

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

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

2021



PROGRAMME 198

RÉGIMES SOCIAUX ET DE RETRAITE DES TRANSPORTS TERRESTRES

MINISTRE CONCERNÉE : BARBARA POMPILI, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Marc PAPINUTTI

Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

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

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

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

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),
- la subvention au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la RATP (17,6% des crédits),
- les subventions aux autres régimes ou dispositifs (congé de fin d'activité des conducteurs routiers, pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer et des anciens agents de certains chemins de fer secondaires) (4% des crédits).

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

L'État contribue à l'équilibre financier de ces régimes dans des proportions importantes. L'État doit donc être le garant de la bonne utilisation des deniers publics et veiller à la bonne gestion de ces régimes par les caisses de retraite et organismes concernés. Dans ce cadre, la direction du budget et la direction de la sécurité sociale concluent des conventions d'objectifs et de gestion (COG) portant sur des périodes de quatre ans (à l'avenir des périodes de 5 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 relatives aux régimes spéciaux de retraite, dont ceux des agents de la SNCF et de la RATP. Ainsi, divers décrets de 2008 ont appliqué à ces régimes spéciaux les mesures de la réforme des retraites de 2003 qui concernaient les régimes de retraite de la fonction publique (augmentation de la durée d'assurance pour le taux plein, décote et surcote, etc.).

De même, la loi n° 2010-1330 du 9 novembre 2010 portant réforme des retraites a été transposée réglementairement à ces mêmes régimes. La mesure d'augmentation de l'âge de départ à la retraite prévue par cette réforme n'a toutefois pris effet qu'à partir du 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 1er octobre, à compter l'année 2014. Depuis, la LFSS pour 2019 a décalé 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 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, en cours de conclusion entre la CPRP SNCF, 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 | PRÉSENTATION 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

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

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

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

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

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

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

- portent de 25 à 26 ans le nombre d'années requis pour bénéficier du régime sur la période du 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 1 fois le plafond annuel de la sécurité sociale (contre 1,5 fois précédemment) ;
- suppriment la dérogation « carrières longues » introduite par l'accord du 30 mai 2011.

Un aménagement « carrières longues » a également été apporté aux accords « voyageurs » du 2 avril 1998 par l'accord du 28 novembre 2011.

Les partenaires sociaux ont convenu, par le protocole d'accord du 19 avril 2017 sur les congés de fin d'activité, d'ouvrir une négociation sur la modernisation des dispositifs et d'y associer l'État.

Si les négociations n'ont pas encore été engagées à ce jour, elles devraient commencer dans les prochains mois. Une mission conjointe du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et de l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS), sera chargée de donner aux partenaires sociaux les outils nécessaires à la négociation, sans s'y substituer.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Départs en CFA sur la période (a)	Nb	2 324	2193	Sans objet	2400	2200	2200
Nombre de conducteurs embauchés au titre du CFA (b)	Nb	1 745	1853	Non déterminé	2040	1760	1760
Nombre de jeunes conducteurs embauchés au titre du CFA (c)	Nb	445	455	Non déterminé	510	440	440
Pourcentage de conducteurs embauchés par rapport au nombre de départs au titre du dispositif de CFA (ratio b/a)	%	75	84,5	85	85	80	80
Pourcentage de jeunes conducteurs embauchés par rapport au nombre total de conducteurs embauchés au titre du dispositif du CFA (ratio c/b)	%	26	24,55	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.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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, stratégies personnelles de fin de carrière, réformes successives... Ces phénomènes ont entraîné des variations parfois importantes des demandes, comme le montre le tableau ci-dessous :

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Entrants CFA	1 790	1 118	2 025	1 816	1 135	1 844	2 578	2 324	2 193

La baisse des départs en CFA survenue en 2019 par rapport à 2018 est de 5,63 %, elle est donc en diminution par rapport à 2017 où elle avoisinait les 10 %. La caisse prévoit un nombre de départ plus élevé en 2020 (environ 2400) puis stable autour de 2200 jusqu'en 2023 en se basant sur une moyenne des départs des dernières années.

