

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

2020

RÉGIMES SOCIAUX ET DE
RETRAITE DES
TRANSPORTS
TERRESTRES



Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

PROGRAMME 198

RÉGIMES SOCIAUX ET DE RETRAITE DES TRANSPORTS TERRESTRES

MINISTRE CONCERNÉE : ELISABETH BORNE, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Présentation stratégique du projet annuel de performances	4
Objectifs et indicateurs de performance	7
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	14
Justification au premier euro	17

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 (78,6 % des crédits),
- la subvention au régime de retraite du personnel du cadre permanent de la RATP (17,8 % 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) (3,6 % 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 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 quatre 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 s'illustre également par la réforme de 2008 de plusieurs régimes spéciaux de retraite, dont ceux des agents de la SNCF et de la RATP, destinée à rapprocher progressivement ces régimes spéciaux de celui de la fonction publique. 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 mise en œuvre par voie réglementaire pour 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, comme le prévoyait 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 1er janvier.

Les rapports d'activité des deux caisses de retraite retracent de manière détaillée la situation de ces régimes, les dernières évolutions et réformes et leurs impacts. Ces différentes réformes ont notamment eu pour effet de modifier peu à peu les comportements de départ en retraite des agents de la SNCF et de la RATP avec une augmentation progressive 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 cessera de recruter au statut SNCF à compter du 1^{er} janvier 2020, ce qui aura pour effet de transformer la population des agents statutaires SNCF en un groupe fermé de cotisants. A 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.

Conformément aux engagements pris par le Président de la République à l'issue du grand débat national, le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2020 traduit la priorité donnée au pouvoir d'achat des retraités aux ressources les plus modestes. Ainsi, les retraités dont la retraite brute globale est inférieure à 2 000 euros par mois, verront leur pension revalorisée à hauteur de l'inflation en 2020. Cet effort financier est également étendu aux personnes en situation d'invalidité, dont les pensions brutes sont inférieures à 2 000 euros. Les pensions supérieures à ce seuil seront revalorisées en 2020, comme ce fut le cas en 2019, à hauteur de 0,3 %. Cet engagement a également été mis en œuvre pour les régimes financés par le programme 198.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

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

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF

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.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEUR

Niveau des embauches de conducteurs en contrepartie des départs en CFA

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Départs en CFA sur la période (a)	Nb	2 578	2 324	SO	SO	SO	SO
Nombre de conducteurs embauchés au titre du CFA (b)	Nb	1 907	1 745	ND	ND	ND	ND
Nombre de jeunes conducteurs embauchés au titre du CFA (c)	Nb	475	445	ND	ND	ND	ND
Pourcentage de conducteurs embauchés par rapport au nombre de départs au titre du dispositif de CFA (ratio b/a)	%	74	75	85	85	85	85
Pourcentage de jeunes conducteurs embauchés par rapport au nombre total de conducteurs embauchés au titre du dispositif du CFA (ratio c/b)	%	25	26	25	25	25	27

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). Par ailleurs, les différentes réformes ont entraîné des variations parfois importantes des demandes (1 790 entrants dans le dispositif du CFA en 2011, 1 118 en 2012, 2 025 en 2013, 1 816 en 2014, 1 135 en 2015, 1 844 en 2016, 2 578 en 2017 et 2 324 en 2018).

La baisse des départs en CFA survenue en 2018 par rapport à 2017 est de 9,8 % (10 % pour le FONGECFA et 8,7 % pour l'AGECEFA).

La diminution du nombre des embauches par contrepartie entre 2017 et 2018 est différenciée de 1907 à 1745, soit 8,5 % pour l'ensemble des conducteurs et seulement de 475 à 445, soit 6,3 % pour les jeunes conducteurs.

