

FIPECO le 16.04.2018
Les commentaires de l'actualité

Le régime de retraite de la SNCF

François ECALLE

Le régime spécial de retraite de la SNCF est un élément essentiel du statut des cheminots. Or, après avoir été rapproché de celui des fonctionnaires en 2008, il pourrait être de nouveau réformé, voire disparaître comme tous les régimes de retraite actuels, pour créer un système universel. Il semble donc nécessaire de réunir les deux dossiers que sont le régime de retraite de la SNCF, d'une part, et les autres dispositions du statut des cheminots, d'autre part, pour avoir une vision d'ensemble des réformes qui concerneront les agents de la SNCF. Dans cette perspective, le présent billet a pour objet de présenter le régime de retraite de la SNCF et les modalités envisageables de son intégration à un système universel.

Le régime de retraite de la SNCF se distingue notamment par les caractéristiques suivantes : l'âge minimal de liquidation de la retraite, 50 ans (agents de conduite) ou 52 ans (autres agents) jusqu'à 2017, est progressivement relevé pour être porté à 52 ou 57 ans ; ce relèvement de deux ans a lieu plus tard que pour les fonctionnaires et les salariés du régime général ; comme dans la fonction publique, le salaire de référence pris en compte pour calculer la pension est celui des six derniers mois d'activité ; la part des primes qui est comprise dans ce salaire de référence semble plus importante que dans la fonction publique.

Malgré un âge de liquidation plus précoce, la pension moyenne des cheminots est supérieure à celle des fonctionnaires et des salariés du secteur privé. Il n'y a pas de raison évidente à l'écart observé par rapport aux fonctionnaires. Les cheminots ont des carrières plus longues que les salariés du secteur privé, ce qui peut expliquer des pensions plus élevées mais dans une proportion qui reste à mesurer. La pension minimale est plus importante dans le régime de la SNCF. Le taux moyen de remplacement des salaires par les pensions des cheminots est probablement plus élevé que celui des salariés du secteur privé et il baissera sans doute moins dans le futur.

Le taux des cotisations salariales est inférieur à celui du secteur privé mais augmente pour le rejoindre, plus lentement cependant que dans la fonction publique. La comparaison des taux des cotisations des employeurs n'a pas de signification.

Le régime de retraite de la SNCF est équilibré par une subvention de l'Etat (3,4 Md€ en 2016), qui compense indistinctement le déséquilibre démographique résultant de la baisse des effectifs de cheminots et leur âge précoce de départ en retraite. A très long terme, le rapport démographique du régime devrait s'améliorer et la subvention d'équilibre pourrait ne plus être nécessaire. Elle représente néanmoins pour l'Etat un engagement hors bilan de 88 Md€ à fin 2016 avec un taux d'actualisation de 1,5 %.

Un système universel de retraite n'aurait pas de sens s'il ne couvrait pas les fonctionnaires et les agents des autres régimes spéciaux. Or il est probable que

l'historique de leurs rémunérations et de leurs cotisations ne puisse pas être reconstitué et qu'il soit impossible de calculer leurs droits à pension selon les règles du système universel pour ce qui concerne la carrière qu'ils ont eu jusqu'à aujourd'hui.

Il pourrait être envisagé de liquider les retraites des agents affiliés aux régimes spéciaux aujourd'hui en activité en cumulant une pension correspondant aux droits acquis en 2018 sur la base des anciennes règles et une pension correspondant aux points ou cotisations accumulés à partir de 2018 selon les règles du système universel. Il serait toutefois difficile et coûteux de rendre cette réforme acceptable par ces agents.

Le système universel ne peut donc concerner que les nouveaux arrivants dans la fonction publique ou les entreprises relevant d'un régime spécial. C'est d'ailleurs la seule solution cohérente avec le principe retenu dans le cadre de la réforme de la SNCF selon lequel les cheminots aujourd'hui en activité garderont leur statut. Les cotisations des nouveaux agents devraient être versées aux régimes actuels, mais enregistrées sur un compte qui servira de base au calcul de leur pension au moment de leur retraite.

Les premières pensions calculées selon les règles du système universel ne pourraient donc être versées qu'à un horizon très lointain. A plus court terme, la question de l'équilibre financier des régimes actuels reste posée. Les réponses envisageables sont compatibles avec la création du système universel.

