

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL
MISSION MINISTÉRIELLE
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2022

RÉGIMES SOCIAUX ET DE
RETRAITE DES
TRANSPORTS
TERRESTRES



PROGRAMME 198

RÉGIMES SOCIAUX ET DE RETRAITE DES TRANSPORTS TERRESTRES

MINISTRE CONCERNÉE : BARBARA POMPILI, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Marc PAPINUTTI

Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

Responsable du programme n° 198 : Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Le programme « Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres » est destiné à porter les dépenses de l'État découlant des engagements financiers de l'État envers des régimes spéciaux de retraite ou des dispositifs d'aide au départ spécifiques au secteur des transports terrestres. Ces obligations répondent à l'objectif de solidarité nationale au profit :

- de régimes spéciaux de retraite à la structure démographique déséquilibrée et comportant des dispositions dérogatoires au droit commun (agents du cadre permanent de la SNCF, agents du cadre permanent de la RATP) ;
- des conducteurs routiers (transport de marchandises et de voyageurs), pour lesquels des accords de branche ont créé le dispositif du congé de fin d'activité (CFA), auquel l'État s'est engagé à apporter une participation financière ;
- des régimes de retraite en extinction et ne disposant plus de cotisants (régimes de retraite d'anciens agents des chemins de fer et des transports urbains d'Afrique du Nord et d'outre-mer).

Ainsi, le programme 198 comprend trois actions, présentant respectivement :

- la subvention au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la SNCF (78,1 % des crédits),
- la subvention au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la RATP (17,9 % des crédits),
- les subventions aux autres régimes ou dispositifs (congé de fin d'activité des conducteurs routiers, pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer et des anciens agents de certains chemins de fer secondaires) (4 % des crédits).

L'État doit s'assurer de l'efficacité et de l'adaptation au contexte actuel de l'organisation de ces régimes et dispositifs de retraite spécifiques. Cette obligation s'est notamment illustrée au travers de la réforme des structures de gestion des régimes spéciaux de retraite des agents du cadre permanent de la RATP et de la SNCF. Compte tenu de l'entrée en vigueur des normes comptables internationales (international financial reporting standards - IFRS), il était nécessaire d'isoler les engagements au titre des retraites des agents de ces deux entreprises ; la caisse de retraite du personnel de la RATP (CRPRATP) et la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRPSNCF) ont donc été créées, respectivement par les décrets du 26 décembre 2005 et du 7 mai 2007, à partir des services auparavant directement intégrés dans ces entreprises.

L'État contribue à l'équilibre financier de ces régimes dans des proportions importantes. L'État doit donc être le garant de la bonne utilisation des deniers publics et veiller à la bonne gestion de ces régimes par les caisses de retraite et organismes concernés. Dans ce cadre, la direction du budget et la direction de la sécurité sociale concluent des conventions d'objectifs et de gestion (COG) portant sur des périodes de cinq ans avec la CRPRATP et la CPRPSNCF. Le présent projet annuel de performances reprend certains indicateurs de performance prévus par ces COG.

L'obligation susmentionnée implique également l'adaptation du droit des régimes aux règles de droit commun en cas de réforme, comme lors de la réforme de 2008, relatives aux régimes spéciaux de retraite, dont ceux des agents de la SNCF et de la RATP. Ainsi, divers décrets de 2008 ont appliqué à ces régimes spéciaux les mesures de la réforme des retraites de 2003 qui concernaient les régimes de retraite de la fonction publique (augmentation de la durée d'assurance pour le taux plein, décote et surcote, etc.).

De même, la loi n° 2010-1330 du 9 novembre 2010 portant réforme des retraites a été transposée réglementairement à ces mêmes régimes. La mesure d'augmentation de l'âge de départ à la retraite prévue par cette réforme n'a toutefois pris effet qu'à partir du 1er janvier 2017, afin de respecter le rythme de montée en charge de la réforme de 2008.

Cette même loi de novembre 2010 a en revanche eu un effet immédiat sur les conducteurs routiers, salariés qui relèvent des régimes de retraite de droit commun, en particulier pour ce qui concerne le report progressif de l'âge légal

de départ à la retraite de 60 à 62 ans (report accéléré par l'article 88 de la loi n° 2011-1906 du 21 décembre 2011 de financement de la sécurité sociale pour 2012). Ceci a conduit les partenaires sociaux à conclure l'accord du 30 mai 2011 portant adaptation des dispositions relatives aux congés de fin d'activité.

Les mesures générales de la loi n° 2014-40 du 20 janvier 2014 garantissant l'avenir et la justice du système de retraites ont été également appliquées aux régimes de la SNCF et de la RATP, selon les modalités définies par les décrets n° 2014-668 du 23 juin 2014 relatif au régime spécial de retraite du personnel de la RATP et n° 2014-772 du 27 juin 2014 relatif au régime spécial de retraite du personnel de la SNCF (hausse des cotisations et augmentation progressive de la durée d'assurance). Par ailleurs, en vertu de cette même loi, la revalorisation des pensions de retraite a été décalée au 1er octobre, à compter l'année 2014. Depuis, la loi de financement de la sécurité sociale pour 2019 a décalé la date de revalorisation des pensions de retraite au 1er janvier.

Les rapports d'activité des deux caisses de retraite retracent de manière détaillée la situation de ces régimes, les dernières évolutions et réformes et leurs impacts. Ces différentes réformes ont notamment eu pour effet de modifier peu à peu les comportements de départ en retraite des agents de la SNCF et de la RATP avec une augmentation progressive de l'âge moyen de départ.

La dernière évolution significative caractérisant ces régimes résulte de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. En application de l'article 3 de cette loi, le Groupe public ferroviaire a cessé de recruter au statut SNCF à compter du 1er janvier 2020, ce qui a eu pour effet de transformer la population des agents statutaires SNCF en un groupe fermé de cotisants. À compter de 2020, les personnels recrutés par la SNCF et ses filiales seront affiliés au régime général, la CNAV et l'AGIRC-ARRCO assurant l'encaissement de leurs cotisations ainsi que le paiement des droits futurs en découlant. Les implications de cette mesure pour l'équilibre financier du régime sont décrites dans la présentation de l'action n°03 du programme.

