

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL

PROGRAMME 198

RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES

ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÈGLEMENT

DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2021

RÉGIMES SOCIAUX ET DE  
RETRAITE DES  
TRANSPORTS  
TERRESTRES



PROGRAMME 198  
**Régimes sociaux et de retraite des transports  
terrestres**

---

## Bilan stratégique du rapport annuel de performances

### Marc PAPINUTTI

Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

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

Le programme « Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres » porte 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 (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 de congé de fin d'activité (CFA) auquel l'État s'est engagé à apporter une participation financière ;
- des régimes de retraite en extinction, 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).

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

- la subvention au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la SNCF (78,4 % des crédits inscrits en LFI) ;
- la subvention au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la RATP (17,6 % des crédits) ;
- les subventions à d'autres régimes ou dispositifs de retraite du secteur des transports : congé de fin d'activité (CFA) 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 de l'organisation de ces régimes et de leur adaptation aux changements institutionnels qui s'imposent aux entreprises concernées. Cette obligation s'est 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 de ces deux entreprises au titre des retraites de leurs agents. Ainsi la Caisse de retraite du personnel de la RATP (CRP RATP) et la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRP SNCF) ont été créées respectivement par les décrets du 26 décembre 2005 et du 7 mai 2007, à partir de services auparavant directement intégrés dans ces entreprises.

L'État contribue à l'équilibre financier de ces régimes dans des proportions importantes. Il est donc le garant de la bonne utilisation des deniers publics et veille à la bonne gestion de ces régimes par les caisses de retraite et organismes concernés. Dans ce cadre, l'État conclut régulièrement des conventions d'objectifs et de gestion (COG) portant sur des périodes de cinq ans avec la CRP-RATP et la CPRP-SNCF. Le présent rapport annuel de performances, miroir du projet annuel de performances pour l'année 2021, reprend dans différents indicateurs du programme 198 certains indicateurs de performance prévus par ces COG.

L'obligation susmentionnée s'illustre également par la réforme de 2008 de plusieurs régimes spéciaux de retraite, dont ceux du personnel du cadre permanent de la RATP et du personnel du cadre permanent de la SNCF, destinée à rapprocher progressivement ces régimes spéciaux de celui de la fonction publique. Ainsi, plusieurs décrets de 2008 ont appliqué à ces régimes les mesures de la réforme des retraites de 2003 qui concernaient 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 a été appliquée, par des décrets spécifiques, à ces mêmes régimes. La mesure d'augmentation de l'âge de départ prévue par cette réforme prend à ce titre effet à partir du 1er janvier 2017 afin de respecter le rythme de montée en charge prévu par la réforme de 2008.

Cette même loi de novembre 2010 a 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 loi n° 2011-1906 du 21 décembre 2011 de financement de la sécurité sociale). 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 retraite des personnels du cadre permanent 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 de 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 1er 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 1 € 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 1 € 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 | Bilan stratégique

## Objectifs et 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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Départs en CFA sur la période (a)	Nb	2193	2395	2200	2200	2357	2200
Nombre de conducteurs embauchés au titre du CFA (b)	Nb	1853	1080	1760	1760	1406	1760
Nombre de jeunes conducteurs embauchés au titre du CFA (c)	Nb	455	245	440	440	412	440
Pourcentage de conducteurs embauchés par rapport au nombre de départs au titre du dispositif de CFA (ratio b/a)	%	84,5	45	80	80	59,7	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	29,3	25

#### Commentaires techniques

Source des données : Groupe KLESIA, gestionnaire du dispositif de congé de fin d'activité (marchandises et voyageurs)

La colonne « 2021 Prévision actualisée » a été ajustée par rapport aux données renseignées dans le PAP 2022. Le dispositif AGECEFA faisait défaut, seul le FONGECFA était pris en compte.

### ANALYSE DES RÉSULTATS

Pour rappel, les accords relatifs au dispositif CFA prévoient des embauches de jeunes conducteurs en contrepartie de l'entrée d'un conducteur senior dans le dispositif. 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 du remplacement d'un salarié par un salarié cotisant au dispositif CFA dans le cadre des contreparties d'embauche.

Les entreprises ont donc trois mois pour effectuer les contreparties d'embauche. Ce délai de trois mois implique que le nombre de contreparties sera revu à la hausse au 31 mars 2022 ; l'année calendaire ne permettant pas complètement de rendre compte du nombre de contreparties réalisées par les entreprises sur l'exercice.

