cheminots, pour des carrières complètes ou incomplètes, reste néanmoins plus élevée que celles des fonctionnaires et des salariés du secteur privé.

La pension moyenne du régime de la SNCF en 2016, quelle que soit la carrière, peut être estimée en divisant la masse des pensions de droits directs (4,3 Md€) par le nombre de pensionnés de droit direct (176 000) ce qui conduit à une pension moyenne de 24 400 €. Le même calcul conduit à une pension moyenne de 22 900 € pour la fonction publique d'Etat, de 15 200 € pour les fonctions publiques locales et hospitalières (CNRACL), de 7 600 € pour la CNAV et de 5 700 € pour l'AGIRC-ARRCO, soit 13 300 € pour les salariés du secteur privé.

Après 25 ans de service, une pension minimale de 1 227 € est garantie aux cheminots. Après 40 ans de service, le minimum garanti est de 1 171 € dans la fonction publique et, après 30 ans de cotisations, il est seulement de 696 € dans le secteur privé (minimum contributif du régime général).