A) Les pensions et cotisations du régime de retraite de la SNCF

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, qui sont appelés cheminots dans ce billet.

1) Les règles de calcul des pensions

a) L'âge minimal permettant de liquider une retraite

Les agents de conduite, ayant 15 ans de service, nés avant le 1^{er} janvier 1967 et les autres agents nés avant le 1^{er} 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^{er} janvier 1972 et les autres agents nés après le 1^{er} janvier 1967 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^{er} janvier 1955.

L'âge minimal de liquidation des droits des cheminots est 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^{er} janvier 1960 et 1965, donc plus tôt que pour les cheminots (même ceux qui ne sont pas agents de conduite).

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. 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'activité¹.

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 agents de la SNCF, bénéficient également d'une 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 ne portent pas sur les taux de liquidation mais 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 prime² et la SNCF fait valoir que « certains éléments variables de solde » ne sont pas inclus dans le salaire pris en compte pour calculer la retraite des cheminots. Il pourrait en être conclu, comme pour les fonctionnaires, que l'avantage apporté par la règle des six derniers mois est compensé par l'exclusion des primes dans le calcul de la pension. Cependant, le décret de 2008 modifié montre que ce calcul intègre de nombreuses primes dans le régime de la SNCF (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 semblent moins nombreuses que dans la fonction publique.

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 comparaisons avec le régime des fonctionnaires et le régime général

La [fiche de ce site](#) sur les retraites des fonctionnaires montre que les comparaisons entre les pensions des secteurs privé et public présentent d'importantes difficultés méthodologiques.

¹ 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.

² 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.

S'agissant de la fonction publique, seules des comparaisons partielles sont possibles avec le secteur privé portant sur le montant moyen des pensions, sur l'âge de départ et sur le taux de remplacement des salaires par les pensions. S'agissant de la SNCF, les comparaisons sont encore plus difficiles, les données disponibles étant insuffisantes.

a) Le niveau des pensions

La pension moyenne du régime de la SNCF en 2016 est estimée en divisant la masse des pensions de droits directs (4,3 Md€) par le nombre de pensionnés de droit direct (176 000) publiés sur le site du [conseil d'orientation des retraites](#) (COR) 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 privé³. Ces montants moyens sont très proches de [ceux publiés par la DREES](#) pour 2015.

Les pensions annuelles moyennes de droit direct en 2016 (euros)

SNCF	Etat	Collectivités locales et hôpitaux	CNAV + AGIRC-ARRCO
24 400	22 900	15 200	13 300

Source : FIPECO à partir des données du COR ; s'agissant des salariés du secteur privé, ils ont souvent des carrières plus courtes, ce qui contribue à faire baisser la pension moyenne.

Malgré un départ plus précoce qui devrait limiter le nombre de trimestres validés, les pensions moyennes des cheminots sont donc supérieures à celles des fonctionnaires, qui sont elles-mêmes supérieures à celles des salariés du secteur privé.

Il faudrait affiner ces estimations, au moins pour comparer seulement les unipensionnés ayant fait une carrière complète car les affiliés du régime général ont plus souvent une carrière courte. Toutefois, les données disponibles montrent que, pour les unipensionnés ayant une carrière complète, les pensions des fonctionnaires sont encore supérieures à celles des salariés du secteur privé. Il est probable qu'une comparaison entre unipensionnés ayant une carrière complète de la SNCF et du secteur privé donne le même résultat, une pension plus importante pour les cheminots.

Ces écarts entre les pensions moyennes pourraient également tenir à un niveau moyen de qualifications plus élevé à la SNCF. Cette hypothèse n'est toutefois pas vérifiée car la répartition des fonctionnaires (ensemble des trois fonctions publiques) et des cheminots (cotisants à la [caisse de retraite](#) de la SNCF) entre les catégories cadres, professions intermédiaires et agents d'exécution est très proche. Elle pourrait affecter la comparaison avec le secteur privé où il y a plus d'agents d'exécution et moins de professions intermédiaires, mais dans une proportion indéterminée.

Les pensions minimales peuvent être comparées car elles résultent de la réglementation. Après 27 ans de service, une pension minimale de 1 216 € est garantie aux cheminots. Après 30 ans de service, le minimum garanti est de 1 099 € dans la fonction publique et seulement de 694 € dans le secteur privé (minimum contributif du régime général).