Le nombre des embauches par contrepartie entre 2018 et 2019 a augmenté de 1 745 à 1 853 pour l'ensemble des conducteurs (soit 6,18 %) et seulement de 445 à 455 pour les jeunes conducteurs (soit 2,24 %). Les pourcentages de contrepartie d'embauche sont eux aussi stables jusqu'en 2023, selon les prévisions du gestionnaire du dispositif (Klésia). Celles-ci se basent sur une probable reproduction des comportements observés durant les dernières années réalisées.

OBJECTIF

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

La caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRPSNCF) est un organisme de sécurité sociale doté de la personnalité morale et placé sous la tutelle de l'État. Elle est chargée d'une mission de service public au profit des agents et anciens agents de la SNCF ainsi que de leurs ayants droit. Le décret n°2007-730 du 7 mai 2007 constitutif de la Caisse a prévu l'élaboration et la signature avec l'État d'une « convention d'objectifs et de gestion » (COG).

La troisième COG, qui a été approuvée par le Conseil d'administration de l'organisme le 28 juin 2018, couvre la période 2018-2021. Son ambition est de consolider les avancées des deux premières COG tout en poursuivant la modernisation de la caisse et l'amélioration de la qualité du service rendu pour les affiliés dans une optique de recherche accrue d'efficacité. En cohérence avec les objectifs du programme gouvernemental « Action publique 2022 », les moyens contractualisés doivent permettre à la caisse, tout en réalisant des économies importantes sur son fonctionnement, d'approfondir sa politique de digitalisation et de poursuivre la rénovation de ses systèmes d'information (refonte de son SI vieillesse). S'agissant des dépenses de fonctionnement, l'effort d'économies demandé à la caisse représente une diminution de 15 % sur la période 2018-2021. S'agissant des dépenses de personnel, la caisse sera soumise à un effort de réduction de ses effectifs de 2 % par an. La caisse poursuivra également la modernisation de son siège marseillais ce qui devrait conduire à terme à une baisse des coûts de fonctionnement du bâtiment et continuera à optimiser son patrimoine immobilier en lien avec la réduction de ses effectifs et l'évolution des modalités de stockage de ses archives. Dans un souci de cohérence, les indicateurs du programme destinés à suivre la qualité de la gestion de la caisse reprennent les indicateurs définis par le catalogue des indicateurs cibles communs de l'ensemble des organismes de sécurité sociale.

INDICATEUR

2.1 – Dépenses de gestion pour 1 € de prestations servies

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Coût de gestion (a)	M€	24,3	24,7	25,9	25,3	26,0	26,0
Volume des prestations servies (b)	M€	5 327,3	5 307,90	5 294,5	5292,4	5295,5	5349,6
Ratio a/b	%	0,46	0,47	0,49	0,48	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 PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

Pour les années 2020 2021, couvertes par la COG actuelle, les coûts de gestion correspondent aux dépenses prévues dans le budget initial de la Caisse pour cette même année impactée des clés 2020 de répartition des charges entre les régimes de retraite et de prévoyance. Les coûts de gestion de l'année 2021 intègrent l'évolution des charges de gestion administrative contractualisée par la Caisse au travers de sa COG actuelle.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Les années 2022 et 2023 n'étant pas prises en compte dans la COG actuelle de la Caisse, les coûts de gestion de ces deux années sont considérés, comme stables par rapport à 2021, dans l'attente d'une actualisation de la cible dans le cadre de la prochaine COG.

INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite	€	316	335	411	375	381	391

Précisions méthodologiques

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

Pour les années 2020-2021, couvertes par la COG actuelle, la masse salariale s'appuie sur le réalisé 2019. Elle tient compte de l'évolution du coût moyen agent de la Caisse définie dans la COG et intègre une hypothèse de baisse des effectifs de la Caisse de 2% par an en lien également avec la trajectoire de la COG pour cette période.

