
études et analyses

Décembre 2005

N°7

Retraites RATP: Le privé va encore payer !

Un régime peu contributif, ultra déficitaire et majoritairement financé par les contribuables, et, à compter de 2006, par les retraités du privé.

Des avantages retraite exorbitants, par rapport au privé

- *Un départ à un âge moyen de 54 ans contre 61 ans.*
- *Un taux de cotisation réduit de 7,85% contre 10,35%.*
- *Une pension calculée sur les six derniers mois d'activité et revalorisée d'après le salaire des actifs.*
- *Des retraites supérieures de 65 % : 1 852 € contre 1 125 €.*
- *Et, depuis 2005, un 13^e mois de pension !*

Un système déficitaire et largement subventionné

- *21,6 milliards d'€ d'engagements retraite non provisionnés, soit 14 fois les recettes de trafic.*
- *Un déficit structurel comblé par l'Etat dont la contribution croît chaque année, via différentes subventions.*
- *Dès 2006, une mise à contribution de la CNAV.*

SOMMAIRE

INTRODUCTION

UN REGIME PRIVILEGIE

- 1/ *La retraite dès 54 ans*
- 2/ *Des pensions toujours meilleures*

DES RETRAITES SOUS PERFUSION

- 1/ *Un régime très déficitaire*
- 2/ *Des subventions de plus en plus généreuses*

LE TRANSFERT AU REGIME DU PRIVE

- 1/ *La CNAV mise à contribution*
- 2/ *L'extinction du régime spécial n'aura pas lieu*

CONCLUSION

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

INTRODUCTION

Créé après la Libération, en 1948, le régime de retraite de la RATP était déjà exceptionnel pour l'époque. Depuis, **il n'a cessé de s'améliorer au fil des grèves et des manifestations à répétition**, chaque lutte charriant son flot d'avantages sociaux : augmentation des salaires et des pensions, amélioration des bonifications, avancement de l'âge du départ à la retraite, etc.

Face à la menace des syndicats, la direction et les gouvernements ont souvent cédé à la facilité en octroyant des avantages retraite dont le coût était différé. Désormais, à durée de cotisation égale et malgré une contribution plus modeste, **les retraites RATP sont en moyenne d'un montant double de celles des salariés du privé.**

Mieux encore : **malgré de lourdes subventions, le régime spécial de la RATP est, chaque année, en faillite, et c'est l'Etat – donc le contribuable – qui comble les déficits.** Tous les Français, qui ont consenti en 1993 et 2003 d'importants sacrifices pour leurs retraites, mettent donc la main à la poche pour payer les avantages des employés du métro parisien.

Aujourd'hui, pourtant, une opportunité de remettre à plat ce système se présente : les nouvelles normes comptables internationales contraignent désormais la RATP, d'ici le 1^{er} janvier 2007, à provisionner ses engagements retraite. Ce règlement doit donc mettre un terme à la politique du renoncement systématique et des subventions à profusion.

Mais le gouvernement a encore reculé... Nos dirigeants tentent même de concilier impératifs européens et chantage syndical ! Non seulement le régime de retraite de la RATP ne sera pas réformé mais, pour préserver les avantages acquis, **l'Etat augmente ses subventions et transfère les engagements de retraite non provisionnés aux caisses des salariés du privé : CNAV, AGIRC et ARRCO¹.** Un scénario digne de celui d'EDF-GDF mais en pire puisque, cette fois, la RATP n'a même pas les moyens de verser une soulte en guise d'indemnité.

Pour organiser le pillage de nos caisses, **le gouvernement opère en force et dans le plus grand secret** : aucune disposition n'est inscrite dans la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2006, il devrait donc n'y avoir ni vote, ni débat au Parlement. Les administrateurs de la CNAV n'ont même pas été conviés à l'ouverture des négociations... D'ailleurs comment pourraient-ils accepter une telle situation ?

¹ CNAV : Caisse de retraite du régime de base des salariés du privé
AGIRC : Caisse de retraite du régime complémentaire des salariés cadres du privé
ARRCO : Caisse de retraite du régime complémentaire des salariés non cadres du privé

*Chaque année,
le régime
spécial est en
faillite,
et c'est l'Etat
– donc le
contribuable–
qui comble le
déficit.*

Pour contourner les contraintes légales et maquiller l'opération, **un montage financier d'une quinzaine d'intermédiaires** : Etat, collectivités locales, syndicats, caisses de retraites, etc... a été échafaudé. Un dispositif dont le mode opératoire, la confusion et la complexité n'ont de comparables que les procédés mis en place dans les affaires de blanchiment d'argent. Ces manœuvres déshonorent nos dirigeants qui ne jurent, pourtant, que par l'« esprit de la LOLF² » : transparence, sincérité budgétaire, logique de performance...

L'objet de cette étude consiste simplement à faire la lumière sur un dossier volontairement occulté, de faire découvrir à chacun le régime spécial de la RATP et la façon dont il est financé.

² La LOLF (loi organique relative aux lois de finances) adoptée le 1^{er} août 2001, « vise à moderniser la gestion publique et renouveler la nature et les outils du contrôle parlementaire, en confiant aux gestionnaires publics davantage de libertés en contrepartie d'une plus grande responsabilité ».

UN REGIME PRIVILEGIE

1/ La retraite dès 54 ans

Le régime spécial des agents de la RATP s'apparente à celui des fonctionnaires avant la réforme d'août 2003. Mais pour agréments la situation, **plusieurs « extras » spécifiques à la profession** se greffent sur ce dispositif déjà très favorable, dont le plus appréciable est, sans conteste, l'âge de départ en retraite.

Les employés cessent leur activité en fonction de la catégorie professionnelle à laquelle ils appartiennent : « S », « A » ou « B ».

- **Les agents des services sédentaires, « tableau S »** pour les initiés, peuvent prendre leur retraite **à partir de 60 ans, au bout de 30 ans minimum** de service. Ce personnel, essentiellement administratif, travaille dans les bureaux.
- **Les agents des services actifs du « tableau A »**, peuvent partir 5 ans plus tôt, c'est-à-dire **à 55 ans, dans la mesure où ils valident 25 années de service**. Il s'agit du personnel de la maintenance qui travaille dans les dépôts, les magasins et les ateliers, auquel s'ajoutent les informaticiens et les infirmiers.
- **Les agents des services actifs du « tableau B »**, peuvent partir à **seulement 50 ans, après 25 années passées dans l'entreprise**. Ce départ précoce est censé être justifié par la pénibilité des tâches effectuées. A l'origine, il s'agissait de ceux qui travaillaient dans les tunnels du métro, qu'ils soient conducteurs ou en charge des services techniques : signalisation, pilotage, installations fixes électriques, etc... La plupart d'entre eux passent effectivement l'intégralité de la journée dans l'obscurité et sont très exposés à la poussière. Mais, peu à peu, cette catégorie de personnel s'est étendue à d'autres fonctions beaucoup moins pénibles.

