



**GROUPE RATP**

Syndicat des Cadres,  
des Agents de Maîtrise  
et des techniciens supérieurs

## **OBJECTIF ENCADREMENT**

**JUIN 2005**

« L'ignorance fait plus de dégât que l'information » J.F.KENNEDY

### **LES RETRAITES PASSENT PAR LA CAISSE**

Le règlement des retraites est, avec le statut du personnel, l'un des documents le plus protégé, et à juste titre, par l'ensemble des syndicats.

Toute évolution dans ce secteur ne peut s'entendre qu'une fois acquis le maintien des droits des agents (âge minimum de départ, tableau SAB, 37,5 annuités pour une pension complète, calcul sur les 6 derniers mois, etc.).

La réforme des structures de financement du régime spécial de retraite, que nous tentons d'expliquer dans ce document, repose sur ce principe qui nous a été confirmé par l'engagement de l'État et de l'entreprise.

La place de la RATP dans le concert mondial des transporteurs assurant un service public ne peut qu'être confortée par la mise en place de cette structure.

La régionalisation du Syndicat des Transports d'Île de France (STIF) qui va intervenir le 1er juillet 2005 implique pour la RATP, à partir de cette date, la distinction totale entre l'autorité organisatrice - le STIF et l'autorité de tutelle - l'État.

Le STIF n'a pas souhaité, à cette occasion, qu'avec la compétence transport lui soit également transférée la charge des retraites des agents de la RATP, ce que l'entreprise n'envisageait pas non plus.

Cette réforme a pour double conséquence :

- ◆ un engagement de l'État de reprendre à sa charge le financement des retraites ;
- ◆ La nécessité d'établir l'étanchéité du financement des retraites avec les compte du STIF et avec ceux de la RATP.

Cette réforme est fondée sur trois principes :

- ◆ les droits des agents seront intégralement maintenus, à droits constants, sans aucune incidence sur les salaires nets ;
- ◆ la neutralité financière sera garantie vis à vis des collectivités locales ;
- ◆ la compatibilité avec le droit communautaire européen sera respectée pour éviter tout risque de distorsion de concurrence.

En fonction de ces différents critères, deux possibilités étaient ouvertes quant à nos relations avec le régime général (CNAV) et les régimes complémentaires (ARRCO, AGIRC) : l'intégration ou l'adossment.

Toutefois, pour tenir compte de la volonté de maintenir un taux unique de cotisation, une feuille de pension inchangée et unique tous régimes confondus, la seule solution réellement envisageable consiste en la création d'une caisse autonome RATP adossée à la CNAV, ainsi que cela a été fait pour les régime des IEG (Industries Électriques et Gazières).

**Syndicat C.F.E.-CGC Groupe RATP**

21, square Saint Charles  
75012 PARIS

Téléphone : 01 58 76 80 00  
Télécopie : 01 58 76 80 87  
Courriel : [contact@cfe-cgc-ratp.com](mailto:contact@cfe-cgc-ratp.com)  
Site : [www.cfe-cgc-ratp.com](http://www.cfe-cgc-ratp.com)

## QUELQUES CHIFFRES (données 2004)

### Situation actuelle

Montant des pensions versées :	695 M€
Compensation inter régimes :	32 M€
Frais de gestion :	4 M€
	-----
Total des dépenses :	731 M€
Cotisations agents (7,85 %) :	- 95 M€
Cotisations RATP (15,34 %) :	- 186 M€
	-----
Insuffisance Compte Retraite :	450 M€

### LES CONSEQUENCES DE L'ADOSSEMENT

L'adossement de notre régime spécial au régime général et aux régimes complémentaires s'effectuera via des flux de cotisations et de prestations avec le régime général et les régimes complémentaires, dans les mêmes conditions que pour l'ensemble de la profession.

Dans ces conditions, **un relèvement des taux de cotisation des agents (+ 4 % environ) et de la part employeur** est obligatoire, relèvement qui sera totalement compensé pour n'avoir aucune incidence sur le salaire net des agents.