Les modalités d'équilibrage financier du régime spécial de la SNCF ont été ajustées par l'article 25 de la loi n° 2019-1446 de financement de la sécurité sociale pour 2020, qui dispose que le régime spécial des agents du cadre permanent de la SNCF est compensé, à compter de 2020, des pertes de ressources résultant de la fermeture du statut. Les modalités de cette compensation sont définies dans le cadre d'une convention tripartite, du 18 janvier 2021. Le dispositif a vocation à compenser à la CPRP SNCF le différentiel de cotisations, sur le périmètre des régimes de droit commun, liée à la fermeture du recrutement au statut, depuis le 1^{er} janvier 2020, et à concurrence, à terme, des prestations qui seront à servir par la CNAV et l'Agirc-Arrco.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Contribuer à la compensation de la pénibilité des conditions de travail des conducteurs routiers, avec un objectif de développement de l'emploi
INDICATEUR 1.1	Niveau des embauches de conducteurs en contrepartie des départs en CFA
OBJECTIF 2	Contribuer à l'équilibre du régime de retraite de la SNCF, avec un objectif d'efficacité de gestion
INDICATEUR 2.1	Dépenses de gestion pour 100 € de prestations servies
INDICATEUR 2.2	Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite
INDICATEUR 2.3	Taux de récupération des "indus"
OBJECTIF 3	Contribuer à l'équilibre du régime de retraite de la RATP, avec un objectif d'efficacité de gestion
INDICATEUR 3.1	Dépenses de gestion pour 100 € de prestations servies
INDICATEUR 3.2	Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite
INDICATEUR 3.3	Taux de récupération des "indus"

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

La maquette des indicateurs du PLF 2022 voit évoluer les indicateurs intitulés « Dépenses de gestion pour 1€ de prestations servies » de l'objectif n°2 et l'objectif n°3.

Désormais ces sous-indicateurs mesureront les « Dépenses de gestion pour 100 € de prestations servies » et l'unité du troisième sous indicateur « Ratio a/b » sera désormais en euros.

OBJECTIF

1 – Contribuer à la compensation de la pénibilité des conditions de travail des conducteurs routiers, avec un objectif de développement de l'emploi

Le congé de fin d'activité (CFA) des conducteurs routiers est géré par deux organismes paritaires (employeurs/salariés) créés spécifiquement à cet effet : le FONGECFA, pour le transport routier de marchandises et l'AGECFA pour le transport routier de voyageurs.

L'accord sur le CFA du 28 mars 1997, pris dans le cadre de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport routier (CCNTR), spécifie que toute cessation d'activité d'un salarié dans les conditions prévues par cet accord doit donner lieu, dans l'entreprise qui employait le bénéficiaire du CFA, à l'embauche d'un jeune de moins de 30 ans dans le cadre d'un contrat de travail à durée indéterminée à temps plein ou, à défaut, d'un conducteur quel que soit son âge. L'accord du 2 avril 1998 instituant le congé de fin d'activité des conducteurs du transport routier de voyageurs établit un dispositif analogue en demandant cependant aux employeurs de privilégier le passage à temps complet des conducteurs à temps partiel puis, à défaut, l'embauche de jeunes de moins de 30 ans.

Ces deux accords ont été modifiés par un nouvel accord conclu entre les partenaires sociaux de la branche le 30 mai 2011 poursuivant deux objectifs :

- 1) permettre aux bénéficiaires du CFA au 1^{er} juillet 2011 de voir leur droit au CFA prolongé jusqu'à l'âge d'ouverture des droits à pension de retraite ;
- 2) reporter, pour les conducteurs qui n'avaient pas atteint cinquante-cinq ans le 1^{er} juillet 2011, de cinquante-cinq à cinquante-sept ans l'âge d'entrée en CFA.

Cet accord permet ainsi à certaines catégories de bénéficiaires remplissant les conditions au 1er juillet 2011 de différer leur entrée dans le régime au-delà de cette date tout en se voyant garantir le bénéfice de l'accord.

L'article 88-1 de la loi du 21 décembre 2011 portant financement de la sécurité sociale – qui a anticipé d'une génération l'entrée en vigueur de la réforme de 2010 – a toutefois modifié l'équilibre économique de l'accord de 2011. Ce déséquilibre a débouché sur les accords du 11 mars 2014 portant aménagement du CFA du transport de marchandises qui :

- portent de 25 à 26 ans le nombre d'années requis pour bénéficier du régime sur la période du 1er avril 2014 au 1er avril 2015 ;
- introduisent l'obligation du remplacement d'un salarié par un salarié cotisant au dispositif CFA dans le cadre des contreparties d'embauche ;
- plafonnent le montant de l'allocation à 1 fois le plafond annuel de la sécurité sociale (contre 1,5 fois précédemment) ;
- suppriment la dérogation « carrières longues » introduite par l'accord du 30 mai 2011.

En dépit de la suppression de la dérogation « carrières longues » du régime du FONGECFA qui avait permis de mieux maîtriser la dynamique du dispositif, les dépenses d'allocations ont recommencé à augmenter du fait de la démographie (95,2 M€ en 2018, 97,38 M€ en 2019 et 128,12 M€ en 2020).

Pour juguler cet effet, l'accord signé le 17 juillet 2020 par les partenaires sociaux, a amendé les stipulations de l'accord de 1997 relatif au CFA des conducteurs de marchandises pour introduire un dispositif de décote-surcote. Un conducteur partant en CFA entre 57 et 58 ans bénéficiera, durant l'entièreté du CFA, d'une allocation égale désormais à 70 % de son ancien salaire brut. En revanche, il touchera une allocation égale à 75 % de son ancien salaire brut s'il part en CFA entre 58 et 60 ans, voire bénéficiera d'une surcote à 80 % s'il décide de ne partir en CFA qu'à 60 ans.