Chaque profession est répertoriée par catégorie S, A et B dans les tableaux annexés au règlement des retraites du personnel de la RATP³.

³ Annexe 1, page 18, 19 et 20

*Des départs
dès 50 ans,
après 25
années
d'activité
seulement.*

Conditions d'âge et de durée de service pour la retraite

CATEGORIE	Âge minimum	Durée de service minimum
<i>Sédentaire</i>	60 ans	30 années
<i>Actifs A</i>	55 ans	25 années
<i>Actifs B</i>	50 ans	25 années

Guide pratique du personnel RATP

Les âges et durées de service peuvent être aménagés si l'agent a occupé durant sa carrière des emplois de catégories différentes.

Ceux qui ont travaillé moins longtemps que la durée de service minimum, mais au moins 15 années, peuvent percevoir une pension proportionnelle à leur durée d'activité au sein de l'entreprise. Aucune décote n'est appliquée.

Dans le cadre de son contrôle du financement de la Sécurité sociale⁴, **la Cour des comptes révélait qu'en 1997, seulement 15 % des agents de la RATP étaient classés dans la catégorie des sédentaires et que cette faible proportion paraissait injustifiée** : « Avec 85 %, le pourcentage d'agents actifs est très élevé et on peut s'interroger sur l'adéquation entre le classement en catégories «actives» et la pénibilité réelle de certains emplois ou les contraintes de vie qu'ils comportent ». Il semble donc que des employés soient classés dans des catégories professionnelles qui ne correspondent pas à la réalité de leur fonction, dans le but de pouvoir bénéficier d'une fin de carrière anticipée.

En cessant aussi tôt leur activité, les agents de la RATP n'ont pas travaillé les 150 trimestres (37,5 ans) nécessaires pour toucher une retraite à taux plein. Pour éviter ce désagrément, ils **bénéficient d'une série de bonifications d'annuités**.

- Une bonification « égale au 1/5 »⁵ est accordée aux agents du tableau B (retraite à 50 ans). C'est-à-dire que tous les 5 ans, l'agent obtient une annuité supplémentaire sans avoir à cotiser. Pour 25 années d'activité, il valide ainsi 30 annuités.
- Une bonification « égale à la moitié »⁶ est accordée aux agents du tableau A (retraite à 55 ans) pour les services accomplis après l'âge de 50 ans. S'ils prennent leur retraite dès 55 ans, les intéressés obtiennent donc 2,5 annuités supplémentaires.

⁴ Cour des comptes, Rapport annuel au Parlement sur la Sécurité sociale, septembre 1997

⁵ Règlement des retraites du personnel RATP, article 29, I, 2°

⁶ Règlement des retraites du personnel RATP, article 29, I, 3°

Des bonifications permettant de percevoir des pensions meilleures.

- Une bonification d'une année par enfant est accordée aux femmes⁷.

Enfin, la pension est majorée, pour les employés qui ont élevé au moins trois enfants, de 10 % de son montant pour les trois premiers enfants, et de 5 % par enfant, au-delà du troisième.

Les bonifications d'annuités atteignent pour les employés masculins de la RATP, en moyenne, 5,4 années. Au bout du compte, ils cessent donc leur activité à 54 ans et 3 mois. **Ils deviennent alors les plus jeunes retraités de France si l'on excepte les sous-marinières et les danseurs de l'opéra.** 54 ans et trois mois, c'est encore mieux qu'à la SNCF ou qu'à EDF-GDF.

*Age moyen de liquidation de la retraite :
54 ans et 3 mois.*

Bonifications et âges moyens de liquidation de la pension dans les entreprises publiques

	EDF/GDF	SNCF	RATP
<i>Bonifications moyennes accordées au personnel masculin</i>	4 ans	3,3 ans	5,4 ans
<i>Âge moyen de départ à la retraite</i>	55 ans et 5 mois	55 ans et 1 mois	54 ans et 3 mois

Commission des Affaires sociales du Sénat, commission des Finances de l'Assemblée nationale

Chez les salariés du privé, l'âge moyen de liquidation des droits à pension est de 61 ans et 9 mois. A la RATP, la liquidation se réalise donc 7 ans et 6 mois plus tôt. Ces départs précoces sont censés être légitimés par la pénibilité, voire le risque de certaines tâches. Mais, aujourd'hui, au vu des progrès techniques et de la réduction du temps de travail, cette considération est devenue dérisoire.

Seuls les agents au fond des tunnels travaillent dans des conditions difficiles, rien ne justifie donc que l'ensemble du personnel cesse son activité, en moyenne, aussi tôt. En outre, même si certains employés exécutent un travail pénible, il ne paraît pas opportun qu'ils puissent partir dès 50 ans. La pénibilité mérite, bien sûr, une rémunération, mais pourquoi lui donner la forme d'avantages retraite ? Indemniser ainsi des employés, **c'est reporter sur les années à venir des charges** dont l'entreprise devrait s'acquitter dès à présent, **c'est également transférer la charge financière sur les contribuables** puisque les retraites de la RATP sont très fortement subventionnées.

⁷ Règlement des retraites du personnel RATP, article 29, I, 4°

2/ Des pensions toujours meilleures

Outre l'âge très précoce de liquidation de la pension, le régime de retraite de la RATP accorde bien d'autres avantages à ses affiliés. **Si les employés de la RATP cotisent moins longtemps que dans le privé, ils cotisent également à un taux réduit**, sans que le montant de leur pension ne soit inférieur, bien au contraire.

Le taux de cotisation des employés est de 7,85 % et touche seulement le traitement de base.

Comparaison du taux de cotisation retraite agent RATP / salariés du privé

Cotisants	Agents RATP	Salariés du Privé
Régime	Spécial (Géré par l'entreprise)	Général (CNAV, AGIRC-ARRCO)
Taux et assiettes de cotisation	7,85 % du salaire hors prime	Partie du salaire en-dessous de 2 516 euros : 10,35 % du salaire brut Partie du salaire au-dessus de 2 516 euros : 8 % (non cadre) 8,5 % (cadre) du salaire brut
Taux de cotisation sur le salaire hors prime	7,85 % du salaire hors prime	Partie du salaire en-dessous de 2 516 euros : environ 12 % du salaire hors prime Partie du salaire au-dessus de 2 516 euros : environ 10 % du salaire hors prime

Commission des Finances de l'Assemblée nationale

Par ailleurs, le mode de calcul de la pension est également beaucoup plus intéressant que dans le privé puisque **le montant de la retraite est déterminé à partir des six derniers mois d'activité. Quant à sa réévaluation, elle est indexée**, non pas sur l'indice des prix à la consommation, mais **sur l'évolution salariale des actifs**, ce qui est plus avantageux.