Au 31 décembre 2021, le ratio entre le nombre de conducteurs embauchés par rapport au nombre de départs au titre du dispositif de CFA est donc de 59,7%, au lieu de 80% prévu en PAP 2021 :

- la baisse par rapport aux prévisions en PAP 2021 s'explique par deux facteurs :

## Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Objectifs et indicateurs de performance

- la baisse de 20% du nombre de conducteurs embauchés en CFA (numérateur) qui s'explique par le délai de trois mois pendant lequel les entreprises continuent d'embaucher au titre de 2021 et le gestionnaire continue de traiter les dossiers ;
- la hausse de 7% du nombre de départs en CFA sur la période (dénominateur)
- La hausse par rapport à 2020 s'explique par la réduction des conséquences de la crise sanitaire sur le fonctionnement des entreprises du secteur et le retour à la normale dans la capacité d'analyse des dossiers par le gestionnaire.

Il faut noter que ces contreparties d'embauche ne constituent pas le but premier du dispositif du CFA mais plutôt une disposition d'accompagnement et qu'il est important de constater que la clause de difficulté économique, permettant aux entreprises de ne pas embaucher, a très peu été activée ces dernières années, ce qui est un indicateur de santé économique du secteur.

Enfin la part de jeunes conducteurs embauchés au titre du CFA progresse entre 2021 et 2020.

### 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 1 € de prestations servies

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Coût de gestion (a)	M€	24,7	24,00	26,0	26,1	25,2	26,0
Volume des prestations servies (b)	M€	5 307,90	5 272,50	5295,5	5 226,4	5218,0	5349,6
Ratio a/b	%	0,47	0,46	0,49	0,50	0,48	0,49

#### Commentaires techniques

Source des données : CPRPSNCF

Mode de calcul : rapport entre l'ensemble des coûts de gestion (dépenses de personnel, des services informatiques et d'entretien, frais d'administration générale ainsi que charges de trésorerie) et le montant de prestations (hors charges techniques, dotations aux provisions...).

### 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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite	€	335	352	381	351	320	391

#### Commentaires techniques

Source des données : CPRPSNCF

Mode de calcul : rapport entre les frais de personnel (coûts directs exprimés par la masse salariale) et le nombre de liquidations effectuées sur l'année.

## 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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Taux de récupération des "indus"	%	93	92	94	94	95	94
Montant total des indus récupérés	€	6 960 000	6 950 000	6 960 000	Non déterminé	7 230 000	Non déterminé

## Commentaires techniques

Source des données : CPRPSNCF

Mode de calcul du taux de récupération des indus : nombre d'indus récupérés / nombre d'indus générés

## ANALYSE DES RÉSULTATS

## Indicateur 2.1 : dépenses de gestion pour 1€ de prestations servies

La légère augmentation du ratio entre 2020 et 2021 est à rapprocher de l'augmentation des coûts de gestion entre les deux années (4,9%) sous l'effet de deux facteurs :

- D'une part, la crise sanitaire, qui a généré des sous-consommations plus importantes en 2020 qu'en 2021 (notamment sur les postes de formation du personnel et prestations intellectuelles).
- D'autre part, la répartition des coûts de gestion entre les caisses de prévoyance et de retraite, qui a évolué au regard d'une augmentation des effectifs sur le périmètre retraite, générant une hausse des coûts de gestion affectés au régime de retraite.

Le ratio 2021 (résultat provisoire) s'établit à 0,48%, soit une légère baisse par rapport à la prévision actualisée.

Cet écart est lié à la baisse des coûts de gestion affectés au régime de retraite entre la prévision et le réalisé.

La caisse a constaté une diminution de sa masse salariale et de ses autres charges de fonctionnement. Les hypothèses d'évolution de la masse salariale sont plus faibles dans le réalisé 2021 que dans la prévision 2021 en termes de coût moyen agent. Par ailleurs, les charges de fonctionnement présentent une baisse par rapport à la prévision en raison notamment de la crise sanitaire : moindres consommations sur certains postes de dépenses (études informatiques, frais de déplacements...).

## Indicateur 2.2 : coût unitaire d'une primo-liquidation de pension de retraite

Le niveau du coût unitaire 2021 est plus faible que celui de 2020 en liaison avec la baisse de la masse salariale de 7%. Cet effet est accentué par l'augmentation du nombre de primo-liquidations qui passe de 7 200 à 7 400 soit environ +3%.