Pour les années 2022-2023, non couvertes par la COG actuelle, la variation des prévisions est liée à celle du nombre de pensions de droit direct mises en paiement dont la baisse s'explique notamment par la pyramide des âges des cotisants du régime spécial et la montée en charge des réformes passées.

INDICATEUR

2.3 – Taux de récupération des "indus"

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux de récupération des "indus"	%	94	93	94	94	94	94
Montant total des indus récupérés	€	6 990 000	6 960 000	Non déterminé	6 960 000	6 960 000	Non déterminé

Précisions méthodologiques

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le bon niveau de l'année 2020 s'inscrit dans la continuité des résultats des deux années antérieures et démontre une plus grande efficacité des services de la caisse qui entend poursuivre ses efforts dans ce sens en 2021 conformément

à l'objectif qui lui est assigné dans le cadre de la nouvelle COG. La valeur de 94 % est retenue en prévisionnel sur la période 2020-2023.

Il est important de noter que la cause principale des indus ne résulte pas d'erreurs de liquidation, mais des décès dont la Caisse n'avait pas connaissance au moment du paiement d'avance des pensions (92 % des indus).

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

OBJECTIF

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

La caisse de retraites du personnel de la RATP (CRP RATP) est un organisme de sécurité sociale de droit privé, doté de la personnalité morale et placé sous la tutelle de l'État. Elle est chargée d'une mission de service public au profit des agents et anciens agents du cadre permanent de la RATP ainsi que de leurs ayants droit. Le décret constitutif de la caisse de retraite de la RATP a prévu l'élaboration et la signature avec l'État d'une « convention d'objectifs et de gestion » (COG). Dans un souci de cohérence, les indicateurs du programme destinés à suivre la qualité de la gestion de la caisse reprennent les indicateurs cibles communs des organismes de sécurité sociale. La troisième COG (2017-2020) a été approuvée par le Conseil d'administration de la CRP RATP du 11 octobre 2017 et signée le 19 octobre 2017. Son ambition est de permettre un accès à une offre de service complète aux affiliés et promouvoir une caisse efficiente et socialement responsable.

INDICATEUR

3.1 – Dépenses de gestion pour 1 € de prestations servies

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Coût de gestion (a)	M€	4,88 (provisoire)	4,90	5,75	4,9	5,75	5,75
Volume des prestations servies (b)	M€	1 169	1 169	1 247	1197	1236	1306
Ratio a/b	%	0,42	0,42	0,46	0,41	0,47	0,44

Précisions méthodologiques

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

En 2020, l'augmentation prévisionnelle du PAP 2020 s'expliquait surtout par l'augmentation du coût de gestion figurant au numérateur du ratio. On constate néanmoins que les frais de gestion actualisés par la CRP RATP sont inférieurs aux prévisions et que globalement ces derniers sont souvent inférieurs à ceux des autres régimes de sécurité sociale qui tournent entre 2 % et 4 %. Globalement ils sont en nette diminution depuis une dizaine d'années (de 0,78 en 2009 à 0,42 en 2019), le budget global pour la COG 2017 – 2020 étant lui-même en diminution de 10 %.

L'évolution des pensions a proprement dite est fondée sur la progression des effectifs d'allocataires et sur la revalorisation annuelle des pensions sur la base de l'évolution de l'indice des prix, en application de l'article L. 161-25 du code de la sécurité sociale.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Pour calculer les prévisions 2021 – 2023, la caisse a reconduit le coût de gestion prévisionnel pour 2020, faute de budget voté, et a basé le volume des prestations servies sur les chiffres lui ayant été communiqués par son actuaire GALEA, ce qui lui a permis de dégager une cible pour 2023 à 0,44 %.

INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Coût unitaire d'une primo liquidation de pensions retraite	€	Non connu	55	59	59	60	60

Précisions méthodologiques

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

En revanche le recrutement de personnel sous convention Ucanass à la place de personnel sous statut RATP a permis de réduire sensiblement l'enveloppe salariale de la Caisse. Le remplacement des agents partant à la retraite par des agents plus jeunes et sans ancienneté, la réduction des effectifs et une nouvelle politique de promotion visent à permettre de diminuer dans les prochaines années les frais de personnel.

Ainsi pour 2021 - 2023, même si le régime de la RATP connaît aussi un creux démographique avec une diminution du nombre de primo liquidation, le coût unitaire d'une primo liquidation augmente peu, de 59 euros pour 2020 on passe à 60 euros en 2023.

INDICATEUR

3.3 – Taux de récupération des "indus"

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux de récupération des "indus"	%	94	82	75	75	75	75
Montant total des indus récupérés	€	124 458	72 633,53	Non déterminé	Non déterminé	Non déterminé	Non déterminé

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les modalités de calcul de l'indicateur ont évolué entre la COG 2013-2016 et la COG 2017-2020. A partir de 2017, l'indicateur est aligné sur celui des principaux régimes de retraite. Il est désormais calculé comme le ratio entre les montants financiers des indus recouverts au terme de 18 mois glissants et ceux constatés et non plus comme le ratio entre le nombre d'indus récupérés et le nombre d'indus générés sur l'année.

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 (70 %) puis plus ambitieux pour la fin de la période conventionnelle (75 %) et en cohérence avec les chiffres des autres régimes observés. Cet objectif semble pouvoir être poursuivi jusqu'en 2023.

En tout état de cause, un taux d'atteinte de 100 % pour cet indicateur n'est pas possible car d'une part les coûts de recouvrement excèdent la créance et d'autre part la Caisse est parfois dans l'impossibilité de recouvrer la créance et doit donc l'abandonner.

Par ailleurs, la CRPRATP ne fait pas de prévisions sur le montant des indus.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

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

2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

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

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP prévus en 2020
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 302 435 475	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	746 370 000	0
05 – Autres régimes	152 161 128	0
Total	4 200 966 603	0

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP prévus en 2020
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 302 435 475	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	746 370 000	0
05 – Autres régimes	152 161 128	0
Total	4 200 966 603	0

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
Titre 6 – Dépenses d'intervention	4 200 966 603	4 195 016 143	0	4 200 966 603	4 195 016 143	0
Transferts aux ménages	150 161 128	165 638 088	0	150 161 128	165 638 088	0
Transferts aux autres collectivités	4 050 805 475	4 029 378 055	0	4 050 805 475	4 029 378 055	0
Total	4 200 966 603	4 195 016 143	0	4 200 966 603	4 195 016 143	0

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	0	3 290 378 055	3 290 378 055	0	3 290 378 055	3 290 378 055
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	0	737 000 000	737 000 000	0	737 000 000	737 000 000
05 – Autres régimes	0	167 638 088	167 638 088	0	167 638 088	167 638 088
Total	0	4 195 016 143	4 195 016 143	0	4 195 016 143	4 195 016 143

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 31/12/2020

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 (RAP 2019)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2019	AE (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020
0	0	4 223 057 569	4 223 057 569	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP au-delà de 2023
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020	CP demandés sur AE antérieures à 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE antérieures à 2021
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2021 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021
4 195 016 143 0	4 195 016 143 0	0	0	0
Totaux	4 195 016 143	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2021

CP 2021 demandés sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2022 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 78,4 %**03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	3 290 378 055	3 290 378 055	0
Crédits de paiement	0	3 290 378 055	3 290 378 055	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
conducteurs	51 ans et 4 mois	51 ans et 11mois	52 ans et 7 mois	53 ans	53 ans et 5 mois	53 ans et 3 mois	53 ans et 7 mois	53 ans et 7 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
âge moyen de l'ensemble	55 ans et 8 mois	56 ans et 1 mois	56 ans et 6 mois	56 ans et 9 mois	57 ans et 3 mois	57 ans et 5 mois	57 ans et 9 mois	58 ans

La SNCF comptait environ 400 000 agents pour 316 000 pensionnés en 1947 alors que la CPRPSNCF ne compte plus qu'environ 134 991 cotisants pour près de 252 346 pensionnés en 2019, année pour laquelle le ratio démographique cotisants/retraités s'établissait à environ 0,63 (pondéré des pensions de réversion).