Les agents qui ont validé 37,5 annuités ont donc **une pension qui atteint au moins 75 % de leur dernier traitement**. Voire plus, si leur tâche était considérée comme pénible ou s'ils ont des enfants.

La pension atteint au moins 75% du dernier traitement.

A titre de comparaison : la pension des salariés du privé est calculée à partir de la moyenne des salaires des 25 meilleures années et il faut valider 40 annuités pour percevoir une retraite à taux plein sinon une décote de 2,5 % (1,25 % à partir de 2012) s'applique par trimestre manquant⁸.

En définitive, les agents qui ont validé 37,5 annuités ont donc une pension qui atteint au moins 75 % de leur dernier traitement. Voire plus, si leur tâche était considérée comme pénible. Alors que les salariés du privé ne peuvent espérer que 50 % seulement de leur salaire calculé sur la base des 25 meilleures années.

Dans ces conditions, et bien que les employés de la RATP cotisent moins et moins longtemps, il n'est pas étonnant que leurs pensions soient meilleures que celles des salariés du privé⁹.

Comparaison de la pension moyenne versée par le régime de retraite de la RATP et le régime général en 2005

Régime général	Régime spécial de la RATP
1 125 €	1 852 €

Les employés de la RATP travaillent 7,5 ans de moins que les salariés du privé, leurs cotisations « vieillesse » sont inférieures de 40 % à celles du privé et, pourtant, leurs pensions sont supérieures de 65 %.

Cette inégalité de traitement entre le régime spécial de la RATP et celui des salariés du privé - et même des fonctionnaires - n'a cessé de s'accroître au cours des dernières années puisque, en règle générale, les réformes de 1993 et de 2003 ont allongé la durée de cotisation nécessaire à l'obtention d'une pension à taux plein, alors que, parallèlement, le régime spécial de la RATP a été épargné.

Les agents de la RATP continuant de grappiller des avantages substantiels, l'écart devrait donc encore s'amplifier. En 2005, **après d'âpres négociations, ils ont en effet acquis le fameux treizième mois de pension !** Le calcul de leurs retraites intègre donc désormais un coefficient multiplicateur qui permet d'augmenter chaque versement de pension pour, qu'à la fin de l'année, cela équivaille à un mois de retraite supplémentaire.

⁸ Comparaison du régime de retraite de la RATP avec celui des salariés du privé, annexe 2, page 21

⁹ Pensions moyennes, par catégorie professionnelle, versées aux retraités de la RATP en 2003, annexe 3, page 22

Depuis cette année, les agents retraités perçoivent un 13^{ème} mois de pension.

DES RETRAITES SOUS PERFUSION

1/ Un régime très déficitaire

Le régime spécial de la RATP **ne serait pas si inéquitable s'il était autofinancé**. Mais, compte tenu des avantages qu'il accorde à ses affiliés, **il est extrêmement coûteux** et l'entreprise est incapable de faire face à ses engagements de retraite. C'est donc essentiellement par le biais de généreuses subventions, que la RATP équilibre son compte « vieillesse ».

La présentation des comptes du régime spécial demeure cependant très confuse, il est, de ce fait, difficile de déterminer la véritable origine des ressources : qui paie réellement et combien ?

Compte RATP – vieillesse pour l'année 2003

Charges	716,3
Prestations légales « vieillesse »	671,3
Prestations légales « invalidité »	0,4
Prestations légales « décès »	4,1
Actions individualisées d'action sanitaire et sociale	1,3
Compensations (vers les autres organismes de retraite)	34,9
Caisse Nationale de Solidarité pour l'Autonomie	0,3
Dotations aux provisions	0,4
Charges de gestion courante	3,6

Produits	716,3
Cotisations sociales des actifs*	276,3
Autres cotisations sociales	0,2
Cotisations fictives d'employeurs	433,4
Compensations	4,0
Prise en charge de prestations	0,1
Transferts divers entre organismes	1,8
Reprises sur provisions	0,4

RESULTAT NET	0,0
---------------------	------------

CCSS, septembre 2005, Direction de la Sécurité sociale

*Des comptes
volontaire-
ment
opaques ?*

Le tableau ci-dessus est une reproduction simplifiée du compte vieillesse de la RATP tel qu'il est présenté par la Direction de la Sécurité Sociale. A première vue, le compte est à l'équilibre, principalement du fait des « cotisations sociales des actifs » et des « cotisations fictives de l'employeur ».

En réalité, ce n'est pas le cas. La présentation des comptes et les termes utilisés sont très ambigus. **La notion de « cotisations sociales des actifs* » ne recouvre pas seulement les cotisations des employés mais également les cotisations patronales.** Autrement dit, les cotisations sociales, au taux de 7,85 % pour les employés et de 15,34 %¹⁰ pour l'employeur, ne couvrent que **38,6 % du risque vieillesse** [(276,3 X 100) / 716,3 = 38,6 %]. Le régime est donc totalement déficitaire.

La notion de « cotisation fictive de l'employeur » est, quant à elle, incompréhensible et relève typiquement du jargon comptable. Par ailleurs, son emploi est lui aussi abusif. Les cotisations fictives mesurent généralement la contribution des employeurs – en plus des cotisations patronales – qu'ils versent au régime d'assurance sociale par nécessité d'équilibrer le compte qui est déficitaire. Selon les règles de la comptabilité nationale, elles sont évaluées par le montant des prestations directes versées, net de la retenue demandée aux salariés et, le cas échéant, des transferts reçus de l'Etat.

Or, dans le cas de la RATP, cette contribution de l'employeur était financée, jusqu'en 2004, par une subvention du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) : la « contribution forfaitaire », elle-même financée conjointement par l'Etat, la région Ile-de-France, les départements d'Ile-de-France et la ville de Paris. Il ne s'agit donc pas, à proprement parler, de « cotisations fictives de l'employeur ».

Compte corrigé RATP – vieillesse, pour l'année 2003

Charges	716,3
Prestations légales « vieillesse »	671,3
Prestations légales « invalidité »	0,4
Prestations légales « décès »	4,1
Actions individualisées d'action sanitaire et sociale	1,3
Compensations (vers les autres organismes de retraite)	34,9
Caisse Nationale de Solidarité pour l'Autonomie	0,3
Dotations aux provisions	0,4
Charges de gestion courante	3,6

¹⁰ 15,34 % des salaires hors prime, soit 13,64 % de la masse salariale réelle.

