

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL
PROGRAMME 198
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2023

RÉGIMES SOCIAUX ET DE
RETRAITE DES
TRANSPORTS
TERRESTRES



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

MINISTRE CONCERNÉ : BRUNO LE MAIRE, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Sandrine CHINZI

Directrice général des infrastructures, des transports et des mobilités par intérim

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 de ses engagements financiers 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).

Le programme 198 (P198) comprend donc trois actions, présentant respectivement :

- La subvention au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la SNCF (78 % des crédits en 2023),
- La subvention au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la RATP (18 % des crédits en 2023),
- 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 en 2023).

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. Il 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 du programme 198 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 relative 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 1^{er} 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 - dite loi Touraine - 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 1^{er} octobre, à compter de l'année 2014. Depuis, la LFSS pour 2019 a décalé de nouveau la date de revalorisation des pensions de retraite au 1^{er} janvier.

Les rapports d'activité des deux caisses de retraite retracent de manière détaillée la situation de ces régimes, les dernières évolutions et réformes, ainsi que 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 depuis le 1^{er} 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 par une compensation CNAV/AGIRC-ARRCO.

En effet, la convention relative aux transferts financiers entre la CPRP SNCF, la CNAV et l'AGIRC-ARRCO du 18 janvier 2021 instaure une compensation entre le régime spécial de retraite du personnel de la SNCF et la CNAV et l'AGIRC-ARRCO. Techniquement, désormais, les salariés recrutés à la SNCF sous un statut de droit commun cotisent aux régimes de base et complémentaire de la Sécurité sociale. Ces régimes engrangeront ainsi des recettes à court terme qui n'engagent pas de versement de pensions. Par conséquent, ils devront effectuer un transfert de ces recettes auprès de la CPRP SNCF. En 2021, la CPRP SNCF a été bénéficiaire de cette compensation à hauteur de 20,6 M€.

A partir du PLF 2023, la responsabilité du P198 est transférée à la direction du budget. Le congé de fin d'activité (au sein de l'action 5 du P198) des conducteurs routiers est transféré au programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

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

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Présentation stratégique

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"

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

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 accord conclu entre les partenaires sociaux de la branche le 30 mai 2011 poursuivant deux objectifs, 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 et reporter, pour les conducteurs qui n'avaient pas atteint 55 ans le 1^{er} juillet 2011, de 55 à 57 ans l'âge d'entrée en CFA.

L'article 88 de la loi n° 2011-1906 du 21 décembre 2011 de financement de la sécurité sociale pour 2012, en anticipant d'une génération l'entrée en vigueur de la réforme de 2010, a modifié l'équilibre économique de l'accord de 2011. En conséquence, afin de maîtriser l'évolution des coûts relatifs au CFA marchandises, le Conseil d'Administration du FONGECFA du 3 décembre 2013 a porté le taux de cotisation de 2 % à 2,8 % à compter du 1^{er} janvier 2014.

Cette mesure s'est accompagnée de nouvelles modifications des conditions d'accès au dispositif. Ainsi, les accords du 11 mars 2014 portant aménagement du dispositif du congé de fin d'activité du transport de marchandises :

- Portent progressivement de 25 à 26 ans le nombre d'années requis pour bénéficier du régime sur la période du 1^{er} avril 2014 au 1^{er} 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 une fois le plafond annuel de la sécurité sociale ;
- Suppriment la dérogation « carrières longues » introduite par l'accord du 30 mai 2011.

De plus, un accord signé le 17 juillet 2020 par les partenaires sociaux, étendu par arrêté en date du 21 mai 2021, a introduit un dispositif de décote-surcote concernant le CFA-marchandises. Ce dernier implique qu'un conducteur, partant en CFA entre 57 et 58 ans bénéficiera, durant l'entièreté de son CFA, d'une allocation égale désormais à 70 % de son ancien salaire brut (contre 75 % avant l'accord). En revanche, il touchera une allocation égale à 75 % de son ancien salaire brut s'il part en CFA à 58 ou 59 ans, et bénéficiera d'une surcote, portant son allocation à 80 % de son ancien salaire brut, s'il décide de partir en CFA à partir de 60 ans. Ce dispositif a contribué à l'amélioration de la situation financière du FONGECFA. En effet, en 2021, le résultat net comptable du FONGECFA redevient positif (+22,5 M€, contre -23,4 M€ en 2020), et la quote-part de l'État dans le fonctionnement du CFA-marchandises est en diminution (119 M€ en 2021 contre 146 M€ en 2020).