OBJECTIF

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

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

La troisième COG, qui a été approuvée par le Conseil d'administration de l'organisme le 28 juin 2018, couvre la période 2018-2021. Son ambition est de consolider les avancées des deux premières COG tout en poursuivant la modernisation de la caisse et l'amélioration de la qualité du service rendu pour les affiliés dans une optique de

recherche accrue d'efficacité. En cohérence avec les objectifs du programme gouvernemental « Action publique 2022 », les moyens contractualisés doivent permettre à la caisse, tout en réalisant des économies importantes sur son fonctionnement, d'approfondir sa politique de digitalisation et de poursuivre la rénovation de ses systèmes d'information (refonte de son SI vieillisse). Ainsi, 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

Dépenses de gestion pour 1 € de prestations servies

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Coût de gestion (a)	M€	24,7	24,3	25,8	26,2	25,9	25,9
Volume des prestations servies (b)	M€	5 308,7	5 327,3	5 364	5 311,10	5 294,5	5 363
Ratio a/b	%	0,47	0,46	0,48	0,49	0,49	0,48

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 prévisions de prestations à servir à partir de 2020 ont été calculées en tenant compte de l'annonce présidentielle d'une revalorisation différenciée des prestations, mesure qui sera portée en PLFSS 2020 : + 1 % pour les pensions inférieures à 2000 € et 0,3 % pour les pensions supérieures à 2000 €.

La trajectoire du budget de gestion administrative est conforme à la COG 2018-2021,

La variation de même sens du coût de gestion et du volume des prestations servies aboutit à un ratio presque identique pour 2019 et 2020.

INDICATEUR

Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite	€	296	316	327	349	411	390

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 se déroule en trois temps : reconstitution de la carrière, attribution ou liquidation d'un droit puis 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.

Cet indicateur est très sensible aux comportements de départs en retraite.

L'augmentation du coût unitaire constatée en 2018 est à rapprocher de la diminution du nombre des primo-liquidations de pensions figurant au dénominateur du ratio. Le même phénomène peut être constaté pour les années 2019 et 2020, conséquence de la pyramide des âges de la population concernée qui se caractérise par un creux démographique au sein de la population des agents statutaires SNCF

Même si, en application des COG successives, les dépenses de personnel baissent tendanciellement, elles restent rigides à court terme et ne peuvent donc s'ajuster automatiquement d'une année sur l'autre au nombre de primo-liquidations constatées, caractérisé par une forte volatilité.

INDICATEUR

Taux de récupération des "indus"

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Taux de récupération des "indus"	%	94	94	94	94	94	97
Montant total des indus récupérés	€	6 840 000	6 990 000	ND	ND	ND	ND

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 niveau d'indus récupérés de l'année 2018 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 pour les années 2019 et 2020 conformément à l'objectif qui lui est assigné dans le cadre de la nouvelle COG.

En tout état de cause, un taux d'atteinte de 100 % pour cet indicateur n'est pas possible pour deux raisons :

- dans certains cas, les coûts de recouvrement excèdent la créance, il est donc choisi de l'abandonner ;
- la caisse est parfois dans l'impossibilité de recouvrer la créance (insolvabilité, décès ou disparition du débiteur...) et doit donc l'abandonner.

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

OBJECTIF

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

Dépenses de gestion pour 1 € de prestations servies

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Coût de gestion (a)	M€	4,64	4,88 (provisoire)	5,84	4,90	5,75	5,75
Volume des prestations servies (b)	M€	1 124	1 169	1 211	1 210	1 247	1 228
Ratio a/b	%	0,41	0,42	0,482	0,4	0,46	0,461

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

L'augmentation prévue pour 2020 de l'indicateur 3.1 s'explique par l'évolution du volume de prestations servies et par l'évolution du coût de gestion figurant au numérateur du ratio. Ce coût est toutefois cohérent avec le budget de gestion administrative contractualisé avec la caisse dans le cadre de la COG 2017-2020 et il intègre l'ensemble des dépenses de gestion administrative y compris les dépenses d'investissement.