*Des notions
comptables
incompréhensibles..*

Produits	282,8
Cotisations sociales des employés	93,5
Cotisations sociales patronales	182,8
Autres cotisations sociales	0,2
Compensations	4,0
Prise en charge de prestations	0,1
Transferts divers entre organismes	1,8
Reprises sur provisions	0,4
RESULTAT NET	- 433,4

Le déficit représente 60,5 % de l'ensemble des charges.

2/ Des subventions de plus en plus généreuses

C'est la contribution forfaitaire qui permet au compte d'atteindre artificiellement l'équilibre. D'après les contrats passés entre le STIF et la RATP, cette contribution garantit plusieurs dépenses : le déficit du risque vieillesse, mais également la charge de la dette de l'entreprise. « La contribution forfaitaire correspond aux charges sociales spécifiques et à la charge de la dette de l'entreprise RATP »¹¹. C'est donc assez logiquement que son montant excède le seul déficit du risque vieillesse qui s'élève à 433,4 millions d'euros.

Financement de la contribution forfaitaire en 2003, en millions d'euros

ETAT	51,4 %	338,8
REGION ILE-DE-FRANCE	18,6 %	122,6
DEPARTEMENTS D'ILE-DE-FRANCE	11,4 %	75,1
VILLE DE PARIS	18,6 %	122,6
TOTAL CONTRIBUTION	100 %	659,1

Commission des Finances du Sénat et Le Journal, CGT-RATP, mars 2003

En définitive, le régime de retraite de la RATP est financé par :

- Les cotisations des employés,
- Les cotisations patronales,
- Une subvention de l'entreprise (dite « cotisations fictives de l'employeur » dans le jargon comptable),
- Une subvention du STIF,

Avec dix contributeurs différents :

- Les salariés
- L'entreprise RATP
- L'Etat
- La région Ile-de-France
- Six départements d'Ile-de-France

Il reste cependant une incertitude : quelle est la part de la contribution forfaitaire affectée au risque vieillesse ? Comble-t-elle l'intégralité du déficit du compte, couvre-t-elle moins ? Ou au contraire couvre-t-elle plus ?

¹¹ La Lettre, STIF – Autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France, hors-série – janvier 2004

Quatre sources de financement et dix contributeurs.

Selon le Sénateur Dominique Leclerc, membre de la commission des Affaires sociales du Sénat : « *L'effort contributif des employeurs des régimes spéciaux est (...) très difficile à mesurer. La très grande opacité qui régit la présentation comptable de ces contributions ne facilite pas l'analyse. Il n'existe aujourd'hui aucun moyen de connaître précisément la situation réelle des régimes spéciaux dont le financement est assuré par des cotisations fictives d'employeur ou par une subvention d'équilibre : leur solde est, par définition, toujours nul*¹² ».

En 1997, la Cour des comptes s'est intéressée de près au régime de retraite de la RATP. A l'époque, les cotisations sociales représentaient déjà moins de 40 % du montant des prestations vieillesse et l'entreprise recevait une « indemnité compensatrice¹³ » pour équilibrer son compte « vieillesse ». Les magistrats de la Cour avaient conclu que la RATP prenait en charge ses propres retraites à hauteur de **54,48 %**. Dans cette hypothèse, cela signifiait que l'indemnité compensatrice couvrait 45,52 % des charges de retraite.

Il est choquant que les ressources du régime de retraite de la RATP ne puissent être définies avec précision. **Succincts et complexes, les comptes de la RATP et de la Sécurité sociale dissimulent savamment l'ampleur des subventions** : puisque, derrière les collectivités, ce sont les contribuables qui paient les privilèges extravagants des agents de la RATP.

Cependant, depuis la loi décentralisatrice du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, la situation s'est quelque peu clarifiée. L'Etat s'est désengagé du STIF et, parallèlement, a pris directement en charge la contribution d'équilibre du régime de retraite de la RATP. Ce concours financier a été établi à **416 millions d'euros pour 2005** ce qui représente 58 % des dépenses vieillesse prévues pour cette même année.

Cela signifie que **depuis 1997, la contribution d'équilibre a augmenté de 12,5 points passant de 45,5 % des charges « vieillesse » à 58 %**.

Au surplus, la RATP perçoit une multitude d'autres subventions des collectivités territoriales : contribution tarifaire, contribution incitative, etc. Autant de moyens qui permettent à l'entreprise surendettée¹⁴ de payer son personnel et ses charges patronales. Même si c'est moins direct, les contribuables peuvent participer également, par ce biais, au financement des retraites RATP¹⁵.

¹² Commission des Affaires sociales du Sénat, rapport n° 59 (2003-2004), Loi de financement de la Sécurité sociale pour 2004, Dominique Leclerc, 13 novembre 2003.

¹³ L'indemnité compensatrice a été remplacée par la contribution forfaitaire en 1999, il s'agit en réalité de la même subvention.

¹⁴ En 2003, la dette de la RATP s'élevait à 4,034 milliards d'euros

¹⁵ Subventions accordées à la RATP en 2003, annexe 4, page 23

**416 millions
de
subventions
retraite
pour 2005.**

LE TRANSFERT AU REGIME DU PRIVE

1/ La CNAV mise à contribution

Même si elle n'a pas assaini le mode de gestion du compte vieillesse de la RATP, la loi du 13 août 2004 a eu le mérite de rendre un peu plus transparente une situation financière très confuse. Cependant, cet effort aura été de courte durée puisqu'en 2006, une nouvelle « adaptation » du financement des retraites RATP a été prévue et **que la direction de l'entreprise et l'Etat concoctent une véritable usine à gaz**, un dispositif encore plus complexe que le précédent.

Cet ultime aménagement a deux causes essentielles. La première, très officielle, est l'obligation qui est faite aux entreprises françaises, qui ne l'auraient pas encore réalisé, de provisionner dans leurs comptes les engagements au titre des retraites. Cette obligation relève des **nouvelles normes comptables internationales** (IFRS) imposées par un règlement européen de 2002¹⁶.

La RATP est affectée par cette contrainte. C'est-à-dire qu'au cours des cinquante dernières années, l'entreprise a accordé des prestations de retraite toujours plus exorbitantes, sans jamais en avoir provisionné les charges ni même considéré, à terme, le coût. Au 31 décembre 2004, cet engagement hors bilan s'élevait à **21,6 milliards d'euros**, soit plus de quatorze fois les recettes annuelles de trafic¹⁷. Evidemment, la RATP, déjà subventionnée et surendettée, est incapable, aujourd'hui, de provisionner cette somme.

La deuxième cause, plus officieuse, est que **l'Etat qui verse chaque année des sommes de plus en plus lourdes pour combler le déficit du compte « vieillesse » de la RATP, peine à garantir un tel financement** et que les perspectives économiques de ce même compte sont très préoccupantes.