Financement de la CPRPSNCF :

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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). Le ratio démographique cotisants/retraités a connu, entre 2012 et 2019, les évolutions suivantes :

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

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

Le rapport entre la durée moyenne d'activité et la durée moyenne de service de la pension à la SNCF depuis 2012 figure sur le tableau ci-après :

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

Le rapport entre la subvention versée et la masse des pensions servies depuis 2012 figure sur le tableau ci-après :

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

En millions d'euros

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

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

en millions d'euros

Pour 2019, compte tenu de versements supérieurs au besoin de financement, on constate un disponible de 26,9 M€.

Par ailleurs, les engagements de L'État au titre du besoin de financement du régime de retraite de la SNCF à horizon 2019 ont été estimés à 218 milliards d'euros au 31 décembre 2019. Les détails sont présentés dans le compte général de L'État annexé au projet de loi de règlement pour 2019.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	3 290 378 055	3 290 378 055
Transferts aux autres collectivités	3 290 378 055	3 290 378 055
Total	3 290 378 055	3 290 378 055

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 et de la préparation du budget 2021 de la caisse, 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

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Charges en M€	LFI 2020	PLF 2021	Produits en M€	LFI 2020	PLF 2021
Pensions	5 281,40	5 246,10	Cotisations	1 988,40	1 919,70
dont allocation ASVI (1)	0,30	0,30	Contribution ASVI (1)	0,00	0,00
Gestion administrative	26,10	26,00	dont Gestion administrative (2)	26,10	26,00
Charges financières	0,00	0,00	Produits financiers et divers	0,80	0,80
Compensation inter-régimes	0,00	0,00	Compensation inter-régimes	30,00	30,00
			Compensation CNAV/AGIRC-ARCCO	14,00	30,00
			Subvention de l'État	3 274,10	3 290,40
Total charges	5 307,60	5 272,10	Total produits	5 307,60	5 272,10

(1) ASVI : allocation supplémentaire vieillesse et invalidité

(2) la gestion administrative est incluse dans les cotisations

Le régime devrait être bénéficiaire du système de compensation démographique inter-régimes en 2021. 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 GVT (glissement vieillissement technicité) des cotisants et des évolutions des taux de cotisations salariales et patronales, ces trois facteurs étant atténués par la baisse de l'effectif moyen cotisant.

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

Cependant, l'équilibre financier de la caisse de retraite, d'ores et déjà assuré par le versement d'une subvention de l'État, destinée à combler le déficit démographique, devra faire appel à l'avenir à un effort croissant de l'État, compte tenu de la divergence des prestations et des recettes de cotisations.

En effet la diminution du ratio démographique devrait s'accélérer dès lors que les recrutements au statut ont cessé et que le nombre de cotisants va en conséquence progressivement diminuer. La compensation CNAV-Agirc-Arrco mise en place par l'article 25 de la loi n° 2019-1446 de financement de la sécurité sociale pour 2020 modérera certes pour l'État le surcroît d'effort lié à l'arrêt, au 1er janvier 2020, des recrutements au cadre permanent de la SNCF en application de l'article 3 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, mais pas intégralement. Les modalités de cette compensation sont définies dans le cadre d'une convention tripartite, en cours de conclusion entre la CPRP SNCF, la CNAV et l'Agirc-Arrco.

Ainsi les effets sensibles de la fermeture du statut sur le niveau de la subvention d'équilibre de l'État ne se feront sentir qu'à long terme, compte tenu du « stock » à date de salariés encore au statut à la SNCF..