Enfin, faisant application du protocole d'accord du 19 avril 2017 sur les congés de fin d'activité, les partenaires sociaux se sont engagés à ouvrir une négociation sur la modernisation des dispositifs, dès septembre 2020, avec, pour les assister dans leur négociation, l'appui d'une mission conjointe de l'IGAS et du CGED.

Parallèlement, le ministre chargé des transports a annoncé que l'État continuerait à participer au financement du CFA jusqu'en 2022.

INDICATEUR

1.1 – Niveau des embauches de conducteurs en contrepartie des départs en CFA

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Départs en CFA sur la période (a)	Nb	2193	2395	2200	1880	2207	2200
Nombre de conducteurs embauchés au titre du CFA (b)	Nb	1853	1080	1760	1892	2019	1760
Nombre de jeunes conducteurs embauchés au titre du CFA (c)	Nb	455	245	440	473	505	440
Pourcentage de conducteurs embauchés par rapport au nombre de départs au titre du dispositif de CFA (ratio b/a)	%	84,5	45	80	95	95	80
Pourcentage de jeunes conducteurs embauchés par rapport au nombre total de conducteurs embauchés au titre du dispositif du CFA (ratio c/b)	%	24,55	23	25	25	25	25

Précisions méthodologiques

Source des données: FONGECFA, AGECEFA.

Mode de calcul : Cet indicateur rapporte le nombre de conducteurs embauchés au titre du CFA au nombre de départs en CFA et le nombre de jeunes de moins de trente ans embauchés au nombre de conducteurs embauchés.

*Le nombre d'entrants dans le dispositif en CFA est de 2 341 en 2019, et non de 2 193 comme indiqué dans le tableau de l'indicateur, qui correspond au seul flux du FONGECFA.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les accords relatifs au dispositif CFA prévoient des embauches de jeunes conducteurs en contrepartie de l'entrée d'un conducteur senior dans le dispositif.

En effet, les accords du 11 mars 2014 portant aménagement du dispositif du congé de fin d'activité du transport de marchandises, ont modifié les conditions en introduisant l'obligation de contreparties d'embauche visant à assurer le remplacement d'un salarié devenu allocataire par un salarié cotisant.

Il faut noter que ces contreparties d'embauche ne constituent pas le but premier du dispositif du CFA mais une disposition d'accompagnement.

Pour cet indicateur, le gestionnaire des fonds - Klésia - prend en compte une hypothèse de 95 % pour le pourcentage de conducteurs embauchés par rapport au nombre de départs au titre du dispositif de CFA afin de prendre en compte les éventuelles difficultés économiques des entreprises pour effectuer ces embauches. En pratique, si l'écart entre le nombre de départ en CFA et le nombre de nouveaux embauchés a pu être plus important après la crise économique de 2008 il est aujourd'hui de moins de 2 %.

Au sein de la contrepartie d'embauche le pourcentage de jeunes embauchés reste stable depuis plusieurs années, un quart des nouveaux embauchés ont moins de 30 ans.

Les entreprises ont trois mois pour effectuer les contreparties d'embauche, ce qui implique toujours un décalage entre les prévisions et les réalisés. Les départs en CFA sur le quatrième trimestre seront compensés par des embauches sur le premier trimestre de l'année suivante.

Enfin en 2021 compte tenu de l'accord de décote signé en juillet 2020, Klésia prévoit une réduction des départs en CFA sur l'année : 1880 pour près de 2400 en 2020.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (prévu)
Entrants CFA	1128	2025	1812	1142	1839	2599	2316	2341*	2 395	1880

OBJECTIF

2 – Contribuer à l'équilibre du régime de retraite de la SNCF, avec un objectif d'efficacité de gestion

La caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRPSNCF) est un organisme de sécurité sociale doté de la personnalité morale et placé sous la tutelle de l'État. Elle est chargée d'une mission de service public au profit des agents et anciens agents de la SNCF ainsi que de leurs ayants droit. Le décret constitutif de la Caisse a prévu l'élaboration et la signature avec l'État d'une « convention d'objectifs et de gestion » (COG).

La troisième COG, qui a été approuvée par le Conseil d'administration de l'organisme le 28 juin 2018, couvre la période 2018-2021. Son ambition est de consolider les avancées des deux premières COG tout en poursuivant la modernisation de la caisse et l'amélioration de la qualité du service rendu pour les affiliés dans une optique de recherche accrue d'efficacité. En cohérence avec les objectifs du programme gouvernemental « Action publique 2022 », les moyens contractualisés doivent permettre à la caisse, tout en réalisant des économies importantes sur son fonctionnement, d'approfondir sa politique de digitalisation et de poursuivre la rénovation de ses systèmes d'information (refonte de son SI vieillisse).

S'agissant des dépenses de fonctionnement, l'effort d'économies demandé à la caisse représente une diminution de 15 % sur la période 2018-2021. S'agissant des dépenses de personnel, la caisse sera soumise à un effort de réduction de ses effectifs de 2 % par an. La caisse poursuivra également la modernisation de son siège marseillais ce qui devrait conduire à terme à une baisse des coûts de fonctionnement du bâtiment et continuera à optimiser son patrimoine immobilier en lien avec la réduction de ses effectifs et l'évolution des modalités de stockage de ses archives.

La prochaine COG étant en cours de négociation, pour une entrée en vigueur en 2022, les valeurs fixées pour les indicateurs sur cette période, relèvent de convention précisée en commentaire.

Dans un souci de cohérence, les indicateurs du programme destinés à suivre la qualité de la gestion de la caisse reprennent les indicateurs définis par le catalogue des indicateurs cibles communs de l'ensemble des organismes de sécurité sociale.