En 2003, le régime de retraite de la RATP avait en charge 38 908 pensionnés. Dès 2015, ils seront 43 808 et en 2030 : 50 162.

Evolution du nombre de retraités de la RATP

Années	2003	2010	2015	2020	2030
Nombre de retraités RATP	38 908	40 899	43 808	46 257	50 162

COR

¹⁶ Règlement 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002, norme IFRS n°19 : « Avantages du personnel ».

¹⁷ En 2002, les recettes annuelles de trafic de la RATP se sont élevées à 1,53 milliards d'euros

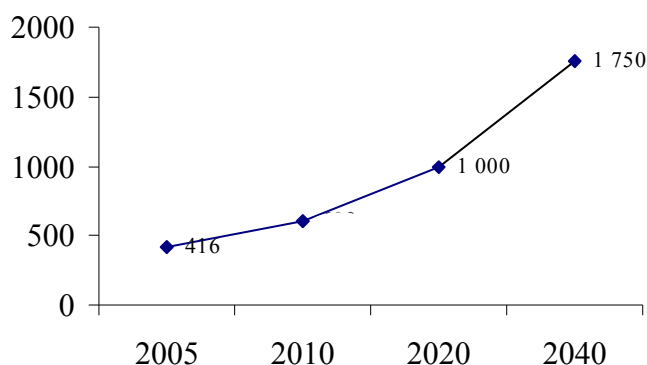
**Engagements
retraite :
21,6 milliards
d'euros, soit
14 fois les
ressources
annuelles de
trafic.**

En l'absence de vraie réforme, la progression très nette du nombre de retraités et la générosité des prestations servies ne peuvent qu'avoir des conséquences économiques lourdes pour l'Etat. **Le coût des retraites de la RATP qui atteignait 56,2 % de la masse salariale en 2004, devrait s'élever à 78,2 % en 2020 et à 87,2 % en 2040.**

La contribution de l'entreprise pour ses propres retraites étant plafonnée, la part de l'Etat devrait passer de **416 millions d'euros en 2005 à un milliard d'euros en 2020, puis 1,75 milliards d'euros en 2040.**

Evolution de la contribution de l'Etat aux retraites RATP

(en millions d'euros)



Commissions des Finances de l'Assemblée nationale

Pour faire face à ces deux contraintes qui ne paraissent, *a priori*, guère surmontables, **le financement des retraites RATP va être aménagé selon des modalités très similaires à ce qu'a connu celui des retraites d'EDF-GDF**, en application de la loi du 9 août 2004. Il s'agit, ni plus ni moins, d'un transfert de charges vers le régime de droit commun : CNAV et AGIRC-ARRCO. En plus de l'Etat, ces caisses vont donc être mises à contribution.

Ce sont donc encore **les salariés du privé et l'ensemble des contribuables qui paieront pour des privilèges et des avantages qu'eux-mêmes ne percevront pas.**

L'Etat va payer de plus en plus pour les retraites de la RATP.

2/ L'extinction du régime spécial n'aura pas lieu

La création d'une caisse de retraite RATP est prévue. Cette structure, gérée paritairement, versera à la CNAV et à l'AGIRC-ARRCO les contributions sociales : cotisations des employés et cotisations patronales calculées selon les règles du régime de droit commun.

Pour les agents de la RATP, **y compris pour les nouveaux entrants**, il n'y aura pourtant aucun impact, les salaires nets resteront identiques malgré la hausse des cotisations. L'augmentation sera intégralement prise en charge par l'Etat par le biais d'un montage savamment orchestré : le STIF, dans un premier temps, paie la subvention ; le coût rejaillit directement sur les collectivités d'Ile-de-France qui financent le syndicat ; puis, l'Etat verse à ces collectivités une compensation équivalente.

A terme, en guise d'apothéose, cette compensation de l'Etat a même vocation à être remplacée par une part des recettes de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). **La situation ne manque pas de piquant : les automobilistes de France, frappés de plein fouet par les hausses à répétition d'un carburant surfiscalisé, paieront les cotisations retraite des employés du métro parisien.**

En 2006, l'augmentation des cotisations sociales RATP s'élèvera à 93,89 millions d'euros. Et, à cette charge, il faudra également ajouter le déficit de la nouvelle caisse de retraite RATP que l'Etat s'appête à combler à hauteur de 374,11 millions d'euros. En tout, **l'addition s'élève à 468 millions d'euros**. La contribution de l'Etat aux retraites RATP va donc **s'accroître de plus de 11 % d'une année sur l'autre**.

Financement de la caisse de retraite de la RATP pour 2006, en millions d'euros

Contributions de l'entreprise	37,1 %	291,4
- dont cotisations des employés	12,5 %	98,6
- dont cotisations patronales	24,6 %	192,8
Contributions de l'Etat	59,6 %	468,0
- dont compensation, versées par le STIF, de la hausse des cotisations	11,9 %	93,9
- dont prise en charge du déficit	47,7 %	374,1
Contribution (estimée) CNAV, AGIRC-ARRCO	3,0 %	23,2
Divers produits techniques	0,3 %	2,1
TOTAL	100 %	784,7