ACTION 17,6 %**04 – Régime de retraite du personnel de la RATP**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	737 000 000	737 000 000	0
Crédits de paiement	0	737 000 000	737 000 000	0

La Caisse de retraite du personnel de la Régie autonome des transports parisiens (CRPRATP), créée par le décret n°2005-1635 du 26 décembre 2005, porte tous les flux financiers relatifs au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la RATP, sans intervention de la RATP à laquelle elle s'est substituée 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 CRPRATP. La RATP s'acquitte 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 (hausses 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
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

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

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le rapport entre la durée moyenne d'activité et la durée moyenne de service de la pension à la RATP depuis 2012 figure sur le tableau ci-après :

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Durée moyenne d'activité (a)	34,41	33,93	34,19	34,48	34,82	35,36	35,32
Durée moyenne de service de la pension (b)	24,91	25,85	25,84	26,24	26,14	27,42	27,71
ratio a/b	1,36	1,31	1,32	1,31	1,33	1,29	1,27

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

Le rapport entre la subvention versée et la masse des pensions servies depuis 2012 figure sur le tableau ci-après :

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

En millions d'euros

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

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

En millions d'euros

En 2019, la caisse a reçu l'intégralité des fonds demandés, soit 679,9 M€ (la LFI étant de 736,2 M€). On note donc une différence d'exécution de 56,3 M€, s'expliquant par un nombre de départ moindre que le nombre envisagé, par l'utilisation d'un excédent de trésorerie de 2018, par le remboursement au titre de la compensation démographique et enfin par l'augmentation des cotisations sociales.

Aucune dette ne subsiste.

Les engagements de L'État au titre du besoin de financement du régime de retraite de la RATP à horizon 2019 ont été estimés à 113 milliards d'euros au 31 décembre 2019. Les détails sont présentés dans le compte général de L'État annexé au projet de loi de règlement pour 2019.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	737 000 000	737 000 000
Transferts aux autres collectivités	737 000 000	737 000 000
Total	737 000 000	737 000 000

La justification au premier euro d'une subvention à ce régime de retraite démographiquement déficitaire se fait au regard du compte de résultat prévisionnel du régime de retraite. La différence entre les charges et les ressources prévisionnelles constitue le besoin de financement du régime et donc la justification des moyens qui y sont consacrés par le budget de l'État. Les éléments présentés ci-dessous ont, à ce stade de l'année et de la préparation du budget 2020 de la caisse, un caractère indicatif. Ils permettent de comprendre les équilibres qui ont servi à déterminer la subvention de l'État au régime de retraite.

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

Charges en M€C	LFI 2020	PLF 2021	Produits en M€	LFI 2020	PLF 2021
Pensions	1 190,60	1 214, 8	Cotisations	503,2	508,3
Compensation inter-régimes	30,3	30,6	Autres produits	0,5	0,5
Charges financières	0,4	0,4	Subvention de l'État	717,5	737,0
Total charges	1 221,3	1 245,8	Total produits	1 221,3	1 245,8

Le régime contribue au financement du mécanisme de compensation démographique inter-régimes. Les charges de gestion sont encadrées par la convention d'objectifs et de gestion. Les charges de retraite progressent sous l'effet de l'augmentation des effectifs d'allocataires et de la revalorisation annuelle des pensions indexée sur l'inflation.

Pour l'année 2021, le nombre de pensionnés du régime spécial devrait être de 52 456 et le nombre de cotisants de 42 500.

En ce qui concerne les prévisions de départ en retraite, il convient de préciser qu'au 1er janvier 2020, un stock important de non allocataires a déjà un droit au départ ouvert à la CRP RATP et peut donc liquider sa pension à tout moment. L'effectif des cotisants est stable sur l'horizon de projection compte tenu de l'hypothèse de remplacement de chaque agent liquidant sa pension par un nouvel actif.