Enfin, les partenaires sociaux se sont engagés, au travers du protocole d'accord du 19 avril 2017 sur les congés de fin d'activité, à ouvrir une négociation sur la modernisation des dispositifs. Ces négociations n'ont toutefois pas encore été engagées à ce jour.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Objectifs et indicateurs de performance

En parallèle, le Gouvernement a confié en janvier 2021, à l'IGAS et au CGEDD, une mission d'évaluation et de prospective sur le devenir du CFA afin d'accompagner les futures négociations. Les différents scénarios issus des travaux de cette mission ont été présentés aux partenaires sociaux à l'été 2021.

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Départs en CFA sur la période (a)	Nb	2395	2357	2207	2300	2300	2300
Nombre de conducteurs embauchés au titre du CFA (b)	Nb	1080	1406	2019	2 185	2 185	2 185
Nombre de jeunes conducteurs embauchés au titre du CFA (c)	Nb	245	412	505	547	547	547
Pourcentage de conducteurs embauchés par rapport au nombre de départs au titre du dispositif de CFA (ratio b/a)	%	45	59,7	95	95	95	95
Pourcentage de jeunes conducteurs embauchés par rapport au nombre total de conducteurs embauchés au titre du dispositif du CFA (ratio c/b)	%	23	29,3	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 CIBLES

Cet indicateur relève du constat. En effet, les contreparties d'embauche ne constituent pas le but premier du dispositif de fin d'activité mais une disposition d'accompagnement. Les prévisions sont des estimations réalisées en fonction des valeurs passées de l'indicateur.

Les comportements des conducteurs routiers dépendent de phénomènes variables : salaires liés à une activité économique très cyclique, secteur d'activité dans lequel le recrutement est en tension, stratégies personnelles de fin de carrière, réformes successives... ce qui entraîne des variations parfois importantes du nombre de conducteurs embauchés par exercice.

Les pourcentages de contrepartie d'embauche sont stables jusqu'en 2025, selon les prévisions du gestionnaire du dispositif (Klésia). Ces prévisions se fondent sur la base d'une reproduction des comportements observés durant les dernières années réalisées.

Les résultats de l'indicateur sont ainsi établis sur une prévision de 2 100 entrées dans le FONGECFA et 200 entrées dans l'AGECEFA, avec une stabilité sur la période 2022 – 2025. Klésia, partant d'une hypothèse de couverture à hauteur 95 % des départs par des embauches (et donc de 5 % de mise en œuvre de l'exception pour difficultés économiques), déduit un nombre prévisionnel de 2 185 conducteurs embauchés, par exercice, dont près d'un quart de conducteurs de moins de 30 ans.

Enfin, Klésia rappelle le caractère atypique des résultats sur l'exercice 2020. La crise sanitaire a, en effet, conduit à prioriser la gestion des départs en CFA sur la gestion du suivi des contreparties d'embauche, ce qui a eu pour conséquence de temporairement déséquilibrer le pourcentage de conducteurs embauchés par rapport au nombre de

départs au titre du dispositif de CFA. Ce déséquilibre s'expliquerait donc par des difficultés de suivi administratif et non pas par une diminution réelle des recrutements dans le secteur.

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 (CPRP SNCF) 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, couvrait la période 2018-2021. Son ambition était 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 représentait une diminution de 15 % sur la période 2018-2021. S'agissant des dépenses de personnel, la caisse était soumise à un effort de réduction de ses effectifs de 2 % par an. La caisse poursuivait également la modernisation de son siège marseillais ce qui devrait conduire à terme à une baisse des coûts de fonctionnement, et continuait à optimiser son patrimoine immobilier en lien avec la réduction de ses effectifs et l'évolution des modalités de stockage de ses archives.

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.

Les exercices 2020 et 2021 ont été marqués par un contexte sanitaire et sociétal exceptionnel. Dans ce contexte, la CPRP-SNCF a privilégié la continuité du service aux assurés et la sécurisation de ses collaborateurs. Les priorités et les modalités d'action ont été régulièrement ajustées en fonction des dispositions nationales.