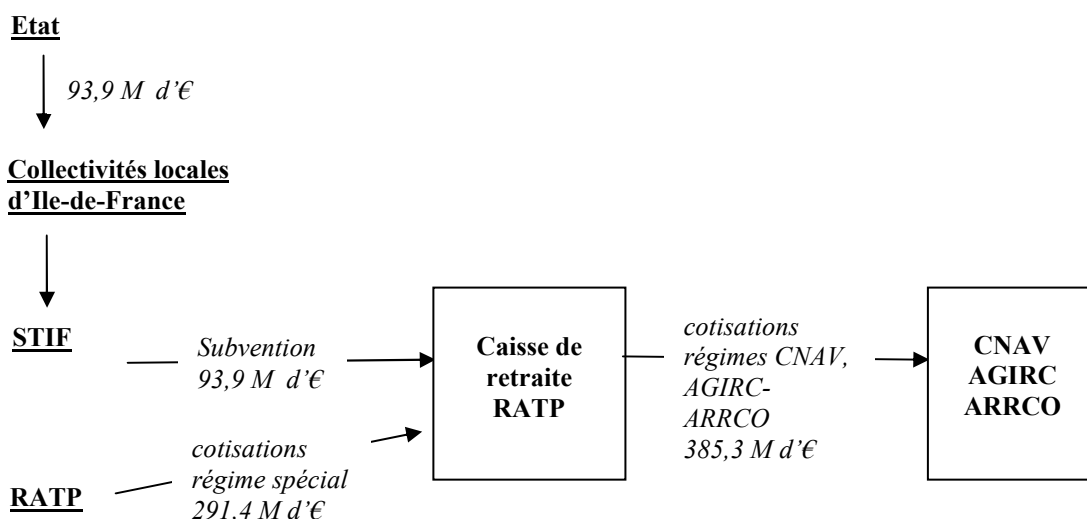
CCSS, septembre 2005 et PLF 2006

*Même statut,
mêmes
avantages
pour les
nouveaux
entrants.*

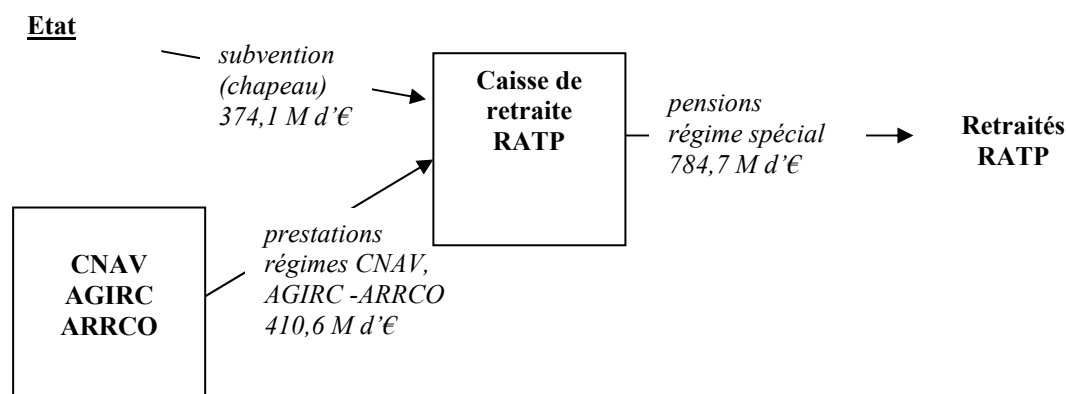
Comme avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 août 2004, le financement des retraites de la RATP met en œuvre une pléthore de contributeurs et d'intermédiaires. **L'idée de décentraliser et de rationaliser quelque peu la gestion des collectivités et des organismes publics est donc abandonnée.** A l'entreprise, l'Etat, la région Ile-de-France, les six départements d'Ile-de-France, la ville de Paris et le STIF, on peut désormais ajouter de nouveaux organismes : la caisse de retraite RATP qui doit être créée mais, surtout, les caisses de retraite des salariés du privé, sans lesquelles les normes comptables internationales ne pourraient pas être respectées car ce sont elles, désormais, qui supporteront les 21,6 milliards d'engagements retraite non provisionnés.

Le flux financier des retraites RATP s'effectue en deux étapes :

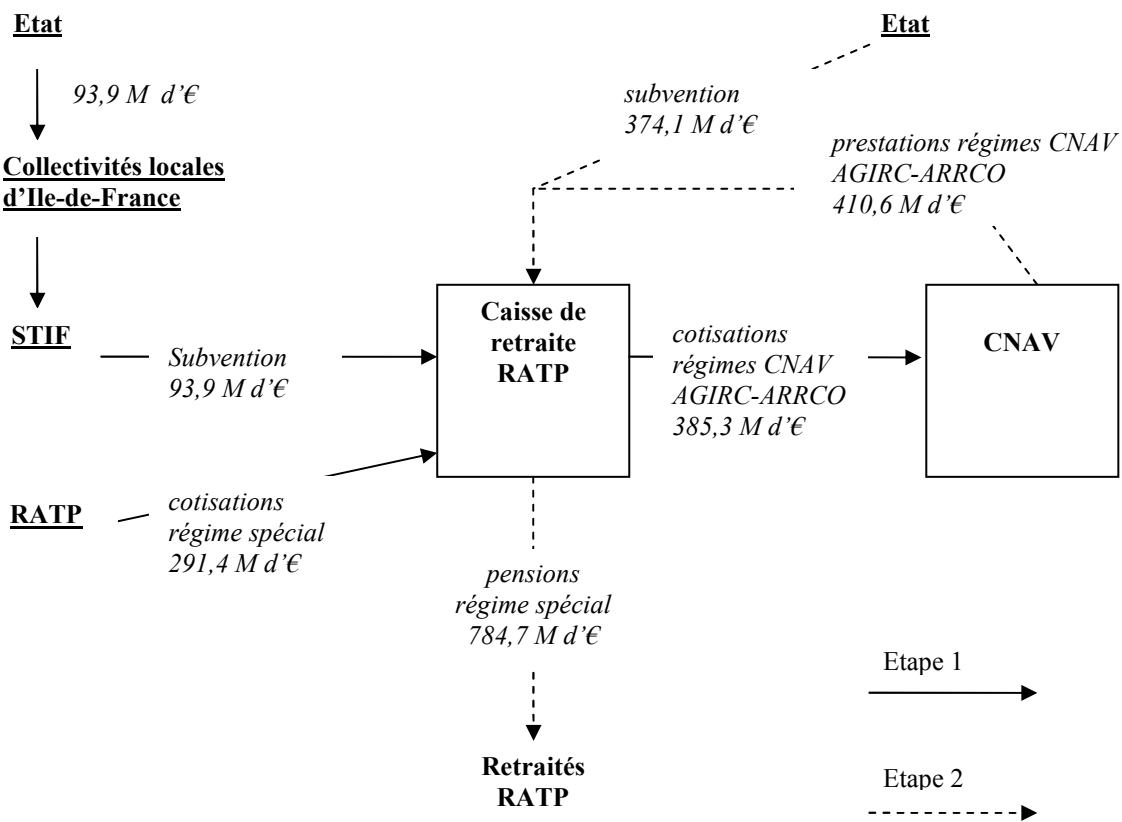
- Etape 1 : Le versement à la CNAV, à l'AGIRC et l'ARRCO des cotisations « vieillesse »



- Etape 2 : les prestations versées par la CNAV, l'AGIRC et l'ARRCO



Flux financier des retraites RATP (étape 1+ étape 2)



374,1 millions
d'euros
d'avantages
retraite.

Pour verser à la CNAV et à l'AGIRC-ARRCO les cotisations sociales calculées selon les règles de droit commun, la caisse de retraite de la RATP bénéficie de la subvention de l'Etat, de 93,9 millions d'euros, versée par le STIF. En retour, la CNAV et l'AGIRC-ARRCO versent à la caisse de retraite RATP une contribution correspondant aux prestations à servir aux retraités de la RATP, toujours calculées selon leurs propres règles. Pour finir, la caisse de retraite RATP, grâce à la seconde subvention de l'Etat, verse aux retraités l'intégralité des pensions calculée, cette fois, sur la base du régime spécial.