Il est à noter que les frais de gestion de la CRP RATP sont inférieurs à ceux des autres régimes de sécurité sociale. Malgré un léger ressaut en 2020, ils sont par ailleurs globalement en nette diminution depuis une dizaine d'années, passant de 0,78 en 2009 à 0,42 en 2018. Enfin, le budget exécuté par la caisse est également systématiquement inférieur au montant des crédits dont elle pouvait disposer.

Les prévisions de prestations à servir en 2020 ont été calculées en tenant compte de l'annonce présidentielle d'une revalorisation différenciée des prestations (+ 1 % pour les pensions inférieures à 2000 € et 0,3 % pour les pensions supérieures à 2000 €), mesure portée en PLFSS 2020.

INDICATEUR

Coût unitaire d'une primo liquidation de pension de retraite

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Coût unitaire d'une primo liquidation de pensions retraite	€	237	271	368	368	395	365

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.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

L'augmentation du ratio entre 2018 et 2019 s'explique par une relative stabilité, en parallèle, des dépenses de personnel affecté au processus de liquidation dans un contexte de baisse du nombre de primo liquidations,

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.

INDICATEUR

Taux de récupération des "indus"

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Taux de récupération des "indus"	%	71	94	74	74	75	75
Montant total des indus récupérés	€	18 543	124 458	ND	ND	ND	ND

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 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.

Le niveau de l'année 2018 devrait ainsi pouvoir être dépassé en 2019 et 2020.

En tout état de cause, un taux d'atteinte de 100 % pour cet indicateur n'est pas possible pour deux raisons :

- dans certains cas, les coûts de recouvrement excèdent la créance, il est donc choisi de l'abandonner ;
- la caisse est parfois dans l'impossibilité de recouvrer la créance (insolvabilité, décès ou disparition du débiteur...) et doit donc l'abandonner.

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP attendus 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 attendus 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

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus en 2019
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 303 048 089	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	736 202 666	0
05 – Autres régimes	124 242 045	0
Total	4 163 492 800	0

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus en 2019
03 – Régime de retraite du personnel de la SNCF	3 303 048 089	0
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	736 202 666	0
05 – Autres régimes	124 242 045	0
Total	4 163 492 800	0

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Titre 6 – Dépenses d'intervention	4 163 492 800	4 200 966 603	0	4 163 492 800	4 200 966 603	0
Transferts aux ménages	122 242 045	150 161 128	0	122 242 045	150 161 128	0
Transferts aux autres collectivités	4 041 250 755	4 050 805 475	0	4 041 250 755	4 050 805 475	0
Total	4 163 492 800	4 200 966 603	0	4 163 492 800	4 200 966 603	0

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU 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	3 302 435 475	3 302 435 475	0	3 302 435 475	3 302 435 475
04 – Régime de retraite du personnel de la RATP	0	746 370 000	746 370 000	0	746 370 000	746 370 000
05 – Autres régimes	0	152 161 128	152 161 128	0	152 161 128	152 161 128
Total	0	4 200 966 603	4 200 966 603	0	4 200 966 603	4 200 966 603

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

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								

TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			
Transferts sortants			

MESURES DE PÉRIMÈTRE

COÛTS SYNTHÉTIQUES

■ INDICATEURS IMMOBILIERS

■ RATIO D'EFFICIENCE BUREAUTIQUE

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

DÉPENSES PLURIANNUELLES

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

MARCHÉS DE PARTENARIAT

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2007-2014

Action / Opérateur	CPER 2007-2014 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
CPER 2007-2014						

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	CPER 2015-2020 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
CPER 2015-2020						

Total des crédits de paiement pour ce programme

CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020

GRANDS PROJETS TRANSVERSAUX

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
0	0	4 163 492 800	4 163 492 800	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
4 200 966 603 0	4 200 966 603 0	0	0	0
Totaux	4 200 966 603	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
100%	0%	0%	0%

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 03 78,6%**Régime de retraite du personnel de la SNCF**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	3 302 435 475	3 302 435 475	0
Crédits de paiement	0	3 302 435 475	3 302 435 475	0

La Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la société nationale des chemins de fer français (CPRP-SNCF), 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 CPRP-SNCF. La SNCF s'acquitte de contributions patronales libératoires (taux T1 calibré pour équivaloir le taux employeur des régimes de droit commun et taux T2 pour le financement partiel des droits spécifiques du régime) et lui reverse les cotisations salariales (9,33 % en 2020). Ces taux s'appliquent à une assiette qui n'intègre pas la totalité de la rémunération des agents, certaines primes ou accessoires de rémunération n'étant pas soumis à cotisations retraite. Les modalités de calcul du taux T1 visent à égaliser en montants le volume de cotisations que l'entreprise et les salariés acquitteraient s'ils étaient affiliés aux régimes de droit commun (CNAV + AGIRC-ARRCO).

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 de montée en charge prévu par 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 CPRP SNCF (hausse des cotisations et augmentation progressive de la durée d'assurance).

Enfin, le régime de retraite est également concerné par l'article 3 de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire qui impose au GPF d'arrêter les recrutements au statut SNCF à compter du 1^{er} janvier 2020, stoppant ainsi les nouvelles affiliations au régime de retraite.

Sur le plan du financement du régime spécial de retraite, cette mesure présente deux conséquences. D'une part, dès l'année 2020, le régime spécial de retraite de la SNCF, géré en répartition, devrait constater un besoin de financement supplémentaire à l'inverse des régimes de droit commun (CNAV et AGIRC-ARRCO) qui bénéficieront de nouvelles cotisations sans supporter, à court terme, des charges de pension supplémentaires. D'autre part, et à plus long terme seulement, l'arrêt des recrutements au statut devrait conduire à une baisse du nombre de pensionnés et donc une réduction des pensions versées et du besoin de financement du régime spécial de retraite de la SNCF.

Le PLFSS pour 2020 porte une mesure instaurant une obligation de compensation partielle par les régimes de droit commun (CNAV + AGIRC-ARRCO) de la perte de cotisations constatée par le régime spécial de la SNCF. Dans le cadre du mécanisme envisagé, des transferts financiers seront donc organisés entre les régimes de droit commun et le régime spécial via une convention qu'ils devront élaborer avant le 1^{er} juillet 2020. Ces transferts financiers seront

évalués en fonction des ressources et charges respectives de chacun des régimes et prendront notamment en compte les transferts financiers résultant de la compensation démographique inter-régimes. L'Etat assumera quant à lui le besoin de financement supplémentaire restant et correspondant notamment au différentiel de taux de cotisations entre les régimes de droit commun et le régime spécial, soit environ 40 % de la perte de cotisations pour la CRPP SNCF liée à la fermeture du statut. Dans l'éventualité où les régimes ne parviendraient pas à se mettre d'accord sur le contenu de la convention avant le 1^{er} juillet 2020, le pouvoir réglementaire sera autorisé à intervenir par décret.

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
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
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
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

Source : CPRP-SNCF

La SNCF comptait environ 400 000 agents pour 316 000 pensionnés en 1947 alors que la CPRP SNCF ne compte plus qu'environ 139 000 cotisants pour près de 256 700 pensionnés en 2018, année pour laquelle le ratio démographique cotisants/retraités s'établissait à environ 0,64 (pondéré des pensions de réversion).

Financement de la CPRP SNCF

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 2018, les évolutions suivantes :

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0,68	0,68	0,68	0,67	0,66	0,65	0,64

Source : CPRP-SNCF

Le rapport entre les années validées et les années cotisées à la SNCF depuis 2012 figure sur le tableau ci-après :

année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Années validées (a)	35,25	35,5	35,95	36,15	36,45	37,25	37,5
Années cotisées (b)	34,7	34,95	35,5	35,7	35,95	36,45	36,8
ratio a/b	1,02	1,02	1,01	1,01	1,01	1,02	1,019