INDICATEUR

2.1 – Dépenses de gestion pour 100 € de prestations servies

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Coût de gestion (a)	M€	24,7	24,00	26,0	26,1	25,7	26,0
Volume des prestations servies (b)	M€	5 307,90	5 272,50	5295,5	5 226,4	5 204,6	5349,6
Ratio a/b	€	0,47	0,46	0,49	0,50	0,49	0,49

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Précisions méthodologiques

Source des données : Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF

Mode de calcul : cet indicateur rapporte l'ensemble des coûts de gestion (frais de fonctionnement et de personnel) au montant global des prestations de retraite servies.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les frais de gestion de la CPRPSNCF sont composés de l'ensemble des dépenses de personnel et d'informatique, des travaux d'entretien, des frais d'administration générale ainsi que des charges de trésorerie.

Ils correspondent, pour l'année 2021, aux dépenses prévues dans le budget rectificatif de la Caisse pour cette même année impacté des clés 2021 de répartition des charges entre les régimes de retraite et de prévoyance.

Pour la période 2022-2023, les négociations de la prochaine COG n'ayant pas débuté, les coûts de gestion tiennent uniquement compte d'une hypothèse de baisse de la masse salariale de 2% par an, correspondant à la diminution des effectifs de la Caisse prévue par la COG actuelle.

INDICATEUR

2.2 – Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite	€	335	352	381	351	351	391

Précisions méthodologiques

Sources des données : Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF

Mode de calcul : Cet indicateur rapporte les seuls frais de personnels (coûts directs) liés au processus de liquidation au nombre de liquidations effectuées sur l'année.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La liquidation d'une pension de retraite se déroule en trois temps d'abord la reconstitution de la carrière puis l'attribution ou liquidation d'un droit et enfin le contrôle. Pour les retraites SNCF, la reconstitution de carrière est réalisée par l'entreprise SNCF et n'entraîne aucun coût pour la Caisse, contrairement aux autres régimes de la mission. Cette différence rend plus difficile une comparaison directe.

La masse salariale prévisionnelle 2021 correspond au budget rectificatif 2021 de la CPRPSNCF.

Les prévisions de primo-liquidations des années 2021 à 2024 sont construites par la Caisse dans le cadre de la Commission des Comptes de la Sécurité Sociale de septembre 2021. Leur variation, sur la période, est liée à celle du nombre de pensions de droit direct mises en paiement dont la baisse s'explique, notamment, par la pyramide des âges des cotisants du régime spécial et la montée en charge des réformes passées.

INDICATEUR

2.3 – Taux de récupération des "indus"

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux de récupération des "indus"	%	93	92	94	94	94	94
Montant total des indus récupérés	€	6 960 000	6 950 000	6 960 000	Non déterminé	Non déterminé	Non déterminé

Précisions méthodologiques

Source des données : Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF.

Mode de calcul : Cet indicateur rapporte le nombre d'indus récupérés sur l'exercice au nombre d'indus générés sur l'exercice.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le taux de récupération des indus est fixé à 94% pour chaque exercice de la COG 2018-2021. Cet objectif pourrait être revu dans le cadre des travaux en cours sur la COG 2022-2026 de la CPRPSNCF.

Les montants récupérés varient en fonction des indus détectés sur une période de référence. A titre d'information, sur l'année 2020, le montant des indus récupérés sur le risque vieillesse est de 6,95 M€.

En tout état de cause, un taux d'atteinte de 100 % pour cet indicateur n'est pas possible pour deux raisons, d'une part dans certains cas, les coûts de recouvrement excèdent la créance, il est donc choisi de l'abandonner ; et d'autre part la caisse est parfois dans l'impossibilité de recouvrer la créance (insolvabilité, décès ou disparition du débiteur...) et doit donc l'abandonner.

OBJECTIF

3 – Contribuer à l'équilibre du régime de retraite de la RATP, avec un objectif d'efficacité de gestion

La caisse de retraites du personnel de la RATP (CRP RATP) est un organisme de sécurité sociale de droit privé, doté de la personnalité morale et placé sous la tutelle de l'État. Elle est chargée d'une mission de service public au profit des agents et anciens agents du cadre permanent de la RATP ainsi que de leurs ayants droit. Le décret constitutif de la caisse de retraite de la RATP a prévu l'élaboration et la signature avec l'État d'une « convention d'objectifs et de gestion » (COG). Dans un souci de cohérence, les indicateurs du programme destinés à suivre la qualité de la gestion de la caisse reprennent les indicateurs cibles communs des organismes de sécurité sociale.

La troisième COG (2017-2020) a été approuvée par le Conseil d'administration de la CRP RATP du 11 octobre 2017 et signée le 19 octobre 2017. Son ambition est de permettre un accès à une offre de service complète aux affiliés et promouvoir une caisse efficiente et socialement responsable.

Dans le contexte de crise sanitaire un avenant exceptionnel de prolongation pour 2021 a été pris par la RATP. Ce dernier reconduit à l'identique l'enveloppe de dépenses de 2020 pour 2021. La nouvelle COG, entre la RATP et l'État, a été signée pour la période 2022 – 2026.

INDICATEUR

3.1 – Dépenses de gestion pour 100 € de prestations servies

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Coût de gestion (a)	M€	4,90	4,8	5,75	5,3	5,5	5,75
Volume des prestations servies (b)	M€	1 169	1184	1236	1 211,1	1 218,9	1306
Ratio a/b	€	0,42	0,41	0,47	0,44	0,45	0,44

Précisions méthodologiques

Source des données : Caisse de retraites du personnel de la RATP.