ACTION 4,0 %**05 – Autres régimes**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	167 638 088	167 638 088	0
Crédits de paiement	0	167 638 088	167 638 088	0

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	167 638 088	167 638 088
Transferts aux ménages	165 638 088	165 638 088
Transferts aux autres collectivités	2 000 000	2 000 000
Total	167 638 088	167 638 088

TRANSFERTS AUX MÉNAGES

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le congé de fin d'activité des conducteurs routiers (143,8 M€ AE=CP)

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

Depuis le 1^{er} juillet 2011, l'âge d'entrée dans le dispositif est reculé de 55 à 57 ans pour tenir compte de la réforme des retraites de 2010 (passage de l'âge du départ à la retraite de 60 à 62 ans). Le financement est réalisé selon des clés de répartition fixées par l'accord du 30 mai 2011 relatif aux congés de fin d'activité, qui tire les conséquences du recul de l'âge d'entrée et recentre pour l'avenir la participation de l'Etat au versement des allocations pour les bénéficiaires âgés de 59,5 ans à 62 ans.

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

I. AGECEFA

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
âge moyen	56,96	56,73	56,78	56,97	57,08	57,46	57,47	57,66
Allocation moyenne	1 809	1 836	1 881	1 895	1 926	1 916	1 922	1 943

II. FONGECFA

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
âge moyen	56,6	56,53	56,89	57,83	57,78	57,73	57,7	57,61
allocation moyenne	1 822	1 841	1 863	1 842	1 862	1 901	1 934	1 971

Le montant de 143,7 M€ inscrit pour 2021 tient compte :

- du report de 55 à 57 ans de l'âge d'entrée dans les régimes de CFA ;
- de la répartition 50 %/50 % entre l'État et les partenaires sociaux du surcoût issu de la modification par la loi de financement de la sécurité sociale pour 2012 du calendrier de la réforme des retraites issu de la loi du 9 novembre 2010 ;
- de la suppression par les accords du 11 mars 2014 de la dérogation « carrières longues » introduite par l'accord du 30 mai 2011.

En 2020 la moyenne annuelle du FONGECFA est de 8 460 bénéficiaires (soit 1 170 sorties et 2 200 entrées dans le régime) et la moyenne annuelle de l'AGECFA est de 737 bénéficiaires (soit 175 sorties et 200 entrées dans le régime). Pour l'année 2021, le nombre de nouveaux bénéficiaires devrait être de 2 200 pour le FONGECFA et de 200 pour l'AGECFA. Globalement entre 2019 et 2021 on constate une augmentation du nombre de bénéficiaires FONGECFA et une diminution du nombre de bénéficiaires AGECEFA.

Les pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer (21,8 M€ 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 2021) :

Régime	Nombre prévisionnel de bénéficiaires	Coût prévisionnel
--------	--------------------------------------	-------------------

		(en euros)
Chemins de fer d'Afrique du Nord du Niger-Méditerranée	3 209	21 440 800
Transports urbains tunisiens et marocains	62	350 057
Réseau Franco-éthiopien	5	45 000

Les pensions de certains anciens agents des chemins de fer secondaires d'intérêt local (33 000 € 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 75 bénéficiaires en 2020.

TRANSFERTS AUX AUTRES COLLECTIVITÉS

Le complément de retraite des conducteurs routiers (2 M€ 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.

L'allocation moyenne annuelle servie par la CARCEPT depuis 2012 est la suivante :

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

Pour 2021, il est prévu une population de 341 personnes pour le Titre II et de 435 bénéficiaires pour le Titre III.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

SYNTHÈSE DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Opérateur ou Subvention	LFI 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	0	0	0	0
Total des subventions pour charges de service public	0	0	0	0
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	0	0	0	0

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

EMPLOIS DES OPÉRATEURS

Intitulé de l'opérateur	LFI 2020				PLF 2021					
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			
			sous plafond	hors plafond			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis
Total										

(1) Emplois des opérateurs inclus dans le plafond d'emplois du ministère

PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

	ETPT
Emplois sous plafond 2020	
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2020	
Impact du schéma d'emplois 2021	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2021	
Rappel du schéma d'emplois 2021 en ETP	