Le coût unitaire d'une primo-liquidation de l'année 2021 (320 €) est plus faible que la prévision actualisée (351 €) de -9%.

Cela est principalement lié à la baisse de la masse salariale des agents affectés à la liquidation des pensions entre la prévision 2021 et le réalisé de la même année (-9%).

Par ailleurs, le nombre de primo-liquidations est stable entre la prévision et le réalisé 2021 (-0,2%).

La baisse du numérateur est à rapprocher, principalement, de la variation des hypothèses d'évolution de la masse salariale entre la prévision et le réalisé 2021 et, dans une moindre mesure, de la diminution de l'effectif affecté au processus de liquidation.

## Indicateur 2.3 : taux de récupération des « indus »

Les montants ayant permis d'obtenir le taux 2021 sont :



**Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres**

Programme n° 198 | Objectifs et indicateurs de performance

Montant des indus détectés en 2020 : 7,59 M€

Montant des recouvrements relatifs à ces indus intervenus en 2020 et 2021 : 7,23 M€

Taux de récupération : 95%

Le niveau de résultat de l'année 2021 (95%) est supérieur aux taux de récupération constatés depuis le début de la COG ainsi qu'à la valeur prévisionnelle. Ces résultats sont en lien avec la mise en place de nouvelles organisation et méthodologie dans le recouvrement des créances.

**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 1 € de prestations servies**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Coût de gestion (a)	M€	4,90	4,8	5,75	5,3	5,0	5,75
Volume des prestations servies (b)	M€	1 169	1 184	1 236	1 211,1	1 200,62	1 306
Ratio a/b	%	0,42	0,41	0,47	0,44	0,42	0,44

**Commentaires techniques**

Source des données : CRPRATP

Mode de calcul : rapport entre les frais de personnel, d'exploitation, d'informatique et de communication propres à la caisse et le volume des prestations servies (charges de pensions et de compensation).

**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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Coût unitaire d'une primo liquidation de pensions retraite	€	55	59	60	72,7	93,5	60

**Commentaires techniques**

Source des données : CRPRATP

Mode de calcul : rapport entre les frais de personnel affecté à la production (coûts directs exprimés par la masse salariale) et le nombre de liquidations effectuées dans l'année.

## 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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Taux de récupération des "indus"	%	82	88	75	75	51	75
Montant total des indus récupérés	€	72 633,53	169 038	Non déterminé	Non déterminé	228 309	Non déterminé

## Commentaires techniques

Source des données : CRPRATP

Mode de calcul du taux de récupération des indus : nombre d'indus récupérés / nombre d'indus générés

## ANALYSE DES RÉSULTATS

## Indicateur 3.1 : dépenses de gestion pour 1€ de prestations servies

La CRP-RATP élabore son budget prévisionnel de gestion administrative sur la base des données démographiques, établies par son actuaire, relatives au nombre de salariés de la RATP remplissant les conditions pour liquider leur pension de retraite dans l'année.

En 2021, la légère différence entre les prévisions actualisées et le réalisé s'explique par le fait que le nombre de liquidations a été légèrement inférieur au nombre de liquidations envisagées pour établir le budget de la caisse, ainsi que par la baisse de la pension moyenne pour le flux de départ, ce dernier étant constitué majoritairement d'agents d'exécution plutôt que de cadres.

## Indicateur 3.2 : coût unitaire d'une primo-liquidation de pension de retraite

Il convient de rappeler que la CRP-RATP, suivant les préconisations de la direction de la sécurité sociale, 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 jusqu'en 2021).

La caisse a ainsi 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, accueil téléphonique...), tout en intégrant les charges de personnel du service de contrôle (depuis 2021).

Ainsi la réalisation 2019 à hauteur de 59 € est portée à 70 € en intégrant les charges de personnel du service de contrôle :

	2020 Réalisation	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation
Coût d'une primo liquidation de pension de retraite	70	72,7	93,5

En 2021, l'ensemble des frais de personnel liés à la liquidation ont été chiffrés à 0,2M€ (pour 0,13 M€ en 2020) et le nombre de dossiers traités (liquidés dans l'année) s'est élevé à 2138 (pour 2197 en 2020).

Le coût unitaire d'une primo-liquidation, estimé pour 2021, est de 93,5 €. Ce chiffre est à comparer d'une part avec le coût de 70 €, réalisé en 2020 et d'autre part avec celui de 72,7 €, actualisé par la caisse en juin 2021.