³ Approximativement car certains affiliés du régime général ont un autre régime complémentaire que AGIRC-ARRCO (comme l'IRCANTEC pour les contractuels de la fonction publique).

b) Les taux de remplacement

Le taux de remplacement moyen des salaires par les pensions dans le régime de la SNCF n'est pas calculé comme dans les études comparant ceux des fonctionnaires et des salariés du privé. Les règles de calcul des pensions des cheminots étant assez proches de celles de la fonction publique, les comparaisons entre les taux de remplacement des fonctionnaires et des salariés du privé peuvent être intéressantes à rappeler.

Or les travaux du COR conduisent au même taux de remplacement moyen du salaire net moyen des cinq années précédant la retraite par la pension nette, après une carrière complète dans la fonction publique et dans le secteur privé (un peu moins de 75 %). Les fonctionnaires sont plutôt avantagés par la règle des six derniers mois mais pénalisés par l'exclusion des primes. Ce type de comparaison devrait être favorable aux cheminots dans la mesure où ils sont avantagés comme les fonctionnaires par la règle des six derniers mois sans être autant pénalisés par l'exclusion des primes⁴.

Cette égalité des taux moyen de remplacement dans la fonction publique et le secteur privé, malgré des règles très différentes, résulte du hasard. Ces taux étaient d'ailleurs différents dans le passé : ils étaient plus élevés pour les fonctionnaires parce que la part des primes dans leur rémunération était plus faible. Ils seront de nouveau plus élevés pour les fonctionnaires [dans l'avenir](#), sauf si la part des primes dans leur rémunération augmente. En effet, le taux de remplacement moyen va nettement baisser d'ici à 2060 dans les régimes de retraite du secteur privé, notamment parce que la règle des 25 meilleures années induit un décalage de plus en plus fort entre le salaire à la date de la retraite et le salaire de référence qui détermine la pension (la moyenne des salaires des 25 années passées corrigés en fonction de la seule hausse des prix à la consommation). La règle des six derniers mois protégera les fonctionnaires et les cheminots contre cet effet.

c) L'âge de départ

Les données publiées par le 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

⁴ La caisse de retraite de la SNCF affiche un taux de remplacement net moyen de 68 %, mais sur le dernier salaire et non sur la moyenne des salaires des cinq dernières années, ce qui minore ce taux par rapport à celui qui est estimé habituellement pour les fonctionnaires et salariés du secteur privé. Le fait que les cotisations salariales des cheminots sont inférieures au taux de droit commun contribue également à minorer ce taux.

3) Les règles de calcul des cotisations

Le taux des cotisations salariales, sur les rémunérations prises en compte pour liquider les pensions, est de 8,8 % au 1^{er} janvier 2018 dans le régime de la SNCF, contre 10,6 % dans la fonction publique et 11,2 % 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, qui devrait être atteint en 2020 dans la fonction publique et en 2026 à la SNCF.

Les cotisations de l'employeur SNCF ont deux composantes : la première dite T1 (23,6 %) est supposée représenter le montant des cotisations qui seraient dues si les cheminots relevaient du régime général et de l'AGIRC-ARRCO ; la deuxième dite T2 (13,9 %) est supposée correspondre au coût des droits spécifiques 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'a pas de sens. En effet, d'une part, ces taux ne couvrent que forfaitairement les coûts du régime des cheminots et, d'autre part, ces cotisations de la SNCF sont elles-mêmes financées, comme l'ensemble de ses charges, pour presque la moitié par des prélèvements obligatoires (cf. [fiche sur les dépenses publiques en faveur de la SNCF](#)).

B) La situation et les perspectives financières du régime de la SNCF

1) La situation financière du régime

En 2016, le régime de retraite de la SNCF a versé 5,3 Md€ de prestations à 261 000 bénéficiaires (droits directs et dérivés). Il a prélevé 1,9 Md€ de cotisations sur 148 000 cheminots en activité. Il a reçu une « subvention d'équilibre » de l'Etat, selon la [commission des comptes de la sécurité sociale](#), de 3,4 Md€.

Cette subvention d'équilibre a, selon la SNCF, pour vocation de compenser le déséquilibre démographique du régime. Le rapport des cotisants aux retraités, corrigé pour tenir compte du fait que les bénéficiaires de droits dérivés ont des pensions plus faibles, y est en effet de 0,66 contre 1,24 dans le régime général. Toutefois, comme le taux de cotisation T2 est en réalité forfaitaire, il est impossible de déterminer dans quelle mesure cette subvention compense le déséquilibre démographique du régime, qui a deux causes principales impossibles à distinguer en pratique : la baisse des effectifs de la SNCF depuis plusieurs dizaines d'années et les spécificités du régime concernant l'âge minimal d'ouverture des droits à pension.