*La C.F.E. - CGC RATP souhaite que la compensation salariale prenne en compte l'augmentation du salaire net imposable.*

*Nous demandons également que cette compensation s'effectue en priorité par une augmentation de la valeur du point de base.*

Pour tenir compte des déséquilibres notamment démographiques entre le régime spécial RATP et le régime général, la neutralité financière de l'adossement sera assurée, pour le régime général, par **le versement d'une soulte financée par l'État.**

Enfin, **les spécificités de notre régime** seront, compte tenu de l'impossibilité de modifier la politique tarifaire (contrairement à l'EDF qui a créé, dans cet objectif, une taxe sur le transport de l'énergie), **financées par l'État** tant pour les droits passés que pour les droits futurs sous certaines conditions non encore totalement définies.

### Situation future

Total des dépenses :	731 M€
Cotisations agents (≈ 11,9 %) :	- 148 M€
Cotisations RATP (≈ 18,0 %) :	- 223 M€
	-----
Flux financier CNAV / ARRCO / AGIRC :	- 180 M€
	-----
Participation de l'Etat	180 M€

### LA CAISSE AUTONOME RATP

Cette caisse pourrait être une structure autonome, indépendante de la RATP avec une identité juridique du type Caisse de sécurité sociale. Sa création qui sera négociée en fin d'année et qui nécessitera la mise en œuvre de textes réglementaires (lois ou décrets) ne sera pas effective avant le 1er janvier 2006.

Elle aurait pour missions de :

- ♦ assurer la perception et la gestion des flux financiers (voir schéma ci-après) ;
- ♦ instruire et liquider les pensions des agents retraités de la RATP ;
- ♦ effectuer le versement des pensions aux anciens agents et à leurs ayants droit conformément au règlement des retraites ;
- ♦ mettre en place un dispositif adapté permettant les échanges d'informations et de coordination entre la RATP, les Caisses (CNAV, ARRCO, AGIRC) et les retraités.

### MODIFICATION DU CONTRAT STIF/RATP

Le retrait de la partie de financement des retraites de la contribution forfaitaire prévue dans le contrat STIF/RATP 2004 - 2007 ainsi que l'augmentation des taux de cotisations salariales et patronales ont conduit à la mise en œuvre du 3ème avenant à ce contrat.

Cet avenant distingue 2 étapes : le 1er juillet 2005 et les années postérieures.

Pour 2005, en attente de la création de la Caisse, le versement se fera directement de l'État à la RATP ce qui peut constituer une difficulté pour l'entreprise vis-à-vis du droit européen de la concurrence.

A partir de 2006, le versement sera effectuée à la caisse.

La contribution forfaitaire incluse dans le contrat passe donc de 669,4M€ en 2004, à 449,6M€ en 2005, à 234,1M€ en 2006 et 255,5M€ en 2007.