Grâce à cette mobilisation collective, la CPRP-SNCF a maintenu sa qualité de service et sa dynamique d'action. Toutefois, plusieurs chantiers, sur les 39 de la COG, ont subi des retards et n'ont pu être finalisés dans les délais impartis en raison du contexte sanitaire. Ces derniers devront donc être prolongés dans la COG 2022 – 2026 en cours de finalisation.

INDICATEUR

2.1 – Dépenses de gestion pour 100 € de prestations servies

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Coût de gestion (a)	M€	24,00	25,2	25,7	26,0	26	26
Volume des prestations servies (b)	M€	5 272,50	5218,0	5 204,6	5 281,4	5 324,6	5 341,0

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Objectifs et indicateurs de performance

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Ratio a/b	€	0,46	0,48	0,49	0,49	0,49	0,49

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 CIBLES

Les frais de gestion de la CPR- SNCF 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.

Les négociations de la COG 2022-2026 étant toujours en cours, les coûts de gestion de la période 2022 à 2025 correspondent au budget provisoire accordé à la Caisse pour l'année 2022.

Le volume prévisionnel de prestations servies, sur cette période, s'appuie sur les hypothèses de revalorisation communiquées par la Direction du Budget en janvier 2022. Ces prévisions ne prennent donc pas en compte les décisions issues de la nouvelle mandature.

Il est à noter que d'autres facteurs interviennent dans la variation des pensions versées, à savoir notamment :

- Le glissement des pensions, qui impacte la masse des prestations à la hausse ;
- La variation de l'effectif des pensionnés, en diminution sur la période.

INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite	€	352	320	351	320	320	320

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 CIBLES

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.

Les discussions concernant la COG 2022-2026 étant en cours, les hypothèses retenues pour la prévision de la masse salariale (au numérateur du taux) reposent sur une adaptation de l'effectif actuel des services retraite de la CPRP-SNCF à l'évolution anticipée du nombre de primo-liquidations.

Il est à noter que des travaux en lien avec l'analyse des coûts selon de nouveaux processus sont en cours au sein de la CPRP-SNCF. Ils devront, à terme, permettre de disposer d'une approche plus fine des coûts affectés à la liquidation des pensions.

Les prévisions de primo-liquidations des années 2022 à 2025 ont été construites par la Caisse au mois de mars 2022, dans le cadre des demandes de la Direction du Budget. Leur variation est liée à l'évolution du nombre de pensions de droit direct mises en paiement. Ces dernières sont en baisse du fait, notamment, de l'évolution de 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	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de récupération des "indus"	%	92	95	94	94	94	94
Montant total des indus récupérés	€	6 950 000	7 230 000	Non déterminé	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 CIBLES

Les travaux sur la COG 2022-2026 de la CPRP-SNCF étant en cours, le taux de récupération des indus vieillesse pour la période 2022-2025 correspond à l'objectif fixé dans la précédente COG 2018-2021 soit un taux de 94 %. Cet objectif pourrait être revu dans le cadre de la COG 2022-2026.

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€ et de 7,23 M€ en 2021.

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 ;
- d'autre part la caisse est parfois dans l'impossibilité de recouvrer la créance (insolvabilité, décès ou disparition du débiteur...) et doit donc y renoncer.

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.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Objectifs et indicateurs de performance

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 était 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 CRP-RATP. Ce dernier a reconduit à l'identique l'enveloppe de dépenses de 2020 pour 2021.

L'actuelle COG entre la CRP-RATP et l'État, signée le 24 août 2021, couvre la période 2022-2026.

La CRP-RATP a pour ambition, avec cette nouvelle COG, de prendre en compte les conséquences de l'ouverture prochaine à la concurrence des transports publics, de la primauté croissante de la diminution inter-régime et du développement de l'offre technologique de plus en plus novatrice et de ses implications en terme de besoin de performance et de sécurité. Pour ce faire elle s'articule autour de trois objectifs principaux :

- Proposer une offre client personnalisée et cohérente avec les services de l'inter-régime ;
- Conforter la légitimité de la Caisse par une identité de performance ;
- Accompagner les mutations de l'entreprise auprès des collaborateurs.

