



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RATP : réforme

Question écrite n° 62812

Texte de la question

M. Yvan Lachaud attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur le régime spécial de retraite de la RATP. En effet, ce régime de retraite, qui concerne 44 000 cotisants et 40 000 retraités, ferait l'objet d'un projet gouvernemental d'intégration au régime général des salariés du privé. Il est évident que la mise en conformité avec les nouvelles règles comptables européennes s'impose d'ici à 2007. Ce projet comporte plusieurs interrogations, en particulier la question d'une ouverture du capital, le maintien du régime actuel dans son intégralité, la préservation des garanties concernant le nombre d'annuités, le calcul des pensions et les tableaux spécifiques des retraites. En conséquence, il le prie de bien vouloir lui indiquer quelles sont les intentions du Gouvernement sur ce sujet.

Texte de la réponse

Les agents statutaires de la RATP bénéficient d'un régime spécial de retraite, géré et comptabilisé au sein de l'entreprise. Du point de vue des prestations, le régime se caractérise principalement par un âge moyen de départ de cinquante-trois ans, inférieur à celui constaté au régime général. Le droit à pension d'ancienneté dépend d'une double condition d'âge, (soixante ans) et de durée de service (trente ans). La mise à la retraite est prononcée d'office à soixante ans pour le personnel, d'exploitation et à soixante-cinq ans pour les autres personnels. Dans les emplois d'exploitation et de maintenance, des anticipations d'âge et des réductions de durée de service ont été mises en place pour cause de pénibilités spécifiques (travail en roulement, sous tunnel, horaires décalés). Ces anticipations permettent des départs après vingt-cinq années de service et cinquante ans à l'exploitation ou cinquante-cinq ans à la maintenance. Du point de vue financier, le compte de retraite est financé, pour partie, par une contribution de la régie, à hauteur de 15,34 % du montant des traitements (cotisation patronale) et par une contribution des agents à hauteur de 7,85 % de leurs traitements (cotisation salariale). Jusqu'à l'intervention de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, l'équilibre financier du régime était financé par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) dans le cadre du contrat pluriannuel qui liait la RATP au STIF, l'État apportant 51,4 % des concours publics du STIF. Le besoin de financement du régime était de 435 millions d'euros en 2004. L'article 39 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a modifié l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et prévoit que l'État verse à la RATP un concours financier « en raison des charges de retraites supportées par la régie », dans des conditions fixées par décret. En application de cette disposition, le financement du régime de retraite de la RATP est du ressort de l'État à compter de la décentralisation du STIF, soit depuis le 1er juillet 2005. En outre, le règlement 1606/2002 du Parlement européen du 19 juillet 2002 prévoit l'application des normes comptables internationales (normes IAS) aux sociétés communautaires dans le but d'harmoniser l'information financière et de garantir un degré élevé de transparence des états financiers. Cette définition vise notamment les établissements publics industriels et commerciaux tels que la RATP qui devra appliquer ces normes au plus tard le 1er janvier 2007. L'application de la norme comptable IAS impose à la RATP, soit de provisionner ses engagements de retraites, soit de mettre en place un système de cotisation libératoire. Le niveau des fonds

propres de la RATP ne lui permet pas de réaliser les provisions nécessaires : elle doit donc déconsolider ses engagements. Pour ces raisons, le Gouvernement a en effet engagé une réforme du mode de financement du régime de retraites de la RATP, tout en garantissant les droits des agents actifs et retraités de la RATP. La réforme du financement envisagée repose sur les principes mis en oeuvre pour le régime de retraite des industries électriques et gazières. La création d'une caisse de sécurité sociale gestionnaire du régime, ayant l'autonomie juridique et comptable, est ainsi envisagée. Elle assurerait l'intégralité de la gestion du régime de retraite (affiliation des cotisants, comptabilisation des droits des affiliés actifs et retraités, service des prestations, droit à l'information...) et serait l'unique interlocutrice de l'affilié en matière de retraite. Par ailleurs, un adossement financier du régime RATP aux régimes de droit commun (CNAV, AGIRC, ARRCO) serait organisé. Les déséquilibres financiers en résultant pour les régimes d'accueil leur seraient compensés par le versement d'une soulte. Les droits non repris par les régimes de droit commun, dits « droits spécifiques ou chapeau » (c'est-à-dire essentiellement les charges liées aux départs anticipés), ainsi que les cotisations dues jusqu'à l'âge de soixante ans aux régimes de droit commun seraient pris en charge par la caisse de retraite

Données clés

Auteur : [M. Yvan Lachaud](#)

Circonscription : Gard (1^{re} circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 62812

Rubrique : Retraites : régimes autonomes et spéciaux

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 12 avril 2005, page 3622

Réponse publiée le : 25 octobre 2005, page 9982