Source : CPRP-SNCF

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
Durée moyenne d'activité (a)	32,52	32,53	32,63	32,58	32,7	32,69	32,67
Durée moyenne de service de la pension	28,17	28,23	28,37	28,7	28,76	28,95	29,04

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

(b)							
ratio a/b	1,15	1,15	1,15	1,14	1,14	1,13	1,125

Source : CPRP-SNCF

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
Subvention versée (a)	3 307,40	3 334,10	3 310,93	3 281,30	3 266,40	3 279,8	3 307,1
Pensions servies (b)	5 267,7	5 317,1	5 312,9	5 288,7	5 265,6	5 308,3	5 327,3
Ratio a/b	0,628	0,627	0,623	0,620	0,620	0,616	0,62

En millions d'euros

Source : CPRP-SNCF

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
cotisations reçues (a)	1 975,8	2 011,7	2 039,11	2 041,7	2 016,3	1 949,50	2 008,60
pensions servies (b)	5 267,7	5 317,1	5 312,9	5 288,7	5 265,6	5 308,3	5 327,3
ratio a/b	0,38	0,38	0,38	0,39	0,38	0,37	0,38

En millions d'euros

Source : CPRP-SNCF

Pour 2018, compte tenu, d'une part, de la dette de l'État envers la caisse du fait de la révision du taux T1 sur les années 2013 à 2015, du besoin de contribution d'équilibre pour 2018 de 3 307,1 M€, et, d'autre part, des versements de l'État de 3 408 M€, il subsiste à la fin de l'année 2018 une créance résiduelle de la Caisse sur l'État de 3,3 M€.

Par ailleurs, les engagements de l'État au titre du besoin de financement du régime de retraite de la SNCF à horizon 2018 ont été estimés à 197 milliards d'euros au 31 décembre 2018. Les détails sont présentés dans le compte général de l'État annexé au projet de loi de règlement pour 2018.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	3 302 435 475	3 302 435 475
Transferts aux autres collectivités	3 302 435 475	3 302 435 475
Total	3 302 435 475	3 302 435 475

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.

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

Charges en M€	LFI 2019	PLF 2020	Produits en M€	LFI 2019	PLF 2020
Pensions	5 337,30	5 294,20	Cotisations	2 054,00	2 001,10
dont allocation ASVI (1)	0,30	0,30	Contribution ASVI (1)	0,30	0,30
Gestion administrative	25,80	25,90	dont Gestion administrative (2)	25,8	25,90
Charges financières	0,40	0,00	Produits financiers et divers	0,50	0,60
Compensation inter-régimes	0,00	0,00	Compensation inter-régimes	6,00	16,00
			Subvention de l'État	3 303,00	3 302,40
Total charges	5 363,80	5 320,40	Total produits	5 363,80	5 320,40

(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 2020. Les charges de gestion sont encadrées par la COG. Les charges de retraite évoluent sous l'effet de la revalorisation annuelle des pensions, 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.

Pour l'année 2020, le nombre de pensionnés devrait être de 249 464 et le nombre de cotisants de 126 769.

La baisse prévue des cotisations en 2020 liée à la fin du recrutement au statut particulier des agents SNCF, sera plus élevée que la diminution des pensions, ce qui rend nécessaire, malgré la baisse des prestations à servir, le maintien, à son niveau de 2019, de la subvention de l'État qui est juridiquement tenu d'équilibrer le régime en application de l'article du 2° de l'article 1^{er} du décret n°2007-1056 du 28 juin 2007 relatif aux ressources de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français.

Par ailleurs comme indiqué dans la présentation stratégique du programme, le PLFSS pour 2020 instaure à compter de 2020 un mécanisme de compensation du régime spécial, géré par CPRP SNCF, par les régimes de droit commun (CNAV+AGIRC-ARRCO). Compte tenu du mécanisme de compensation envisagé, le transfert financier résultant de cette compensation ne devrait toutefois intervenir qu'en 2021.