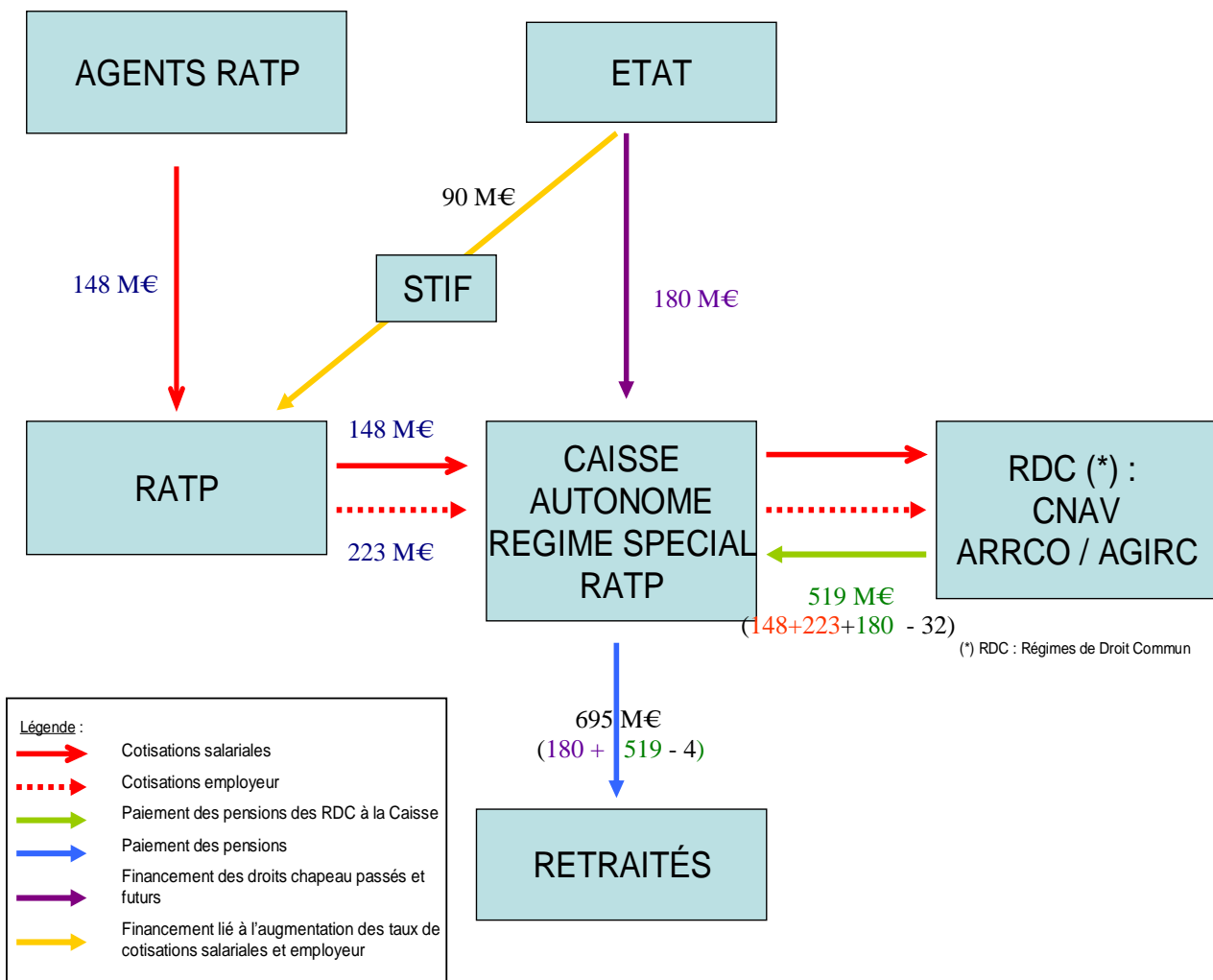
De plus, l'actualisation sur les prix de cette contribution forfaitaire ne se fera plus que sur 20 % du total (au lieu de 70 % actuellement).

Par ailleurs, l'augmentation des cotisations entraîne

une augmentation des coûts réels de production donc de la valeur du voyage. Ce 3ème avenant majore en conséquence de 3,1685 % l'ensemble des prix de référence à compter du 1er janvier 2006. L'objectif de recettes totales du trafic, seuil de la bande passante de 2 %, est également relevé de 3,1685 %.

Enfin, cet avenant prévoit une clause de précaution en prévision de retard dans la publication des textes définissant les nouveaux circuits de financement du régime de retraite de la RATP. Cette clause indique que les dispositions contractuelles prises en 2005 resteront applicables.

## FLUX FINANCIERS ANNUELS (sur la base des données 2004)



## ACTUALITES

### GENERATIONS SOLIDAIRES

Dans le cadre d'un nouvel avenant au protocole Générations solidaires, la C.F.E. - CGC RATP a obtenu que soient actées les mesures suivantes :

- **prorogation** de l'ensemble des mesures de l'accord jusqu'**au 31 décembre 2010** y compris la CPA ;
- **ouverture des contrats de professionnalisation** pour préparer des diplômés de niveau Bac + 2 et licence professionnelle (Bac +3) ;
- dans le cadre de la réduction à 3 ans de la période d'utilisation de la CPA :
  - ◆ **possibilité de CPA pluri annuelle sur 3 ans**, comprenant 2 périodes de 18 mois, la première travaillée à temps plein et la seconde pas travaillée ;
  - ◆ **maintien à titre personnel des droits à CPA** au-delà du 31/12/2010 pour les agents qui réunissent au 1er janvier 2006 la double condition de 50 ans d'âge et 25 années de services.