La hausse de ce coût par rapport à 2020 et par rapport à l'estimation pour 2021 s'explique principalement par la baisse du nombre de dossiers liquidés.

Il convient de noter que la faiblesse des effectifs concernés (moins de 10 ETP/an) et la relative modestie du nombre de pensions primo-liquidées (un peu plus de 2000) dans le ratio induisent une forte sensibilité à la moindre variation d'un des deux paramètres du calcul.

**Indicateur 3.3 : taux de récupération des « indus »**

Il convient de rappeler la particularité de l'indicateur de la CRP RATP sur la COG 2017-2021, contrairement à d'autres organismes : l'objectif de récupération était fixé à 18 mois. A partir de 2022, la caisse passera à un délai de recouvrement de 24 mois, soit six mois supplémentaires, afin de se caler sur les autres organismes, y compris de droit commun comme la CNAV notamment.

En 2021, la baisse du taux tient à la majoration des indus de près de 30% par rapport à 2020, pour un montant de 228309 €, du fait de deux dossiers représentant près de 41 % du montant total des indus, et dont le recouvrement est faible (respectivement de 1.66 % et 0.16 % par mois) compte tenu de leur particularité (contentieux en cours).

## Présentation des crédits

### 2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS OUVERTS ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

#### 2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention		Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
	Prévision LFI 2021	Consommation 2021		
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 290 378 055	3 271 656 858	<b>3 290 378 055</b>	3 290 378 055
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	737 000 000	737 000 000	<b>737 000 000</b>	737 000 000
05 – Autres régimes	167 638 088	159 459 642	<b>167 638 088</b>	167 638 088
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>4 195 016 143</b>		<b>4 195 016 143</b>	<b>4 195 016 143</b>
Ouvertures / annulations par FdC et AdP				
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP	-22 041 690		-22 041 690	
Total des AE ouvertes	4 172 974 453		4 172 974 453	
<b>Total des AE consommées</b>	<b>4 168 116 500</b>		<b>4 168 116 500</b>	

#### 2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention		Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
	Prévision LFI 2021	Consommation 2021		
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 290 378 055	3 272 508 858	<b>3 290 378 055</b>	3 290 378 055
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	737 000 000	737 000 000	<b>737 000 000</b>	737 000 000
05 – Autres régimes	167 638 088	159 459 642	<b>167 638 088</b>	167 638 088
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>4 195 016 143</b>		<b>4 195 016 143</b>	<b>4 195 016 143</b>
Ouvertures / annulations par FdC et AdP				
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP	-22 041 690		-22 041 690	
Total des CP ouverts	4 172 974 453		4 172 974 453	
<b>Total des CP consommés</b>	<b>4 168 968 500</b>		<b>4 168 968 500</b>	

## Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## 2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LFI) ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

## 2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6	Total	Total
	Dépenses d'intervention	hors FdC et AdP	y.c. FdC et AdP
	Prévision LFI 2020	prévus en LFI	
	Consommation 2020		
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 302 435 475 3 342 852 000	3 302 435 475	<b>3 302 435 475</b> <b>3 342 852 000</b>
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	746 370 000 732 050 000	746 370 000	<b>746 370 000</b> <b>732 050 000</b>
05 – Autres régimes	152 161 128 147 577 512	152 161 128	<b>152 161 128</b> <b>147 577 512</b>
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>4 200 966 603</b>	<b>4 200 966 603</b>	<b>4 200 966 603</b>
<b>Total des AE consommées</b>	<b>4 222 479 512</b>		<b>4 222 479 512</b>

## 2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6	Total	Total
	Dépenses d'intervention	hors FdC et AdP	y.c. FdC et AdP
	Prévision LFI 2020	prévus en LFI	
	Consommation 2020		
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 302 435 475 3 342 000 000	3 302 435 475	<b>3 302 435 475</b> <b>3 342 000 000</b>
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	746 370 000 732 050 000	746 370 000	<b>746 370 000</b> <b>732 050 000</b>
05 – Autres régimes	152 161 128 147 577 512	152 161 128	<b>152 161 128</b> <b>147 577 512</b>
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>4 200 966 603</b>	<b>4 200 966 603</b>	<b>4 200 966 603</b>
<b>Total des CP consommés</b>	<b>4 221 627 512</b>		<b>4 221 627 512</b>