Mode de calcul : Cet indicateur rapporte le coût de gestion (a), c'est-à-dire le budget de gestion administrative voté par le conseil d'administration de la caisse au volume de prestations servies (b), c'est-à-dire les prestations de retraite et d'invalidité (droits directs et dérivés) servies par la caisse de retraite diminuées des remboursements de pensions versées pour le compte d'organismes externes.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Du fait de la démographie du régime, principalement, les prestations servies connaissent une hausse tendancielle. Ainsi les prestations servies ont augmenté de 19% entre 2012 et 2020, soit 2 % par an en moyenne.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Malgré cette hausse, les coûts de gestion ont fortement diminué sur une période comparable. Ainsi de 0,78% en 2009, le ratio des coûts de gestion rapporté aux prestations servies est passé à 0,56% en 2016, 0,42% en 2019.

A l'occasion de la COG 2022-2026, les coûts de gestion restent maîtrisés, malgré de forts enjeux de développement informatique dans le cadre de l'inter régime.

INDICATEUR

3.2 – Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Coût unitaire d'une primo liquidation de pensions retraite	€	55	59	60	72,7	70,3	60

Précisions méthodologiques

Source des données : Caisse de retraites du personnel de la RATP

Mode de calcul : Cet indicateur rapporte les frais de personnel du processus de liquidation au nombre de dossiers de droit direct et de droit dérivé dans l'année pour le régime spécial et le régime de coordination.

Note sur l'évolution de la comptabilité relative à cet indicateur :

Depuis 2019, la CRPRATP a fait évoluer sa comptabilité analytique et a commencé à mesurer de manière plus rigoureuse et précise les coûts afférents à la seule activité de primo liquidation d'une pension, contrairement aux chiffres remontés les années précédentes. La caisse a exclu des modalités de calcul ce qui ne relève pas d'une primo liquidation au sens littéral (mise à jour de dossier, réversion, attribution postérieure d'avantages familiaux...). Il existe donc une rupture marquée avec les données des années antérieures. Cette rupture demande encore à être appréciée avec précaution et à être clarifiée à l'usage.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Comme pour le régime de retraite de la SNCF, il convient de rappeler que les dépenses de personnel restent rigides à court terme et ne peuvent donc s'ajuster automatiquement d'une année sur l'autre au nombre de primo-liquidations constatées.

En revanche le recrutement de personnel sous convention Ucanss à la place de personnel sous statut RATP a permis de réduire sensiblement l'enveloppe salariale de la Caisse.

Le prévisionnel de l'ensemble des charges de personnel liées à la liquidation s'élève, en 2021, à 0,16 M€ et ne semble pas avoir à être augmenté jusqu'en 2024. Ce dernier ayant été revu à la hausse compte tenu des charges réelles de personnel du service contrôle en 2020 (0,15 M€ constatés, contre 0,13 M€ prévus), ce qui explique l'écart entre 2020 et 2021.

Les prévisions de la CRP RATP, datée de mai 2021, prévoient 2200 dossiers traités en 2021, 2275 dossiers traités en 2022 et 2325 dossiers traités en 2023.

INDICATEUR

3.3 – Taux de récupération des "indus"

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux de récupération des "indus"	%	82	88	75	75	80	75
Montant total des indus récupérés	€	72 633,53	169 038	Non déterminé	Non déterminé	Non déterminé	Non déterminé

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pour fixer les cibles des années 2018, 2019 et 2020, les ministères de tutelle et la CRPRATP ont évalué les niveaux de recouvrement observés les années antérieures et déterminé un objectif atteignable immédiatement en 2017 à 70 %

puis plus ambitieux pour la fin de la période conventionnelle à 75 %. Cet objectif de 75 % a donc été prolongé en 2021 par avenant et semble pouvoir être atteint.

Ainsi la nouvelle COG 2022 – 2026 devrait poursuivre l'effort d'augmentation du taux de récupération des indus en le fixant à 80 % en 2022 et à 85 % en 2024, sachant qu'il s'agira alors du pourcentage du montant des indus constatés et recouverts au terme de 24 derniers mois et non plus des 18 derniers mois.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2022 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP attendus en 2022
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 273 160 169	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	751 300 000	0
05 – Autres régimes	163 869 857	0
Total	4 188 330 026	0

2022 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP attendus en 2022
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 273 160 169	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	751 300 000	0
05 – Autres régimes	163 869 857	0
Total	4 188 330 026	0

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP prévus en 2021
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 290 378 055	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	737 000 000	0
05 – Autres régimes	167 638 088	0
Total	4 195 016 143	0

2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP prévus en 2021
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 290 378 055	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	737 000 000	0
05 – Autres régimes	167 638 088	0
Total	4 195 016 143	0

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Titre 6 – Dépenses d'intervention	4 195 016 143	4 188 330 026	0	4 195 016 143	4 188 330 026	0
Transferts aux ménages	165 638 088	163 869 857	0	165 638 088	163 869 857	0
Transferts aux autres collectivités	4 029 378 055	4 024 460 169	0	4 029 378 055	4 024 460 169	0
Total	4 195 016 143	4 188 330 026	0	4 195 016 143	4 188 330 026	0

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	0	3 273 160 169	3 273 160 169	0	3 273 160 169	3 273 160 169
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	0	751 300 000	751 300 000	0	751 300 000	751 300 000
05 – Autres régimes	0	163 869 857	163 869 857	0	163 869 857	163 869 857
Total	0	4 188 330 026	4 188 330 026	0	4 188 330 026	4 188 330 026

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

DÉPENSES PLURIANNUELLES

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2021

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 (RAP 2020)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020	AE (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021
852 000	0	4 195 016 143	4 195 868 143	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP au-delà de 2024
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021	CP demandés sur AE antérieures à 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE antérieures à 2022
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2022 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022
4 188 330 026 0	4 188 330 026 0	0	0	0
Totaux	4 188 330 026	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2022

CP 2022 demandés sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2023 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 78,1 %**03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	3 273 160 169	3 273 160 169	0
Crédits de paiement	0	3 273 160 169	3 273 160 169	0

La Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la société nationale des chemins de fer français (CPRPSNCF), créée par le décret n°2007-730 du 7 mai 2007, s'est substituée à la SNCF pour la gestion de l'ensemble des ressources du régime de retraite des agents et le versement des pensions. La contribution de l'État, qui permet d'assurer l'équilibre du régime de retraite, est versée directement à la CPRPSNCF. La SNCF s'acquitte de contributions patronales libératoires et lui reverse les cotisations salariales.