Autrement dit, cela signifie que le déficit démographique du régime de retraite RATP sera amorti par la CNAV et l'AGIRC-ARRCO et que les avantages consentis aux retraités de la RATP - le « chapeau » - se chiffrent au montant de la seconde subvention versée par l'Etat : 374,1 millions d'euros¹⁸.

¹⁸ C'est-à-dire, en réalité, deux fois plus que le chiffre officiellement avancé par la direction de la RATP : 168 millions d'euros.

En contrepartie de la prise en charge des engagements retraite de la RATP, les régimes de droit commun vont percevoir **une soulte**. Cette indemnité doit compenser les conséquences financières du déséquilibre démographique du régime de retraite de la RATP. Encore en cours de négociation entre la CNAV, l'Etat et la RATP, son montant devrait être compris entre 507 et 870 millions d'euros. Il s'agira sans doute d'une somme de 700 millions d'euros.

Inutile de s'attarder sur la neutralité financière de l'opération. **La somme de 700 millions d'euros ne représente même pas le coût annuel des prestations vieillesse versées aux retraités de la RATP** alors qu'elle est censée compenser les conséquences financières du déséquilibre démographique des 25 prochaines années. Or, le ratio démographique du régime RATP est faible : en 2005, il est de 1,3, c'est-à-dire de 13 cotisants pour 10 retraités, contre 1,7 à la CNAV. Et, dès 2020, il devrait chuter à 0,8.

D'ailleurs, au début des négociations, il n'était pas question de 700 millions d'euros mais de 1,5 milliard d'euros. **Assez curieusement, le montant de la soulte a été revu très nettement à la baisse.**

Mieux, **la RATP est incapable, une nouvelle fois, de verser une telle somme. C'est donc encore l'Etat qui paiera.** La question se limite donc à savoir si les salariés du privé financeront les retraites des agents RATP par leurs impôts ou plutôt par un pillage en règle de leurs propres caisses de retraite. Au bout du compte, le coût en sera le même : exorbitant.

Enfin, **pour parachever le tout, les négociations se sont ouvertes avec l'Etat et la RATP mais sans les administrateurs de la CNAV.** Ces derniers ont bien tenté de s'opposer au transfert des charges de retraite RATP dans de telles conditions. Mais il est, *a priori*, **prévu que l'opération se réalise par voie réglementaire**, sans même un débat au Parlement. En d'autres termes, la CNAV n'aurait pas son mot à dire et le transfert lui serait imposé.

*700 millions
d'euros :
la soulte sera
payée...
par l'Etat.*

CONCLUSION

Parmi les régimes spéciaux de retraite, **celui de la RATP est l'un des meilleurs si l'on s'attache à l'âge extrêmement précoce auquel les employés cessent leur activité.** Mais, au vu des défis qui attendent encore les Français pour tenter de sauvegarder leurs retraites, **il n'est pas juste que la charge de ces privilèges repose sur l'ensemble de la société.**

Il est également **difficilement admissible que le gouvernement qui avait l'opportunité de réformer ce régime ait préféré faire supporter les engagements irresponsables de la RATP vis-à-vis de ses agents par les caisses de retraite du privé.** Faut-il rappeler que les comptes de la CNAV sont désormais déficitaires alors même que le choc démographique est à peine amorcé ?

Et comment peut-on accepter, dans ce contexte, que **nos cotisations vieillesse augmentent alors que la contribution des agents de la RATP est plafonnée et qu'un treizième mois de pension leur a été concédé.**

Nos gouvernants préfèrent sacrifier l'avenir des jeunes générations, dont les retraites sont clairement hypothéquées, plutôt que d'affronter la menace syndicale. Seuls des pratiques clientélistes et des intérêts électoralistes peuvent expliquer une telle impuissance.

Aucun principe et même aucune idéologie, aujourd'hui, ne peuvent justifier cette injustice. Le dossier des retraites RATP doit être rouvert et le régime spécial supprimé pour les nouveaux entrants.

La question est vitale pour nos retraites, la CNAV ne peut pas, après EDF-GDF, amortir les retraites de la RATP, comme elle ne pourra pas non plus assumer celles de La Poste et de la SNCF.

Pierre-Edouard DU CRAY

Il est injuste de faire payer les privilèges des retraites RATP aux salariés et retraités du privé.

ANNEXES

ANNEXES 1

Classement des différents métiers de la RATP par catégorie professionnelle :

- Personnel actif A (tableau A) : retraite à 55 ans
- Personnel actif B (tableau B) : retraite à 50 ans
- Personnel sédentaire S (tableau S) : retraite à 60 ans

« **Tableau SAB** », extrait du règlement des retraites du personnel de la RATP
Prévu par l'article 31 de la loi n° 48.506 du 21 mars 1948

TABLEAU A

SERVICES ACTIFS

« PREMIÈRE PARTIE »

I – PERSONNEL D'EXECUTION

Agents des filières et sous-filières ci-après :

- Filière « informatique » ;
- Filière « magasins ».

II – PERSONNEL DE MAITRISE

Agents des filières et sous-filières ci-après :

- Sous-filière « Contrôle administratif et enquêtes » ;
- Sous-filière « Travaux » ;
- Filière « Informatique » ;
- Filière « Magasins des dépôts du réseau routier »
- Sous-filière « infirmier »
- Agents de la sous-filière « Opérateurs de psychotechnique » du laboratoire de Villiers.

III – CADRES

- Tous emplois qui comportent un commandement effectif de personnel de maîtrise et d'exécution sur les lignes, dans les ateliers, dans les dépôts, sur les chantiers, dans les sous-stations et astreignent d'une manière habituelle à des conditions de travail nettement différentes de celles de première catégorie, telles que, notamment, horaire variable ou irrégulier ou encore de nuit habituellement ou par roulement, heures de repas anormales, jours de repos non fixes.
- Tous emplois des permanences générales des réseaux ferré et routier.

- Les chefs de division et assimilés des services de l'exploitation exerçant leurs fonctions sur les lignes dans les conditions indiquées ci-dessus.

DEUXIÈME PARTIE ¹⁹

I – PERSONNEL D'EXECUTION

Agents des filières et sous-filières ci-après :

- Sous-filière « Bureau de dépôt » ;
- Filière « Entretien et ateliers » à l'exception de ceux énumérés au tableau annexe B.