## PRÉSENTATION PAR TITRE ET CATÉGORIE DES CRÉDITS CONSOMMÉS

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2020	Ouvertes en 2021	Consommées* en 2021	Consommées* en 2020	Ouverts en 2021	Consommées* en 2021
Titre 6 – Dépenses d'intervention	4 222 479 512	4 195 016 143	4 168 116 500	4 221 627 512	4 195 016 143	4 168 968 500
Transferts aux ménages	0	165 638 088	0	0	165 638 088	0
Transferts aux autres collectivités	4 222 479 512	4 029 378 055	4 168 116 500	4 221 627 512	4 029 378 055	4 168 968 500
<b>Total hors FdC et AdP</b>		<b>4 195 016 143</b>			<b>4 195 016 143</b>	
Ouvertures et annulations* hors titre 2		-22 041 690			-22 041 690	
<b>Total*</b>	<b>4 222 479 512</b>	<b>4 172 974 453</b>	<b>4 168 116 500</b>	<b>4 221 627 512</b>	<b>4 172 974 453</b>	<b>4 168 968 500</b>

\* y.c. FdC et AdP

## RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

## ARRÊTÉS DE REPORT GÉNÉRAL HORS FDC HORS AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
19/03/2021				852 000				
<b>Total</b>				<b>852 000</b>				

## LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
01/12/2021						22 041 690		22 893 690
<b>Total</b>						<b>22 041 690</b>		<b>22 893 690</b>

## TOTAL DES OUVERTURES ET ANNULATIONS (Y.C. FDC ET ADP)

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
<b>Total général</b>				<b>852 000</b>		<b>22 041 690</b>		<b>22 893 690</b>

## Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Justification au premier euro

## Justification au premier euro

## Éléments transversaux au programme

## ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action  <i>Prévision LFI Consommation</i>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF		3 290 378 055 3 271 656 858	3 290 378 055 3 271 656 858		3 290 378 055 3 272 508 858	3 290 378 055 3 272 508 858
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP		737 000 000 737 000 000	737 000 000 737 000 000		737 000 000 737 000 000	737 000 000 737 000 000
05 – Autres régimes		167 638 088 159 459 642	167 638 088 159 459 642		167 638 088 159 459 642	167 638 088 159 459 642
<b>Total des crédits prévus en LFI *</b>	<b>0</b>	<b>4 195 016 143</b>	<b>4 195 016 143</b>	<b>0</b>	<b>4 195 016 143</b>	<b>4 195 016 143</b>
Ouvertures / annulations y.c. FdC et AdP		-22 041 690	-22 041 690		-22 041 690	-22 041 690
Total des crédits ouverts	0	4 172 974 453	4 172 974 453	0	4 172 974 453	4 172 974 453
<b>Total des crédits consommés</b>	<b>0</b>	<b>4 168 116 500</b>	<b>4 168 116 500</b>	<b>0</b>	<b>4 168 968 500</b>	<b>4 168 968 500</b>
Crédits ouverts - crédits consommés		+4 857 953	+4 857 953		+4 005 953	+4 005 953

\* hors FdC et AdP pour les montants de la LFI

## PASSAGE DU PLF À LA LFI

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
PLF	0	4 195 016 143	4 195 016 143	0	4 195 016 143	4 195 016 143
Amendements	0	0	0	0	0	0
<b>LFI</b>	<b>0</b>	<b>4 195 016 143</b>	<b>4 195 016 143</b>	<b>0</b>	<b>4 195 016 143</b>	<b>4 195 016 143</b>

## RÉSERVE DE PRÉCAUTION ET FONGIBILITÉ

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Mise en réserve initiale	0	167 800 646	167 800 646	0	167 800 646	167 800 646
Surgels	0	0	0	0	0	0
Dégels	0	0	0	0	0	0

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Réserve disponible avant mise en place du schéma de fin de gestion (LFR de fin d'année)	0	167 800 646	167 800 646	0	167 800 646	167 800 646



**Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres**

Programme n° 198 | Justification au premier euro

***Dépenses pluriannuelles***

## SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)

AE 2021	CP 2021
AE ouvertes en 2021 * (E1) <b>4 172 974 453</b>	CP ouverts en 2021 * (P1) <b>4 172 974 453</b>
AE engagées en 2021 (E2) <b>4 168 116 500</b>	CP consommés en 2021 (P2) <b>4 168 968 500</b>
AE affectées non engagées au 31/12/2021 (E3) <b>0</b>	dont CP consommés en 2021 sur engagements antérieurs à 2021 (P3 = P2 - P4) <b>852 000</b>
AE non affectées non engagées au 31/12/2021 (E4 = E1 - E2 - E3) <b>4 857 953</b>	dont CP consommés en 2021 sur engagements 2021 (P4) <b>4 168 116 500</b>

### RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2020 brut (R1) <b>852 000</b>				
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020 (R2) <b>0</b>				
<b>Engagements ≤ 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2020 net</b> (R3 = R1 + R2) <b>852 000</b>	–	CP consommés en 2021 sur engagements antérieurs à 2021 (P3 = P2 - P4) <b>852 000</b>	=	Engagements ≤ 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2021 (R4 = R3 - P3) <b>0</b>
AE engagées en 2021 (E2) <b>4 168 116 500</b>	–	CP consommés en 2021 sur engagements 2021 (P4) <b>4 168 116 500</b>	=	Engagements 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2021 (R5 = E2 - P4) <b>0</b>
				<b>Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021</b> (R6 = R4 + R5) <b>0</b>
				Estimation des CP 2022 sur engagements non couverts au 31/12/2021 (P5) <b>0</b>
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2022 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2021 (P6 = R6 - P5) <b>0</b>

NB : les montants ci-dessus correspondent uniquement aux crédits hors titre 2

\* LFI 2021 + reports 2020 + mouvements réglementaires + FdC + AdP + fongibilité asymétrique + LFR

---

**Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres**

---

Programme n° 198 | Justification au premier euro

## Justification par action

### ACTION

#### 03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF		3 290 378 055	<b>3 290 378 055</b>		3 290 378 055	<b>3 290 378 055</b>
		3 271 656 858	<b>3 271 656 858</b>		3 272 508 858	<b>3 272 508 858</b>

La Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la société nationale des chemins de fer français (CPRP-SNCF) porte tous les flux financiers relatifs à la branche vieillesse du régime de retraite du personnel du cadre permanent de la SNCF. La contribution de l'État, qui permet d'assurer l'équilibre du régime de retraite, est versée directement à la CPRP-SNCF par le biais de l'action 03 du programme 198.

La CPRP-SNCF présente une exécution de 3 252,4 M€ sur les 3 272,5 M€ versés par l'Etat en 2021. L'écart de 20,1 M€ visible entre ces deux montants a été destiné à l'apurement de la dette de l'Etat vis-à-vis de la caisse de la SNCF constatée en fin d'exercice 2020 (15,4 M€), soit une créance de 4,7 M€.

Si les montants attribués dans ce programme sont usuellement identiques entre AE et CP, un écart de 852 000€ est visible cette année (3 271 656 858 d'AE et 3 272 508 858 de CP). Cet écart tient à un report de CP qui n'a pu être engagé en 2020. Il correspond au 13ème acompte CPRP SNCF de 2020.

Il faut préciser que la clôture des comptes 2021 de la CPRP SNCF est opérée fin février 2022.

Le montant de la subvention d'équilibre inscrit en LFI au titre du régime spécial de la SNCF est de 3 290,4 M€ pour 2021. Ce montant correspond à la prévision transmise par la Caisse à la Direction du Budget en mai 2020.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 6 : Dépenses d'intervention	3 290 378 055	3 271 656 858	3 290 378 055	3 272 508 858
Transferts aux autres collectivités	3 290 378 055	3 271 656 858	3 290 378 055	3 272 508 858
<b>Total</b>	<b>3 290 378 055</b>	<b>3 271 656 858</b>	<b>3 290 378 055</b>	<b>3 272 508 858</b>

Le montant de la dotation d'équilibre versée par l'État est calculé sur la base du compte de résultat prévisionnel de la caisse figurant ci-dessous. Les charges de pensions et les produits de cotisations sont les éléments principaux de ce compte de résultat.

	Charges			Produits		
	LFI 2021 (A)	Exécution (B)	Ecart (A - B)	LFI 2021 (A)	Exécution (B)	Ecart (A - B)
Masse des	5 246,1	5 218	28,1	1 919,7	1 911,6	8,1

## Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Justification au premier euro

pensions				cotisations			
Gestion administrative	26	25.4	0,6	Subvention de l'État	3 290,4	3 252,4	38
Charges financières et divers	0	0	0	Produits financiers et divers	0,8	0,5	0.3
Compensation démo (-)	0	0	0	Compensation démo (+) et Comp° CNAV/AGIRC-ARCCO	61,2	78.90	-17,7
<b>TOTAL</b>	<b>5 272,1</b>	<b>5 243,4</b>	<b>28,7</b>	<b>TOTAL</b>	<b>5 272,1</b>	<b>5 243,4</b>	<b>28,7</b>

L'exécution 2021 (3 252,4 M€) est inférieure à la prévision initiale (3 290,4 M€) de 38 M€.