2) Les perspectives financières

Le rapport démographique corrigé du régime de la SNCF s'améliorera sur le long terme, passant de 0,66 en 2016 à 1,32 en 2070, selon les [projections du COR](#). En effet, les générations nombreuses actuellement en retraite décéderont ; les nouveaux pensionnés seront moins nombreux et liquideront leurs droits plus tard ; les effectifs de cotisants sont stabilisés à partir de 2027 dans les projections du COR.

Dans ces conditions, les dépenses du régime diminueraient en pourcentage du PIB, de 0,24 % en 2016 à 0,09 % en 2070, de même que les cotisations, à taux constants, de 0,09 % du PIB à 0,07 %. La subvention nécessaire pour équilibrer le régime pourrait alors passer de 0,15 % du PIB en 2016 à 0,02 % en 2070 et ainsi quasiment disparaître.

L'Etat devra néanmoins apporter chaque année plusieurs milliards d'euros de subvention d'équilibre au régime de la SNCF pendant très longtemps. Dans la [comptabilité générale de l'Etat](#), un engagement hors bilan de 173 Md€ au 31.12.2016 est enregistré à ce titre. Il est toutefois calculé en retenant un taux d'actualisation négatif (- 0,5 %) correspondant aux conditions de financement de l'Etat à la fin de 2016. Un taux de 1,5 % reflétant mieux ces conditions sur longue période conduirait à inscrire un engagement hors bilan de 88 Md€.

C) Le régime de la SNCF et le système universel de retraites

Une [note du site de FIPECO](#) analyse l'intérêt et les caractéristiques souhaitables d'un système universel de retraites dans lequel « un euro cotisé ouvre les mêmes droits pour tous », pour reprendre l'objectif annoncé par le Premier ministre dans son discours de politique générale. Le présent billet résume d'abord brièvement l'intérêt et les principales caractéristiques souhaitables d'un tel système universel puis analyse les modalités envisageables d'intégration des cheminots dans ce système. Celui-ci n'aurait en effet aucun sens s'il ne couvrait pas les fonctionnaires et les agents des autres régimes spéciaux.

1) L'intérêt et les principales caractéristiques d'un système universel

Il existe 25 régimes de retraite de base et une dizaine de régimes complémentaires obligatoires en France. Cette fragmentation du système actuel de retraite, qui entraîne des coûts de gestion inutiles, constitue un obstacle à la mobilité professionnelle et un facteur d'injustice sociale dans la mesure où un même montant de cotisations ne donne pas droit à la même pension selon l'activité professionnelle. En outre, il est difficile de caractériser les régimes selon leur degré de générosité, ce qui entretient des polémiques récurrentes.

Il est donc souhaitable de créer un système universel, dans lequel les cotisations payées tout au long de la vie professionnelle donneraient droit à une pension calculée sur la base de ces cotisations, transformées en points ou abondant des « comptes notionnels ». Son montant devrait également dépendre de l'âge de départ en retraite de la personne et de l'espérance de vie moyenne, pour sa génération, à cet âge. Le taux des cotisations, sur toute la rémunération, devrait être le même pour les agents du secteur public et les salariés du secteur privé. Les pensions résultant des cotisations accumulées pourraient être majorées par des avantages non contributifs clairement identifiés et financés par l'impôt. Ce régime universel obligatoire devrait être à la fois de base et complémentaire, cette distinction opérée en France entre les régimes par répartition s'expliquant pour des raisons historiques mais n'ayant plus aucun intérêt.

2) Les conditions d'intégration des cheminots

L'intégration de leur régime de retraite dans le futur système universel pose des problèmes analogues pour les cheminots et les autres agents publics relevant d'un régime spécial, notamment les fonctionnaires.

a) Il est probable que l'historique des rémunérations et cotisations des cheminots en activité ne puisse pas être reconstitué

Comme l'a observé la [Cour des comptes](#), il est aujourd'hui impossible de calculer les retraites des fonctionnaires sur la base des rémunérations qu'ils ont reçues ou des cotisations qu'ils ont payées au cours de leur vie active car ces données n'ont pas été enregistrées. Elles sont en

effet actuellement inutiles puisque seul le salaire (hors primes) des 6 derniers mois est retenu. Il est probable, mais cela reste à vérifier, que la même cause ait produit le même effet dans le régime de la SNCF.