Le régime de retraite du personnel du cadre permanent de la SNCF a fait l'objet d'une réforme entrée en vigueur le 1er juillet 2008 conduisant à un rapprochement partiel et progressif de sa réglementation avec celle de la fonction publique. Les effets de cette réforme sur l'évolution des charges de pension sont graduels. Les dispositions de la loi n°2010-1330 du 9 novembre 2010 portant réforme des retraites (décret d'application n°2011-291 du 18 mars 2011 relatif au régime spécial du personnel de la SNCF) s'appliquent depuis le 1er janvier 2017 dans le respect du rythme initial de montée en charge de la réforme de 2008.

Par ailleurs, le régime de retraite du personnel du cadre permanent de la SNCF est également concerné par les mesures générales de la loi n°2014-40 du 20 janvier 2014 garantissant l'avenir et la justice du système de retraites (d'application immédiate pour la majorité de ses articles), selon les modalités définies par le décret n°2014-712 du 27 juin 2014 relatif au régime spécial et aux ressources de la CPRPSNCF (hausse des cotisations et augmentation progressive de la durée d'assurance).

Caractéristiques du régime SNCF :

L'âge moyen de départ en retraite pour les pensionnés de droit direct depuis 2012 est le suivant :

année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
conducteurs	51 ans et 4 mois	51 ans et 11mois	52 ans et 7 mois	53 ans	53 ans et 5 mois	53 ans et 3 mois	53 ans et 7 mois	53 ans et 7mois	54 ans 1 mois
autres agents	56 ans et 2 mois	56 ans et 6 mois	56 ans et 10 mois	57 ans et 1 mois	57 ans et 6 mois	57 ans et 10 mois	58 ans et 2 mois	58 ans et 6 mois	59 ans
âge moyen de l'ensemble	55 ans et 8 mois	56 ans et 1 mois	56 ans et 6 mois	56 ans et 9 mois	57 ans et 3 mois	57 ans et 5 mois	57 ans et 9 mois	58 ans	58 ans 6 mois

La SNCF comptait environ 400 000 agents pour 316 000 pensionnés en 1947 alors que la CPRPSNCF ne compte plus que 126 557cotisants pour près de 249 310 pensionnés en 2020 (effectif moyen), année pour laquelle le ratio démographique cotisant/retraité s'établissait à environ 0.60 (pondéré des pensions de réversion).

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Financement de la CPRPSNCF :

Les ressources de la caisse se composent des cotisations des salariés et de l'employeur ainsi que d'une subvention de l'État en raison de la spécificité de ce régime (déficit démographique et dispositions dérogatoires).

Les indicateurs de contexte du régime ont connu, entre 2012 et 2020, les évolutions suivantes :

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ratio démographique	0,68	0,68	0,68	0,67	0,66	0,65	0,64	0,63	0,60

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Années validées (a)	35,250	35,500	35,950	36,150	36,450	37,250	37,500	37,500	37,750
Années cotisées (b)	34,700	34,950	35,500	35,700	35,950	36,450	36,800	37,100	37,350
ratio a/b	1,020	1,020	1,010	1,010	1,010	1,020	1,019	1,011	1,011

Les années validées comprennent les bonifications propres au régime de retraite SNCF.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Durée moyenne d'activité (a)	32,52	32,53	32,63	32,58	32,7	32,69	32,67	32,75	32,85
Durée moyenne de service de la pension (b)	28,17	28,23	28,37	28,7	28,76	28,95	29,04	28,93	29,03
ratio a/b	1,15	1,15	1,15	1,14	1,14	1,13	1,125	1,132	1,131

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Subvention versée (a)	3 307	3 334	3 311	3 281	3 266	3 271	3 307	3 219	3 385
Pensions servies (b)	5 268	5 317	5 313	5 289	5 266	5 308	5 327	5 308	5 272
Ratio a/b	0,63	0,63	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,61	0,64

En millions d'euros.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
cotisations reçues (a)	1 976	2 012	2 039	2 042	2 016	1 950	2 009	2 093	1 870
pensions servies (b)	5 268	5 317	5 313	5 289	5 266	5 308	5 327	5 308	5 272
ratio a/b	0,38	0,38	0,38	0,39	0,38	0,37	0,38	0,39	0,35

en millions d'euros.

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	3 273 160 169	3 273 160 169
Transferts aux autres collectivités	3 273 160 169	3 273 160 169
Total	3 273 160 169	3 273 160 169

La justification au premier euro d'une subvention à ce régime de retraite démographiquement déficitaire se fait au regard du compte de résultat prévisionnel du régime de retraite. La différence entre les charges et les ressources prévisionnelles constitue le besoin de financement du régime et donc la justification des moyens qui y sont consacrés par le budget de l'État.

Les éléments présentés ci-dessous ont, à ce stade de l'année un caractère indicatif. Ils permettent de comprendre les équilibres qui ont servi à déterminer la subvention de l'État.

Compte de résultat de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF – Partie vieillesse

Charges en M€	LFI 2021	PLF 2022	Produits en M€	LFI 2021	PLF 2022
Pensions	5 226,4	5 204,6	Cotisations	1 918,3	1 861,9
dont allocation ASVI (1)	0,3	0,3	Contribution ASVI (1)	0,3	0,3
Gestion administrative	26,1	25,7	Produits financiers et divers	1,6	1,6
Charges financières	0,0	0,0	Compensation inter-régimes	40,0	56,0
Compensation inter-régimes	0,0	0,0	Compensation CNAV/AGIRC-ARCCO	23,4	37,4
			Subvention de l'État	3 268,9	3 273,2
Total charges	5 252,5	5 230,4	Total produits	5 252,5	5 230,4

(1) ASVI : allocation supplémentaire vieillesse et invalidité

Les charges de gestion sont encadrées par la COG.