INDICATEUR

3.1 – Dépenses de gestion pour 100 € de prestations servies

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Coût de gestion (a)	M€	4,8	5,0	5,5	7,3*	5,4	5,1
Volume des prestations servies (b)	M€	1 184	1 200,62	1 218,9	1 278,50	1 323,60	1 359,20
Ratio a/b	€	0,41	0,42	0,45	0,41**	0,41	0,38

Précisions méthodologiques

* dont coûts transitoires, d'environ deux millions d'euros, des projets « obsolescence informatique » et « site internet ».

** hors coûts transitoires des projets « obsolescence informatique » et « site internet ».

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 CIBLES

Il est à noter que les prestations servies au dénominateur n'incluent que la masse des pensions servies, hors compensation démographique et autres charges.

Les prévisions pour 2022 et suivantes sont issues du rapport au 31/12/2021 sur les perspectives financières du régime spécial de retraite de la RATP. Elles intègrent donc les taux prévisionnels d'inflation à cette date ainsi que les taux de revalorisation communiqués par la Direction du budget en janvier 2022. Ces prévisions ne prennent donc pas en compte les décisions issues de la nouvelle mandature.

L'augmentation du coût de gestion et par conséquent du ratio sur l'année 2023 est principalement à rapprocher du coût du projet « obsolescence informatique » et « site internet », s'élevant à environ de 2 millions d'euros. Ce projet a été prévu par avenant financier à la nouvelle COG en juin 2022. Abstraction faite de ce projet spécifique, la Caisse estime que le ratio serait de 0.41 %.

INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Coût unitaire d'une primo liquidation de pensions retraite	€	59	93,5	70,3	77,82	82,47	86,66

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 CIBLES

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, et non de personnel sous statut particulier RATP, a permis de réduire sensiblement l'enveloppe salariale de la Caisse.

Il est important de noter que la CRP-RATP travaille actuellement à stabiliser ses données, en évaluant plus sensiblement le poids de l'activité de liquidation. Sont en effet désormais inclus, les effectifs du service « production », mais aussi du service « contrôle » et du service « comptabilité », pour le temps affecté, en comptabilité analytique, relatif au traitement d'une liquidation de pension (droits directs et réversions).

En conséquence, si ce travail permet une meilleure intégration de l'ensemble des coûts engendrés par une primo-liquidation il rend plus difficile l'exercice de comparaison de ces coûts entre les périodes 2019-2022 et 2022-2025.

La Caisse prévoit une légère courbe en cloche durant la période de la nouvelle COG avec un pic potentiel de liquidations positionné en 2023. Les prévisions de la CRP-RATP, datées de mai 2021, prévoient 2200 dossiers traités en 2021, 2275 dossiers traités en 2022 et 2325 dossiers traités en 2023.

La Caisse précise qu'il est très probable que les charges, et donc coûts de liquidation, soient amenés à augmenter en 2025. Cette augmentation s'explique principalement par la mise en place du dispositif de retraite spécifique associé au sac à dos social, et par les contraintes liées à la bascule vers le Répertoire de gestion des carrières unique (RGCU). Toutefois, un éventuel effet volume lié à des départs en retraite anticipés en raison de l'ouverture à la concurrence pourrait contrebalancer cette augmentation des charges.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Objectifs et indicateurs de performance

INDICATEUR

3.3 – Taux de récupération des "indus"

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de récupération des "indus"	%	88	51	80	82	85	88
Montant total des indus récupérés	€	169 038	228 309	Non déterminé	Non déterminé	Non déterminé	Non déterminé

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : Il s'agit du pourcentage du montant des indus constatés et recouverts au terme de 18 mois glissants (en montants financiers).

JUSTIFICATION DES CIBLES

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.

En revanche ce dernier n'a pas été atteint du fait de la baisse du taux de récupération des indus de 2021 liée à 2 dossiers avec un montant d'indus important pour lesquels la Caisse n'est autorisée à récupérer qu'un très faible montant mensuel. Cette baisse se retrouve en 2022 dans la mesure où ces deux indus sont encore pris en compte en 2022 du fait du passage de la mesure de l'indicateur à 24 mois et non plus 18 mois.