II – PERSONNEL DE MAITRISE

Agents des filières et sous-filières ci-après :

- Sous-filière « bureau de dépôt » ;
- Filière « entretien et ateliers » à l'exception de ceux énumérés au tableau annexe B. »

TABLEAU B

SERVICES ACTIFS

I – PERSONNEL D'EXECUTION

Tous agents des filières et sous-filières ci-après :

- Filière « exploitation du réseau ferré » ;
- Sous-filière « receveurs »²⁰ ;
- Sous-filière « machinistes »

Tous agents de la filière « Entretien et ateliers » énumérés ci-après :

- Agents des équipes de pose des voies ;
- Agents des équipes d'entretien des lignes caténaïres ;
- Agents des sous-stations (conduite, canalisations haute tension, permanence, entretien) assurant par roulement un service continu ;
- Agents des ateliers et chantiers souterrains ;
- Agents des équipes de chaulage ;
- Agents du dépannage de la Permanence général du réseau routier ;
- Agents des équipes de 4 heures du matin des dépôts ;
- Laveurs des dépôts ;
- Agents chargés de l'entretien des postes de charge à raison de 50 % des services effectués. »

¹⁹ Les professions de cette deuxième partie bénéficient du classement au tableau « A », donc de la retraite à 55 ans, depuis le 23 août 1974.

²⁰ Il s'agit aujourd'hui des personnes qui sont aux guichets, elles bénéficient de la retraite à 50 ans depuis le 31 mai 1972.

II – PERSONNEL DE MAITRISE

Tous agents des filières et sous-filières ci-après :

- Filière « exploitation du réseau ferré » ;
- Sous-filière « machinistes »

Agents de la filière « Entretien et ateliers » énumérés ci-après :

- Contremaîtres-visiteurs ;
- Agents de maîtrise commandant des agents d'exécution classés au présent tableau.

III – CADRES

Tous emplois d'inspecteur-adjoint, ou assimilé, et d'inspecteur, ou assimilé, de même nature que ceux mentionnés au tableau annexe A lorsqu'ils sont exercés d'une manière habituelle dans le souterrain. »

TABLEAU S

SERVICES SEDENTAIRES

« Sont classés en services sédentaires tous les emplois qui ne sont pas énumérés aux tableaux annexes A et B ».

ANNEXE 2

Comparaison du régime de retraite de la RATP avec celui des salariés du privé

	SALARIES DU PRIVE	AGENTS RATP
<i>Condition de liquidation de la retraite</i>	60 ans (sauf pour les salariés qui ont commencé à travailler avant 15, 16 ou 17 ans et qui totalisent 42,41 ou 40 annuités)	60 ans et 30 ans de service pour le personnel « sédentaire » 55 ans et 25 années de service pour le personnel de la maintenance 50 ans et 25 années de service pour le personnel de l'exploitation.
<i>Calcul de la pension</i>	CNAV : taux plein de 50 % du salaire annuel calculé sur la base des 20 meilleures années (25 à partir de 2008) Pour : l'assuré de moins de 65 ans ayant totalisé 40 annuités (41 en 2012) l'assuré d'au moins 65 ans soit une valeur de l'annuité de 1,25 % (1,22 % en 2012)	2 % par annuités cotisées. Calcul réalisé sur la base du salaire hors prime perçu au cours des 6 derniers mois d'activité jusqu'au taux plein de 75 % pour 37,5 annuités
<i>Décote</i>	- 2,5 % (- 1,25 % à partir de 2012) de la pension de base par trimestre manquant	aucune
<i>Indexation des pensions</i>	évolution des prix à la consommation hors tabac	évolution des rémunérations des agents actifs

Commission des Finances de l'Assemblée nationale et règlement de retraite du personnel RATP.

ANNEXE 3

Pensions moyennes RATP versées par catégories professionnelles

<i>PROFESSIONS</i>	POURCENTAGE DES EMPLOYES DANS L'ENTREPRISE	MOYENNE DES ANNUITES VALIDEES	PENSION MOYENNE VERSEE (EN EUROS)
<i>Opérateurs d'exploitation</i>	18,0 %	34,2	1 293
<i>Opérateurs de maintenance</i>	11,8 %	35,4	1 396
<i>Opérateurs d'administration</i>	0,7 %	33,6	1 244
<i>Conducteurs</i>	11,0 %	35,2	1 652
<i>Machinistes receveurs</i>	17,0 %	34,5	1 437
<i>Techniciens</i>	1,8 %	36,0	1 601
<i>Maîtrise d'exploitation</i>	16,7 %	35,7	1 751
<i>Maîtrise de maintenance</i>	7,9 %	36,3	1 836
<i>Maîtrise administrative</i>	2,6 %	34,9	1 734
<i>Cadres</i>	12,5 %	36,4	2 942
<i>TOTAL</i>	100 %	35,2	1 711

La CGT-RATP, Le Journal, mars 2003

ANNEXE 4

Subventions à la RATP en 2003

APPELLATION	OBJET	MONTANTS EN MILLIONS D'EUROS
« Contribution forfaitaire »	Couvrir le déficit retraite et les charges de la dette	659,1
« Compensation tarifaire »	Réduire le prix des titres de transport	1 036,9
« Rémunération de la vente »	Inciter à la vente	93,5
« Boni sur la qualité des services »	Inciter à la qualité des services	8,3
TOTAL	-	1 797,8

Commission des Affaires économiques du Sénat

SAUEGARDE RETRAITES

Créée en janvier 1999 par un ingénieur agronome à la retraite, l'Association Sauvegarde Retraites est un groupe de pression qui mène son combat pour que soit instaurée une véritable équité entre tous les régimes de retraite, notamment entre ceux des secteurs privé et public.

L'association regroupe aujourd'hui plus de 55 000 membres qui, par leurs dons, financent ses actions. Afin de préserver sa totale indépendance, elle s'interdit de demander la moindre subvention.

Ses moyens d'action sont divers : pétitions, sensibilisation de la presse et des élus, publications, etc...

Contact : Marie-Laure DUFRECHE, Déléguée Générale

Tél. : 01 43 29 14 41

Fax. : 01 43 29 14 64

Site Internet : www.sauvegarde-retraites.org

A VOTRE DISPOSITION, FRAIS DE PORT COMPRIS

Nos Publications

- « Retraites : Le désastre annoncé » de Jean Jacques Walter..... 10 €
- « Retraites : Non aux fausses réformes » de Jacques Bourdu..... 10 €
- « Le nouveau livre noir des retraites » de Denis Even..... 12 €
- « Sauver les retraites ? La pauvre loi du 21 août 2003 » de Jacques Bichot..... 10 €

Nos Etudes moyennant 3 timbres à l'unité (tarif lettre en vigueur)

- Etudes et analyses N°3 : « 7 idées fausses concernant les retraites »
- Etudes et analyses N°4 : « L'incroyable injustice de notre système de retraite ».
- Etudes et analyses N°5 : « Les retraites jackpot des fonctionnaires d'Outre-mer »
- Etudes et analyses N°6 : « Retraite : le hold-up de la Banque de France »

Les opinions exprimées dans les publications de Sauvegarde Retraites sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les points de vue de l'Association.