Les charges de retraite évoluent sous l'effet de la revalorisation annuelle indexée sur l'inflation, du glissement de la pension moyenne et de la baisse des effectifs de pensionnés de droit direct et de droit dérivé.

Les cotisations à recouvrer varient en fonction des revalorisations salariales décidées par l'entreprise SNCF, du Glissement vieillissement technicité (GVT) et des évolutions des taux de cotisations salariales et patronales. Sachant que ces trois facteurs sont atténués par la baisse de l'effectif moyen cotisant.

L'arrêt du recrutement au statut, depuis le 1er janvier 2020, n'a pas de conséquence sur les droits à la retraite des agents recrutés au cadre permanent avant cette date.

Pour 2020, la CPRP SNCF décompte 126 557 cotisants et 249 310 bénéficiaires (171 446 pensions directes et 77 864 réversions). Le nombre de départ en retraite connaît ainsi une diminution, en 2019 la CPRP SNCF comptait 254 407 bénéficiaires (174 145 pensions directes et 80 262 réversions).

Ainsi les effets significatifs de l'arrêt du recrutement au cadre permanent n'apparaîtront qu'à moyen terme, compte tenu du « stock » de salariés au statut à la SNCF.

La Convention relative aux transferts financiers entre la CPRPSNCF, la CNAV et l'AGIRC-ARRCO, du 18 janvier 2021, prise en application de l'article 25 de la loi n° 2019-1446 du 24 décembre 2019 de financement de la sécurité sociale pour 2020 prévoit l'instauration d'une compensation entre le régime spécial de retraite du personnel de la SNCF et la Caisse nationale d'assurance vieillesse et l'AGIRC-ARRCO, afin de neutraliser la perte de ressources résultant, pour le régime spécial de retraite du personnel de la SNCF, de l'arrêt du recrutement au cadre permanent.

Depuis 2020, les salariés sont recrutés à la SNCF sous un statut de droit commun et cotisent donc aux régimes de base et complémentaire de la Sécurité sociale. Ces régimes engrangeront ainsi des recettes à court terme qui

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

n'engagent pas de versement de pensions. Par conséquent, ils devront effectuer un transfert de ces recettes auprès de la Caisse.

Ce dispositif financier implique une compensation de 10,2 millions d'euros pour l'année 2020 et estimée à 23,4 millions d'euros en 2021. Chaque année, le montant sera calculé sur la base d'hypothèses partagées entre les trois régimes. Cela équivaut à la part T1 des cotisations.

L'État assurera quant à lui, dans les conditions prévues par la loi de finances, le besoin de financement restant et correspondant au différentiel de taux de cotisations entre les régimes de droit commun et le régime spécial, soit environ 40 % de la perte de cotisation pour la CPRP SNCF liée à la fermeture du statut.

ACTION 17,9 %**04 – Régime de retraite du personnel de la RATP**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	751 300 000	751 300 000	0
Crédits de paiement	0	751 300 000	751 300 000	0

La Caisse de retraite du personnel de la Régie autonome des transports parisiens (CRPRATP), créée par le décret n°2005-1635 du 26 décembre 2005, porte tous les flux financiers relatifs au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la RATP. Elle s'est substituée, à la RATP, pour la gestion de l'ensemble des ressources du régime de retraite des agents et le versement des pensions. La contribution de l'État, qui permet d'assurer l'équilibre du régime de retraite, est versée directement à la Caisse. La RATP s'acquitte, elle, de contributions patronales libératoires et lui reverse les cotisations salariales.

Le régime de retraite RATP a fait l'objet d'une réforme entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2008 conduisant à une harmonisation progressive de sa réglementation avec celle de la fonction publique. Les effets de cette réforme sur l'évolution des charges de pension sont progressifs.

Les dispositions de la loi n°2010-1330 du 9 novembre 2010 portant réforme des retraites (décret d'application n°2011-916 du 1^{er} août 2011), et notamment celles relatives au relèvement progressif de l'âge légal de départ à la retraite de soixante à soixante-deux ans, s'appliquent depuis le 1^{er} janvier 2017 dans le respect du rythme initial de montée en charge de la réforme de 2008.

Par ailleurs, le régime de retraite RATP est également concerné par les mesures générales de la loi n°2014-40 du 20 janvier 2014 garantissant l'avenir et la justice du système de retraites (d'application immédiate pour la majorité de ses articles), selon les modalités définies par le décret n°2014-668 du 23 juin 2014 relatif au régime spécial de retraite du personnel de la RATP (hausse des cotisations et augmentation progressive de la durée d'assurance).

Caractéristiques du régime RATP :

L'âge moyen de départ en retraite pour les pensionnés de droit direct depuis 2012 est le suivant :

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Âge moyen	54,46 ans	55,25 ans	54,7 ans	54,8 ans	55,11 ans	55,46 ans	55,86 ans	56,11 ans	56,46 ans

En 2020, la CRP RATP comptait 52 215 pensionnés pour 42 803 cotisants, soit un ratio démographique cotisant/retraité de 0,93 (pondéré des pensions de réversion).