Cette baisse étant circonstancielle, la nouvelle COG 2022 – 2026 poursuit l'ambition d'augmentation du taux de récupération des indus en le fixant à 82 % en 2023 et à 88 % en 2025, sachant qu'il s'agira toujours d'un pourcentage du montant des indus constatés et recouverts au terme de 24 derniers mois et non plus des 18 derniers mois.

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention		FdC et AdP attendus
	LFI 2022	PLF 2023	
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 286 360 169	3 450 066 342	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	753 800 000	810 663 500	0
05 – Autres régimes	164 369 857	17 876 035	0
Totaux	4 204 530 026	4 278 605 877	0

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention		FdC et AdP attendus
	LFI 2022	PLF 2023	
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 286 360 169	3 450 066 342	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	753 800 000	810 663 500	0
05 – Autres régimes	164 369 857	17 876 035	0
Totaux	4 204 530 026	4 278 605 877	0

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025				
6 - Dépenses d'intervention	4 204 530 026 4 278 605 877 4 347 656 861 4 469 048 895		4 204 530 026 4 278 605 877 4 347 656 861 4 469 048 895	
Totaux	4 204 530 026 4 278 605 877 4 347 656 861 4 469 048 895		4 204 530 026 4 278 605 877 4 347 656 861 4 469 048 895	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023				
6 – Dépenses d'intervention	4 204 530 026 4 278 605 877		4 204 530 026 4 278 605 877	
61 – Transferts aux ménages	163 869 857 17 876 035		163 869 857 17 876 035	
64 – Transferts aux autres collectivités	4 040 660 169 4 260 729 842		4 040 660 169 4 260 729 842	
Totaux	4 204 530 026 4 278 605 877		4 204 530 026 4 278 605 877	

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / 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	3 450 066 342	3 450 066 342	0	3 450 066 342	3 450 066 342
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	0	810 663 500	810 663 500	0	810 663 500	810 663 500
05 – Autres régimes	0	17 876 035	17 876 035	0	17 876 035	17 876 035
Total	0	4 278 605 877	4 278 605 877	0	4 278 605 877	4 278 605 877

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

■ TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants					-152 214 671	-152 214 671	-152 214 671	-152 214 671
Transfert interne portage congé de fin d'activité	► 203				-152 214 671	-152 214 671	-152 214 671	-152 214 671

A partir du PLF 2023, la responsabilité du P198 est transféré à la direction du budget. Le congé de fin d'activité (au sein de l'action 5 du P198) des conducteurs routiers est transféré au programme 203 « Infrastructures et services de transports » pour un montant de 152,2 M€ en 2023.

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 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
0	0	4 242 804 759	4 241 952 759	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
4 278 605 877 0	4 278 605 877 0	0	0	0
Totaux	4 278 605 877	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

Justification par action

ACTION (80,6 %)

03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	3 450 066 342	3 450 066 342	0
Crédits de paiement	0	3 450 066 342	3 450 066 342	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 1^{er} 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 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 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	2021
Conducteurs	51 ans et 4 mois	51 ans et 11 mois	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 7 mois	54 ans 1 mois	54 ans 4 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	59 ans 5 mois
Age 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	58 ans 10 mois

La SNCF comptait environ 400 000 agents pour 316 000 pensionnés en 1947 alors que la CPRPSNCF ne compte plus qu'environ 121 788 cotisants pour près de 243 560 pensionnés en 2021, année pour laquelle le ratio démographique cotisant/retraité s'établissait à environ 0,58 (pondéré des pensions de réversion).

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	2021
-------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Justification au premier euro

Ratio démographique	0,68	0,68	0,68	0,67	0,66	0,65	0,64	0,63	0,60	0,58
---------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Données moyennes du flux de nouveaux pensionnés

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Années validées (a)	35,250	35,500	35,950	36,150	36,450	37,250	37,500	37,500	37,750	38,05
Années cotisées (b)	34,700	34,950	35,500	35,700	35,950	36,450	36,800	37,100	37,350	37,65
ratio a/b	1,020	1,020	1,010	1,010	1,010	1,020	1,019	1,011	1,01	1,01

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

Données moyennes de l'ensemble des pensionnés

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Durée moyenne d'activité (a)	32,52	32,53	32,63	32,58	32,7	32,69	32,67	32,75	32,85	32,75
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	28,77
ratio a/b	1,15	1,15	1,15	1,14	1,14	1,13	1,125	1,132	1,131	1,139