Les simulations de l'application des règles du secteur privé aux fonctionnaires sont réalisées sur des cas-types ou sur des échantillons d'agents dont les carrières sont reconstituées de manière parfois conventionnelle. Une telle reconstitution pour l'ensemble des fonctionnaires ou des cheminots serait très difficile tout en comportant le risque de très nombreuses erreurs, notamment pour ce qui concerne les primes.

Il n'est donc probablement pas possible de calculer des droits à pensions selon les règles du système universel sur la base des rémunérations reçues ou des cotisations versées par les fonctionnaires ou cheminots jusqu'à aujourd'hui.

b) Il serait difficile et coûteux d'appliquer les règles du système universel, même partiellement, aux affiliés des régimes spéciaux aujourd'hui en activité

Il pourrait être envisagé de liquider les retraites des agents affiliés aux régimes spéciaux en activité en 2018 en cumulant deux pensions. La première correspondrait aux droits acquis en 2018 sur la base des anciennes règles ; la deuxième correspondrait aux points ou cotisations accumulés à partir de 2018 selon les règles du système universel. Il serait toutefois difficile et sans doute coûteux de rendre une telle réforme équitable et acceptable par ces agents.

En effet, leur retraite est aujourd'hui liquidée sur la base de leur rémunération des six derniers mois d'activité. Tous ceux qui espèrent une forte progression de carrière pourront faire valoir avec raison qu'une pension liquidée en partie sur la base des points ou des cotisations accumulées entre 2018 et la date de leur départ est moins favorable. Plus généralement, tous ceux qui pourront craindre d'être défavorisés par le nouveau système s'y opposeront. Il faudra donc très probablement envisager des compensations coûteuses et complexes, comme ce fut le cas pour la réforme de 2008 du régime de retraite de la SNCF.

Comme les points et cotisations acquis dans le cadre du système universel seront assis sur les rémunérations totales, primes comprises, il faudra que, dès la mise en place de ce nouveau système, toutes les primes soient incluses dans l'assiette des cotisations. Cela entraînera automatiquement une baisse des salaires nets des agents affiliés aux régimes spéciaux, d'autant plus forte que la part des primes exclues actuellement de l'assiette des cotisations est importante. Certes, ces cotisations donneront droit à une pension plus élevée, mais il est très probable que les agents concernés mettront en avant la baisse immédiate de leur pouvoir d'achat et obtiendront de coûteuses et complexes compensations salariales.

c) Le système universel ne peut concerner que les nouvelles recrues

Le système universel de retraite ne peut donc couvrir que les nouveaux agents recrutés dans la fonction publique ou dans les entreprises relevant des autres régimes spéciaux. S'agissant des cheminots, c'est d'ailleurs la seule solution cohérente avec le principe affiché par le Gouvernement selon lequel tous les agents aujourd'hui en activité conserveront leur statut.

Les pensions ne pourront être calculées selon les règles du système universel que lorsque les générations arrivant sur le marché du travail partiront en retraite. D'ici là, les régimes de retraite actuels devraient continuer à prélever les cotisations sur les agents en activité en 2018

selon les règles anciennes pour financer les pensions des actuels retraités et les pensions futures des agents aujourd'hui en activité.

Les cotisations des nouvelles générations actives devraient être versées à un fonds de retraite universelle, pour y être enregistrées par le gestionnaire de ce fonds de façon à être converties en points ou à abonder des comptes notionnels, puis reversées par ce fonds aux régimes actuels, comme celui de la SNCF, pour financer les pensions versées pendant la transition.

Si le régime universel ne concerne que les nouvelles générations actives, il ne modifiera les dépenses des administrations sociales qu'au-delà de 2060. La question de [l'équilibre financier des régimes de retraite](#) jusqu'à cet horizon reste donc posée. Les réponses envisageables (allongement de l'âge minimal d'ouverture des droits...), qui devront s'appliquer au régime de la SNCF, sont compatibles avec la création du système universel, celui-ci ne consistant pendant plusieurs décennies qu'à enregistrer les points acquis ou les cotisations versées.