



# DE LA REFORME DES RETRAITES !

Le régime de retraite des agents de la RATP a été défini par la loi n° 48-506 du 21 mars 1948, relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne, instituant le règlement des retraites du personnel de la RATP approuvé par le gouvernement français le 28 avril 1950, puis complété par le Décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959, portant statut de la RATP, et le Décret n°59-157 du 7 Janvier 1959, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en IDF, donnant toute compétence au conseil d'administration de la RATP sur les questions relatives au statut du personnel et au règlement des retraites.

Ainsi, notre règlement des retraites est devenu un élément majeur du lien contractuel qui nous lie à l'entreprise, comme juste compensation des sacrifices consentis au travers des contraintes du service public. C'est d'ailleurs en ces termes qu'Anne-Marie IDRAC (notre ancienne PDG) rassurait les salariés de la RATP en Mai 2003, à l'occasion de la réforme FILLON sur les retraites :

*« Je connais votre inquiétude sur l'avenir du régime spécial de retraite RATP qui fait partie du contrat social avec l'Entreprise. Les spécificités qu'il comporte résultent de la compensation des contraintes propres à vos métiers et sont la contrepartie de votre engagement au service des voyageurs. Je vous confirme que le projet de loi sur l'évolution des régimes de retraite concerne exclusivement " les salariés du secteur privé, les fonctionnaires, les travailleurs indépendants du commerce, de l'artisanat, de l'agriculture et des professions libérales ". Ce sujet est donc de la compétence de l'Entreprise. »*

## NOTRE REGIME SPECIAL DE RETRAITE ETAIT DONC BIEN DE LA SEULE COMPETENCE DE L'ENTREPRISE !!!

Ce qui n'a pas empêché les partenaires sociaux, deux ans plus tard, de négocier la mise en place d'une caisse de retraite indépendante, au prétexte de sortir la charge des retraites des coûts d'exploitation pour soit disant satisfaire aux normes comptables IFRS (*International Financial Reporting Standard*), destinées aux grandes entreprises internationales. Cette disposition venant compléter celles initiées en décembre 2000 par la loi SRU autorisant la RATP à créer des filiales pour répondre aux appels d'offres à l'étranger.

**L'unique but de cette mise en scène étant de faire de la RATP un grand groupe pouvant concourir - par le biais de la filialisation - sur tous les marchés nationaux et internationaux du transport, de ses services et de son ingénierie !**

En Juin 2005 le processus fût complété par la décentralisation du STIF – autrefois appelé STP – l'Autorité Organisatrice compétente dans l'attribution des marchés de transports en Ile de France.

Il ne restait donc plus qu'à réformer les conditions de retraites des personnels, pour mettre notre entreprise à pied d'égalité avec les autres entreprises de transport Françaises et Européennes, afin d'aller grignoter des parts de marché au-delà des frontières historiques de la RATP. Ce qui fut fait en Décembre 2006 par la mise en place d'une Caisse Autonome de Retraite du personnel de la RATP (CRP), suivie par la réforme de 2007 et son décret du 15 janvier 2008 relatif au régime spécial de retraite du personnel RATP.

Voilà pourquoi on a mentis aux salariés durant toutes ces années, sans jamais révéler la véritable collaboration existante autour de la politique de filialisation, de décentralisation et demain de privatisation de la RATP, qui aurait mérité plus que quelques déclarations de principes pour la combattre.



Pendant ce temps, la commission européenne a ouvert une procédure sur la réforme du mode de financement des retraites de la RATP !

(Avis de la commission européenne disponible sur <http://www.sudratp.fr>)

**Le 29 juin 2006, les autorités françaises ont notifié la réforme** du mode de financement du régime de retraite de la RATP ("la réforme"), à la commission européenne.

Dans le cadre de la procédure ouverte par la commission, l'Etat Français a apporté les observations suivantes :

- *« La RATP est une entreprise publique française, qui appartient à 100% à l'État français. Les activités de la RATP ont été confinées au transport en commun dans la région parisienne. Depuis 2000, elle a la possibilité d'offrir, à travers des filiales, des services de transport en commun aussi en dehors de l'Île-de-France. Aujourd'hui, la RATP emploie un total d'environ 46 050 personnes. Toutes ces personnes ont des contrats de travail de droit privé, et sont soumis aux règles du Code de travail. »*
- *« Le gouvernement français, considère que la réforme du régime de retraites de la RATP constitue une étape préalable nécessaire pour engranger le plein potentiel face à l'ouverture des marchés. Il considère que le régime de retraites actuel de la RATP empêcherait de facto toute reprise d'une ou plusieurs lignes exploitées aujourd'hui par la RATP avec des employés sous statut. En effet, si un concurrent de la RATP emportait un appel d'offres pour une ligne exploitée par la RATP, il devrait reprendre les employés de la RATP sous statut qui travaillent sur cette ligne, et continuer de les employer sous les règles du statut. Vu les charges importantes qui résultent du statut applicable aux agents de la RATP pour les employeurs, aucune entreprise privée ne serait prête à soumettre des offres pour des lignes exploitées aujourd'hui par la RATP, car elle devrait employer les agents sous statut qui travaillent sur cette ligne aux conditions prévues par le statut de la RATP pour le régime des retraites. »*

Notre règlement des retraites constituait donc bien un frein à la libéralisation du marché des transports en Ile de France, que Le futur règlement OSP prévoit d'ouvrir d'ici 30 ans après son entrée en vigueur.

Reste qu'en vertu des textes législatifs et réglementaires qui ont institué notre système de retraite, l'Etat n'avait pas le droit de remettre en cause ce lien contractuel qui nous liait à notre employeur, la RATP.

C'est donc à cette fin que notre régime de retraite a été sorti des coûts de l'exploitation, par la création de la CRP (Caisse de Retraite du Personnel), permettant à l'entreprise de se défaire de ses responsabilités et de ses engagements envers les salariés, redonnant à l'Etat toute la latitude de la réforme !

Reste maintenant à l'Etat Français de convaincre la commission européenne que cette contorsion juridique ne constitue pas une distorsion de la concurrence, eu égard aux ambitions affichées par la RATP en matière d'expansion économique.

Enfin, que penser des observations du gouvernement qui rappellent clairement que nous sommes des salariés soumis aux dispositions du code du travail, alors qu'on nous en exclut à de nombreuses reprises, notamment sur le temps d'habillage-déshabillage ; le temps de pause ; le travail de nuit ; la compensation des jours fériés... **Bref, on s'arrange bien de ce qui dérange, surtout quand on a bien pris soin de fluidifier le dialogue social !**

**La Concurrence,  
c'est la Connivence à tous les étages !**



Cotisations : 60€/an  
Se syndiquer à SUD,  
C'est se Défendre !

**SYNDICAT SUD/RATP**  
3 Rue Rampon - 75011 PARIS  
<http://www.sudratp.fr>