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Subvention versée (a)	3 307	3 334	3 311	3 281	3 266	3 271	3 307	3 219	3 385	3 252
Pensions servies (b)	5 268	5 317	5 313	5 289	5 266	5 308	5 327	5 308	5 272	5 218
Ratio a/b	0,63	0,63	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,61	0,64	0,62

En millions d'euros.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
cotisations reçues (a)	1 976	2 012	2 039	2 042	2 016	1 950	2 009	2 093	1 870	1 912
pensions servies (b)	5 268	5 317	5 313	5 289	5 266	5 308	5 327	5 308	5 272	5 218
ratio a/b	0,38	0,38	0,38	0,39	0,38	0,37	0,38	0,39	0,35	0,37

En millions d'euros.

En 2021, la subvention versée par l'État pour assurer l'équilibre du régime a été de 3 252,4 M€. Cette dernière a permis de recouvrir la dette contractée, en 2020, par l'État envers la CPRP SNCF à hauteur de 16,31 M€.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	3 450 066 342	3 450 066 342
Transferts aux autres collectivités	3 450 066 342	3 450 066 342
Total	3 450 066 342	3 450 066 342

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 2022	PLF 2023	Produits en M€	LFI 2022	PLF 2023
Pensions	5 204,6	5 471,5	Cotisations	1 861,9	1 915,2
dont allocation ASVI (1)	0,3	0,2	Contribution ASVI (1)	0,3	0,2
Gestion administrative	25,7	26,0	Produits financiers et divers	1,6	0,2
Charges financières	0,0	0,0	Subvention de l'État	3 273,2	3 450,1
Compensation inter-régimes	0,0	0,0	Compensation inter-régimes	56,0	75,2
			Compensation CNAV/AGIRC-ARCCO	37,4	56,8
Total charges	5 230,4	5 497,8	Total produits	5 230,4	5 497,8

(1) ASVI : allocation supplémentaire vieillesse et invalidité.

(2) La gestion administrative est incluse dans les cotisations.

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.

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 le 28 mai 2020.

Le résultat 2021 (3 252,4 M€) est inférieur à la prévision initiale (3 290,4 M€) de 37,9 M€. Cet écart est principalement lié à une diminution des charges à hauteur de 28,7 M€ (due, principalement, à une diminution de la masse des

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Justification au premier euro

pensions à servir plus importante que celle anticipée et à l'écart entre la revalorisation moyenne au 1^{er} janvier 2021 initialement prévue [0,6 %] et celle réellement appliquée [0,4 %]) et une augmentation des produits (hors contribution de l'État) à hauteur de 9,3 M€ (due, principalement, à la mise en œuvre par la SNCF du dispositif d'activité partielle, ainsi qu'aux régularisations de cotisations intervenues en 2021 au titre des années précédentes).

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€.

A noter que le poste tient compte d'une régularisation au titre de 2020, d'un montant de 10,3 M€

Par ailleurs, le résultat probable 2021 tient compte d'un acompte au titre des compensations CNAV/AGIRC-ARRCO de 20,6 M€ contre un produit estimé à 31,0 M€ dans la prévision initiale. L'écart de -10,4 M€ est à rapprocher de l'évolution du produit de compensation démographique vieillesse.

L'exécution 2022 ainsi que la programmation 2023 vont être impactées par la revalorisation exceptionnelle anticipée de 4 % applicable aux pensions de retraite, à compter du 1^{er} juillet 2022, selon les dispositions de la loi n° 2022-1158 du 16 août 2022 portant mesures d'urgence pour la protection du pouvoir d'achat.

Sur cette base, les hypothèses de programmation budgétaire 2023 sont les suivantes :

- Entrées dans le régime (directes et de réversions) : 6 530
- Masse des cotisations (effectif moyen) : 1 915,2 M€
- Nombre de pensionnés : 233 354
- Masse des pensions (effectif moyen) : 5 471,5 M€
- Nombre de cotisants : 114 840
- Taux de cotisation salariale : 10,14 %
- Taux de cotisation patronale T1 : 22,87 %
- Taux de cotisation patronale T2 : 13,99 %