Financement de la CRPRATP :

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
-------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Ratio démographique	0,89	0,89	0,88	0,88	0,86	0,85	0,84	0,84	0,85
Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Années validées (a)	39,42	39,7	39,74	40,08	40,63	40,9	41,25	41,32	41,77
Pensions servies (b)	29,83	30,28	30,18	30,55	30,31	30,72	30,94	31,09	31,40
ratio a/b	1,32	1,31	1,32	1,31	1,34	1,33	1,33	1,33	1,33

Les années validées comprennent les bonifications propres au régime de retraite RATP.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Durée moyenne d'activité (a)	34,41	33,93	34,19	34,48	34,82	35,36	35,32	35,70	35,69
Durée moyenne de service de la pension (b)	39,42	39,7	39,75	40,08	40,63	40,9	41,26	41,32	41,77
ratio a/b	0,87	0,85	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86	0,85

La durée moyenne d'activité est égale à la durée moyenne d'années cotisées, dont sont exclues certaines annuités ; campagnes de guerre et services militaires notamment. Les données sont calculées à partir de la population des décès enregistrés en 2017.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Subvention versée (a)	575	611	619	618	637	681	712	680	732
Pensions servies (b)	992	1 028	1 043	1 059	1 088	1 125	1 153	1 169	1 185
Ratio a/b	0,580	0,594	0,593	0,583	0,585	0,61	0,62	0,58	0,62

En millions d'euros.

Le rapport entre les cotisations reçues par la caisse et la masse des pensions servies depuis 2012 figure sur le tableau ci-après :

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
cotisations reçues (a)	440	442	459	469	478	479	467	499	475
pensions servies (b)	992	1 028	1 043	1 059	1 088	1 125	1 153	1 169	1 185
ratio a/b	0,44	0,43	0,44	0,44	0,44	0,43	0,41	0,43	0,40

En millions d'euros.

La demande de subvention de l'État a été de 732,1 M€, compte tenu de la prise en charge de l'impact du chômage partiel des agents de la RATP d'environ 18,8 M€. Ce montant, malgré le coût de la pandémie sur le régime, est inférieur à celui qui était prévu dans la loi de finances pour 2020 à 746 M€.

Il n'existe donc aucune dette en cours vis-à-vis de la CRP RATP.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	751 300 000	751 300 000
Transferts aux autres collectivités	751 300 000	751 300 000
Total	751 300 000	751 300 000

La justification au premier euro d'une subvention à ce régime de retraite démographiquement déficitaire se fait au regard du compte de résultat prévisionnel du régime de retraite. La différence entre les charges et les ressources prévisionnelles constitue le besoin de financement du régime et donc la justification des moyens qui y sont consacrés par le budget de l'État.

Les éléments présentés ci-dessous ont, à ce stade de l'année, un caractère indicatif. Ils permettent de comprendre les équilibres qui ont servi à déterminer la subvention de l'État au régime de retraite.

Compte de résultat de la Caisse de retraite du personnel de la RATP – Partie vieillesse

Charges en M€C	LFI 2021	PLF 2022	Produits en M€	LFI 2021	PLF 2022
Pensions	1 211,1	1 218,9	Cotisations	498,0	503,0
Compensation inter-régimes	35,2	35,6	Autres produits	0,5	0,5
Charges financières	0,3	0,3	Subvention de l'État	748,1	751,3
Total charges	1 246,6	1 254,8	Total produits	1 246,6	1 254,8

Le régime contribue au financement du mécanisme de compensation démographique inter-régimes. Les charges de gestion sont encadrées par la convention d'objectifs et de gestion.

Les charges de retraite progressent sous l'effet de l'augmentation des effectifs d'allocataires et de la revalorisation annuelle des pensions indexée sur l'inflation.

En ce qui concerne les prévisions de départ en retraite, il convient de préciser qu'au 1er janvier 2021 un stock important de non allocataires dont les droits à retraite sont déjà ouverts persiste, ce qui implique la possibilité d'une augmentation soudaine du nombre de retraites. Cet élément est cependant pris en compte dans la répartition des crédits alloués à ce régime.

L'effectif des cotisants est stable sur l'horizon de projection compte tenu de l'hypothèse de remplacement de chaque agent liquidant sa pension par un nouvel actif.

ACTION 3,9 %

05 – Autres régimes

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	163 869 857	163 869 857	0
Crédits de paiement	0	163 869 857	163 869 857	0

L'État subventionne, par ailleurs, deux dispositifs d'aide au départ à la retraite spécifique au secteur des transports terrestres et plusieurs autres régimes de retraite :

- le congé de fin d'activité des conducteurs routiers (CFA) ;
- le complément de pension des conducteurs routiers ;
- les pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer ;
- les pensions de certains anciens agents des chemins de fer secondaires au travers de l'ancienne Caisse autonome mutuelle de retraite (CAMR).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	163 869 857	163 869 857
Transferts aux ménages	163 869 857	163 869 857
Transferts aux autres collectivités		
Total	163 869 857	163 869 857

TRANSFERTS AUX MÉNAGES

Le congé de fin d'activité des conducteurs routiers (143,3 M€ AE=CP)

L'État contribue au financement du congé de fin d'activité (CFA) institué en faveur des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs par l'intermédiaire, respectivement, du FONGECFA et de l'AGECFA. Depuis sa création en 1997-1998 et jusqu'au 30 juin 2011, ce dispositif était destiné aux salariés ayant au moins 55 ans et respectivement 25 ou 30 années d'ancienneté dans la conduite.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Depuis le 1^{er} juillet 2011, l'âge d'entrée dans le dispositif est reculé de 55 à 57 ans pour tenir compte de la réforme des retraites de 2010 (passage de l'âge du départ à la retraite de 60 à 62 ans). Le financement est réalisé selon des clés de répartition fixées par un accord entre l'État et les partenaires sociaux.

L'âge moyen de départ en congé de fin d'activité et l'allocation moyenne mensuelle depuis 2012 sont les suivants :

I. AGECEFA

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
âge moyen	56,96	56,73	56,78	56,97	57,08	57,46	57,47	57,66	57,6 ans
Allocation moyenne	1 809	1 836	1 881	1 895	1 926	1 916	1 922	1 943	2 005
Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
âge moyen	56,6	56,53	56,89	57,83	57,78	57,73	57,7	57,61	57,6 ans
allocation	1 822	1 841	1 863	1 842	1 862	1 901	1 934	1 971	1 998