Cet écart est principalement lié aux facteurs suivants : une baisse des charges de pension plus accentuée que la baisse de cotisations, des recettes tirées des compensations plus importantes.

Les charges de pensions 2021, à hauteur de 5 218 M€, ont diminué de 28,1 M€ par rapport à la prévision initiale. Les principaux facteurs à l'origine de cette baisse sont :

- une variation des effectifs pensionnés, du fait d'une légère surmortalité, d'une part, et de moindres départs en retraite, d'autre part ;
- la différence entre l'hypothèse de revalorisation des pensions en PLF 2021 (0,6%) et celle réellement appliquée (0,4%).

Les cotisations perçues par la Caisse, qui représentent 1 911,6 M€, ont diminué de 8,1 M€ par rapport aux prévisions en PLF 2021.

Cette diminution est le solde d'effets minorants et majorants, principalement :

- la mise en œuvre par la SNCF du dispositif d'activité partielle pour la période de janvier à août 2021 dont l'impact représente -20 M€ ainsi que le reliquat du dispositif d'activité partielle mis en œuvre en 2020 par la SNCF et enregistré en 2021 dont l'impact s'élève à -3 M€ ;
- la récupération par la SNCF de cotisations relatives aux congés de paternité au titre des années 2015 à 2018 dont l'impact représente -5 M€ ;
- l'actualisation du taux T1 provisionnel 2021 entraînant une diminution des cotisations de -4 M€ ;
- l'actualisation du taux T1 définitif 2020 entraînant une majoration des cotisations de 2 M€ ;
- la moindre baisse de l'assiette des cotisations générant un écart de +21,9 M€.

En 2021, la Caisse a reçu 58,3 M€ au titre de la compensation démographique vieillesse (montant fixé par arrêté) contre un produit estimé à 30,0 M€ dans la prévision initiale. Cela génère une augmentation du poste de 28,3 M€.

Par ailleurs, l'exécution 2021 tient compte d'un acompte au titre des compensations CNAV/AGIRC-ARRCO de 20,6 M€ contre un produit estimé à 31,2 M€ dans la prévision initiale. L'écart de 10,6 M€ est à rapprocher de l'évolution du produit de compensation démographique vieillesse.

**ACTION****04 – Régime de retraite du personnel de la RATP**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP		737 000 000	737 000 000		737 000 000	737 000 000
		737 000 000	737 000 000		737 000 000	737 000 000

La Caisse de retraite du personnel de la Régie autonome des transports parisiens (CRP-RATP) porte tous les flux financiers relatifs au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la RATP. La contribution de l'État, qui permet d'assurer l'équilibre du régime de retraite, est versée directement à la CRP-RATP par le biais de l'action 04 du programme 198.

Il faut préciser que la clôture des comptes 2021 de la CRP-RATP est opérée en mars 2022.

Au 31 décembre 2021, il n'existe pas d'écart entre le besoin réel de l'action 4 de 737 M€ et le besoin prévisionnel de contribution d'équilibre de 737 M€.

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 6 : Dépenses d'intervention	737 000 000	737 000 000	737 000 000	737 000 000
Transferts aux autres collectivités	737 000 000	737 000 000	737 000 000	737 000 000
<b>Total</b>	<b>737 000 000</b>	<b>737 000 000</b>	<b>737 000 000</b>	<b>737 000 000</b>

Les crédits inscrits sur cette action financent la dotation d'équilibre versée par l'État à la CRP-RATP. Le montant de cette subvention est calculé sur la base du compte de résultat prévisionnel de la caisse figurant ci-dessous.

Les charges de pensions et les produits de cotisations sont les éléments principaux de ce compte de résultat.