ACTION (18,9 %)**04 – Régime de retraite du personnel de la RATP**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	810 663 500	810 663 500	0
Crédits de paiement	0	810 663 500	810 663 500	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	2021
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	56,81 ans

La CRP RATP comptait 42 444 cotisants pour près de 50 064 pensionnés en 2021, année pour laquelle le ratio démographique cotisant/retraité s'établissait à 0,85.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ratio démographique	0,89	0,89	0,88	0,88	0,86	0,85	0,84	0,84	0,85	0,85

Financement de la CRPRATP :

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Trimestres cotisés (a)	119,32	121,11	120,73	122,19	121,25	122,91	123,79	124,37	125,6	125,8
Trimestres validés (b)	157,68	158,79	158,98	160,32	162,52	163,60	165,02	165,27	167,1	168,3
Ratio a/b	0,76	0,76	0,76	0,76	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,74

A la CRP RATP, en 2020, la durée moyenne de service de la pension de droit direct était de 27,38 années et la durée moyenne de service de la pension de réversion était de 18,75 années.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Subvention versée* (a)	575	611	619	618	637	681	712	680	732	737
Pensions servies* (b)	992	1 028	1 043	1 059	1 088	1 125	1 153	1 169	1185	1199
Ratio a/b	0,580	0,594	0,593	0,583	0,585	0,61	0,62	0,58	0,62	0,61

*En millions d'euros.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Cotisations reçues (a)	440	442	459	469	478	479	467	499	475	489
Pensions servies (b)	992	1 028	1 043	1 059	1 088	1 125	1 153	1 169	1185	1199
Ratio a/b	0,44	0,43	0,44	0,44	0,44	0,43	0,41	0,43	0,40	0,40

*En millions d'euros.

La demande de subvention de l'État s'est élevée, en 2021, à 737 M€. Ce montant correspond au montant prévu par la LFI pour 2021. Il n'existe donc aucune dette de l'État en cours vis-à-vis de la CRP RATP.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Justification au premier euro

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	810 663 500	810 663 500
Transferts aux autres collectivités	810 663 500	810 663 500
Total	810 663 500	810 663 500

De la même manière que la CPRP SNCF, 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€	LFI 2022	PLF 2023	Produits en M€	LFI 2022	PLF 2023
Pensions	1 218,9	1 292,7	Cotisations	503,0	505,5
Compensation inter-régimes	35,6	24,0	Autres produits	0,5	1,2
Charges financières	0,3	0,7	Subvention de l'État	751,3	810,7
Total charges	1 254,8	1 317,4	Total produits	1 254,8	1 317,4

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 dehors de la subvention de l'État, les seules ressources de la CRP RATP sont les cotisations versées par la RATP d'une part et par les agents de l'entreprise, d'autre part. Compte tenu de la stabilité des effectifs de cotisants et de la modération salariale précisée par la RATP dans ses projections de masse salariale pour les exercices 2022 à 2025, les ressources de la CRP RATP vont donc croître à un rythme sensiblement plus faible que les charges de retraite.

L'impact de la pandémie sur le flux de trésorerie ressort sur l'année 2021, comme en 2020. Certains agents de la RATP ont pu bénéficier du chômage partiel et de ce fait le montant des cotisations de l'employeur attendu a été diminué. En conséquence, la compensation a été prise en charge par la subvention de l'État.

Dans ce cadre, l'exercice 2021 se solde, pour la CRP RATP, par une assiette de masse salariale RATP ayant atteint 1 521 M€ contre 1 550 M€ prévu, ce qui entraîne une baisse d'environ 9 M€ des cotisations perçues. Cette baisse a toutefois été prise en charge par l'État, ce qui la rend sans impact comptable.

Du fait de l'augmentation rapide des prestations servies par le Régime Spécial, d'une politique salariale et d'une politique de recrutement prévisionnelles de la RATP modérées (pas d'augmentation de la valeur du point), de l'absence prévue d'évolution des taux de cotisation et d'un maintien ponctuel à ce jour d'un volume d'agents en chômage partiel, il est anticipé la poursuite de la hausse de la subvention d'équilibre (737 M€ en 2021 et 864,4 M€ attendu en 2025).

L'exécution 2022 ainsi que la programmation 2023 vont être impactées par la revalorisation exceptionnelle anticipée de 4 % applicable aux pensions de retraite, à compter du 1^{er} juillet 2022, selon les dispositions de la loi n° 2022-1158 du 16 août 2022 portant mesures d'urgence pour la protection du pouvoir d'achat.