En conséquence, nous nous positionnons favorablement sur cet avenant, qui sera appliqué s'il recueille l'accord d'organisations syndicales recueillant plus de 35 % des voix aux élections.

### PLATE FORME DE L'ENCADREMENT

Le troisième avenant à la plate forme de l'encadrement qui nous est proposé n'est pas à la hauteur des espoirs que nous avons, lorsque nous l'avons obtenu en contrepartie de notre signature sur l'accord cadre de suivi du plan d'entreprise.

Toutefois, il a le mérite d'exister et de prendre en compte certaines de nos demandes.

Quelles sont les nouvelles mesures ?

- ◆ **attribution de l'EC2 +15** aux agents EC2 ayant un an d'ancienneté de niveau, après avis favorable de la hiérarchie et dans la limite maximum de 50 % de l'effectif EC2 ne bénéficiant pas d'une promotion à l'EC3 ;
- ◆ **accès en maîtrise EC4 et cadre EC8**, au choix, en fin de carrière respectivement pour les agents EC3 et EC7 remplissant la double condition de 6 ans dans leur catégorie et 6 mois dans leur dernier niveau ;
- ◆ **commissionnement en EC1 +20** pour les agents recrutés en EC1 +10 ;
- ◆ **mise à jour des niveaux d'accès en maîtrise**

pour tenir compte du nouveau déroulement de carrière des opérateurs ;

- ◆ **majoration de la prime de résultats** en deux étapes :
  - **en 2005** : le taux de majoration est porté de **28 à 32 %** et la prime pour objectifs atteints est **majorée de 5 %** ( Ex : 210 € pour S1, 315 € pour S1/S2, 525 € pour S2/ S3, 1365 € pour S4) ;
  - **En 2006** : le taux de majoration est porté de **32 à 35 %** et la prime pour objectifs atteints est **majorée de 10 %** par rapport à 2004 (Ex : 220 € pour S1, 550 € pour S2/ S3, 1430 € pour S4).

Entre aucune mesure et celles proposées, notre choix est fait et nous répondrons favorablement à cet avenant.

### ENGAGEMENT DE SERVICES

Après avoir été en 1996 la première entreprise à mettre en place un dispositif de prévention des conflits plus connu sous le nom d'alarme sociale, la RATP continue d'innover dans ce domaine en s'engageant :

- d'une part, auprès de 17 associations représentatives des consommateurs et des voyageurs, sur un dispositif d'information en cas de perturbations prévisibles ;
- d'autre part, auprès du STIF sur un niveau de service global ainsi que par sous réseau (Métro, RER-A, RER-B, TCSP, PDU, Bus Paris et Bus banlieue), l'objectif étant d'avoir au moins un métro sur deux, un RER sur deux et un bus sur deux les jours de grève.

Contrairement aux autres syndicats, la C.F.E.- CGC estime que cet engagement n'apporte aucune restriction au droit de grève puisque aucune réquisition de personnel n'est prévue pour assurer cet engagement. Bien au contraire, par le système des pénalités mis en place, il contribue, à notre avis, à pousser la direction à trouver un accord avant que le conflit n'éclate.

A titre d'exemple, si l'ensemble des réseaux était en grève totale (aucun trafic assuré) et sans respect de l'engagement d'information, la RATP serait pénalisée de 930 m€ par jour de grève, plus sa part des pertes de recettes voyageurs.

*Pour la C.F.E. -CGC RATP, cet engagement est meilleur que n'importe quelle loi imposant un service minimum.*