	Charges			Produits			
	LFI 2021 (A)	Exécution (B)	Ecart (A - B)	LFI 2021 (A)	Exécution (B)	Ecart (A - B)	
Masse des pensions	1214,8	1199	15,8	Masse des cotisations	508,3	488,8	19,5
Autres charges	0,4	0,7	-0,3	Subvention de l'État	737	737	0,00
				Produits financiers et divers	0,5	1,1	-0,6
Compensation démo (-)	30,6	27	3,6	Compensation démo (+)	0	6	-6
<b>TOTAL</b>	<b>1245,8</b>	<b>1226,7</b>	<b>19,1</b>	<b>TOTAL</b>	<b>1245,8</b>	<b>1232,9</b>	<b>12,9</b>

Les écarts, n'ayant en l'occurrence pas eu de conséquence sur le montant de la subvention d'équilibre, sont principalement lié aux facteurs suivants :

- La variation à la baisse de la masse des pensions principalement due à un effet de structure sur la pension moyenne. En effet, les départs ont majoritairement concerné des agents d'exécution plutôt que des cadres, faisant relativement baisser la pension moyenne par rapport aux projections.

## Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Justification au premier euro

- La masse des cotisations en retrait, notamment du fait de la mise en œuvre en 2021 du chômage partiel pour une partie des agents de la RATP (8,6 M€).

Il convient de noter que le déficit technique de l'exercice 2021 (7,92M€) est couvert par la trésorerie, établie à 21,8 M€ fin 2021, la subvention n'ayant pas vocation à équilibrer un éventuel déficit de gestion mais à compenser le surcoût du régime spécial de retraite du personnel de la RATP, par rapport au régime général.

## ACTION

## 05 – Autres régimes

Action / Sous-action  Prévision LFI y.c. FdC et AdP Réalisation	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
05 – Autres régimes		167 638 088 159 459 642	<b>167 638 088</b> <b>159 459 642</b>		167 638 088 159 459 642	<b>167 638 088</b> <b>159 459 642</b>

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 6 : Dépenses d'intervention	167 638 088	159 459 642	167 638 088	159 459 642
Transferts aux ménages	165 638 088		165 638 088	
Transferts aux autres collectivités	2 000 000	159 459 642	2 000 000	159 459 642
<b>Total</b>	<b>167 638 088</b>	<b>159 459 642</b>	<b>167 638 088</b>	<b>159 459 642</b>

L'exécution de l'action 5 se décompose, en 2021, de la manière suivante :

	LFI 2021	Exécution	Ecart
AFN CRP RATP	350 857	273 720,21	- 77 137
AFN CPRP SNCF	21 440 000	20 094 416	- 1 345 584
Pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer	45 000	37 744,59	- 7 255
Pensions de certains anciens agents des chemins de fer secondaires via l'ancienne Caisse autonome mutuelle de retraite (CAMR)	33 000	11 159,42	- 21 841
Congé de fin d'activité des conducteurs routiers	143 769 231	137 635 099,37	- 6 134 132
Complément de pension des conducteurs routiers	2 000 000	1 407 502,41	- 592 498
<b>TOTAL</b>	<b>167 638 088</b>	<b>159 459 642</b>	<b>- 8 178 446</b>

En 2021, une moindre consommation de 8 178 446€ est constatée et s'explique principalement :

- Par une légère surévaluation du nombre de départ en CFA prévu en 2020 au moment de l'élaboration du budget 2021. La subvention prévisionnelle de l'Etat étant en constante progression (+ 13,1% par rapport à 2020) du fait de l'augmentation continue des entrées dans le dispositif depuis 2018. Les effectifs prévisionnels sont calculés à partir des tables de mortalité. Les prestations moyennes sont revalorisées au 1er avril, de chaque, année, selon les hypothèses d'inflation : 1,1% en 2021, 1,4% en 2022 ,1,8% en 2023. Les contributions de l'Etat permettent d'équilibrer les comptes du gestionnaire du dispositif de CFA (Klésia). En 2021 il était prévue l'ouverture de 190 dossiers pour l'AGECFA soit -1,4% d'allocations versées (-0,2 M€ par rapport à 2020) et l'ouverture de 2200 dossiers et clôture de 1874 dossiers pour le FONGECFA, soit + 7,0% d'allocations versées (+ 14,0 M€).
- Par une variation entre les prévisions et la réalisation 2021 en ce qui concerne les crédits destinés aux pensions garanties des anciens agents des chemins de fer d'Afrique (Afrique du Nord, Niger-Méditerranée, réseau franco-éthiopien) et des autres régimes en extinction (chemin de fer de La Mure et Transports en commun de la région lyonnaise) ainsi que les compléments de pension de la CARCEPT. Les crédits alloués à ces régimes étant calculés sur la base de prévisions démographiques, cela implique des risques de variation entre les prévisions et la réalisation.