Sur cette base, les hypothèses de programmation budgétaire 2023 sont les suivantes :

- Masse des cotisations : 505,5 M€
- Nombre de pensionnés : 52 257

- Masse des pensions : 1 292,7 M€
- Nombre de cotisants : 42 444
- Taux de cotisation salariale : 12,95 %
- Taux de cotisation patronale : 19,18 %

ACTION (0,4 %)**05 – Autres régimes**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	17 876 035	17 876 035	0
Crédits de paiement	0	17 876 035	17 876 035	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 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).

A partir du PLF 2023, la responsabilité du P198 est transféré à la direction du budget. Le congé de fin d'activité (au sein de l'action 5 du P198) des conducteurs routiers est transféré au programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	17 876 035	17 876 035
Transferts aux ménages	17 876 035	17 876 035
Transferts aux autres collectivités		
Total	17 876 035	17 876 035

TRANSFERTS AUX MÉNAGES**Les pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer (16 391 980 € AE=CP)**

L'État garantit les pensions des anciens agents des chemins de fer et des transports urbains d'Afrique du Nord et d'outre-mer. Les pensions des agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et du Niger-Méditerranée sont gérées par la CPRPSNCF. Les pensions des agents des transports urbains tunisiens et marocains sont gérées par la CRPRATP. Les pensions des agents du chemin de fer franco-éthiopien sont gérées par la Caisse des Dépôts (branche Retraites).

La dotation se décompose de la façon suivante (à partir de l'estimation du nombre des bénéficiaires pour 2023) :

Régime	Nombre prévisionne	Coût prévisionne

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | Justification au premier euro

	de bénéficiaire s	
Chemins de fer d'Afrique du Nord du Niger-Méditerranée	2 554	16 200 000 €
Transports urbains tunisiens et marocains	50	165 142,47 €
Réseau Franco-éthiopien	3	26 837,53 €

Les pensions de certains anciens agents des chemins de fer secondaires d'intérêt local (9 006 € AE=CP)

La Caisse nationale d'assurance-vieillesse verse les pensions aux affiliés de l'ex-CAMR (Caisse autonome mutuelle de retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, fermée le 1^{er} octobre 1954), par l'intermédiaire de son département des régimes intégrés ou adossés. La partie de ces régimes correspondant à l'activité des « petits cheminots » avant 1954 est financée par chaque collectivité concédante :

- L'État pour le Chemin de fer de la Mure ;
- L'État (à hauteur de 0,825 %), le département du Rhône et la communauté urbaine de Lyon pour les transports en commun de la région lyonnaise.

Pour l'ensemble de ces deux régimes, la population concernée est estimée à 53 bénéficiaires en 2022 et prévoit un effectif de 48 bénéficiaires en 2023.

TRANSFERTS AUX AUTRES COLLECTIVITÉS

Le complément de retraite des conducteurs routiers (1 475 049 € AE=CP)

L'État finance intégralement via la CARCEPT (Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de Prévoyance du Transport) un complément de pension aux salariés partis à la retraite avec un nombre insuffisant de trimestres pour bénéficier d'une pension complète du régime général (titre II du décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955 modifié organisant la CARCEPT) ainsi que le remboursement des trimestres manquants aux salariés sortant d'un congé de fin d'activité (titre III).

Le complément de pension est égal à la différence entre le montant de la pension d'assurance vieillesse que le bénéficiaire aurait obtenue s'il avait réuni les conditions pour bénéficier d'une pension au taux plein et celui de la pension qui lui est servie par le régime général de la sécurité sociale. Il prend effet à la même date que la pension de vieillesse de la sécurité sociale.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
allocation Titre II	3 016	2 909	2 719	2 571	2 455	2 251	1 882	2 073	1 847	1 764
allocation Titre III	1 754	1 702	1 670	1 614	1 567	1 514	1 508	1 530	1 528	1 514

Pour 2022, il est prévu une population de 326 bénéficiaires pour le Titre II et de 450 bénéficiaires pour le Titre III et de 331 bénéficiaires pour le Titre II et 463 bénéficiaires pour le Titre III en 2023.