ACTION n° 04 17,8%

Régime de retraite du personnel de la RATP

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	746 370 000	746 370 000	0
Crédits de paiement	0	746 370 000	746 370 000	0

La Caisse de retraite du personnel de la Régie autonome des transports parisiens (CRP RATP), 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 CRP RATP. La RATP s'acquitte d'une contribution patronale libératoire (taux provisionnel de 19,17 % en 2019) et lui reverse les cotisations salariales (12,95 % en 2019 et en 2020). Ces taux s'appliquent à une assiette qui n'intègre pas la totalité de la rémunération des agents, certaines primes ou accessoires de rémunération n'étant pas soumis à cotisations retraite.

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Les modalités de calcul du taux patronal et du taux salarial visent toutefois à égaliser en montants le volume de cotisations que l'entreprise et les salariés acquitteraient s'ils étaient affiliés aux régimes de droit commun.

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 de montée en charge prévue par 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
âge moyen	54,46 ans	55,25 ans	54,7 ans	54,8 ans	55,11 ans	55,46 ans	55,86 ans

Financement de la CRPRATP

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 départs en retraite précoces). Le ratio démographique cotisants/retraités a baissé de manière continue entre 2011 et 2018 :

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0,95	0,89	0,89	0,88	0,88	0,86	0,85	0,84

Le rapport entre les années validées et les années cotisées à la RATP depuis 2012 figure sur le tableau ci-après :

année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Années validées (a)	39,42	39,7	39,74	40,08	40,63	40,9	41,25
Années cotisées (b)	29,83	30,28	30,18	30,55	30,31	30,72	30,94
ratio a/b	1,32	1,31	1,32	1,31	1,34	1,33	1,33

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

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	1,38	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 2018.

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
Subvention versée (a)	575,3	611,1	619,0	618,3	636,6	680,6	712,3
Pensions servies (b)	991,9	1 027,5	1 043,1	1 058,9	1 087,7	1 124,9	1 153,1
Ratio a/b	0,580	0,594	0,593	0,583	0,585	0,61	0,62

En millions d'euros

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

année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
cotisations reçues (a)	439,77	441,6	459,08	469,1	478,2	479,1	467,3
pensions servies (b)	991,9	1 027,5	1 043,1	1 058,9	1 087,7	1 124,9	1 153,10
ratio a/b	0,44	0,43	0,44	0,44	0,44	0,43	0,41

En millions d'euros

En 2018, la caisse a reçu l'intégralité des fonds demandés, soit 712,3 M€ (la LFI étant de 709,3 M€). Aucune dette ne subsiste.

Les engagements de l'Etat au titre du besoin de financement du régime de retraite de la RATP à 2 118 sont estimés à 87,246 milliards d'euros au 31 décembre 2018. Les détails de cette estimation sont présentés dans le compte général de l'État annexé au projet de loi de règlement pour 2018.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	746 370 000	746 370 000
Transferts aux autres collectivités	746 370 000	746 370 000
Total	746 370 000	746 370 000

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 2019 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 2019	PLF 2020	Produits en M€	LFI 2019	PLF 2020
----------------	----------	----------	----------------	----------	----------

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Pensions	1 200,80	1 216,07	Cotisations	496,90	501,40
Compensation inter-régimes	32,30	32	Autres produits	0,30	0,50
Charges financières	0,30	0,20	Subvention de l'État	736,20	746,37
Total charges	1 233,40	1 248,27	Total produits	1 233,40	1 248,27

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 différenciée des pensions.

Pour l'année 2020, le nombre de pensionnés du régime spécial devrait être de 53 160 et le nombre de cotisants de 42 710.

L'augmentation des pensions en 2020 est plus élevée que l'augmentation des cotisations, ce qui explique l'augmentation de la subvention de l'État, les autres paramètres étant stables.

ACTION n° 05 3,6%

Autres régimes

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	152 161 128	152 161 128	0
Crédits de paiement	0	152 161 128	152 161 128	0

L'État subventionne, par ailleurs, deux dispositifs d'aide au départ à la retraite spécifiques 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	152 161 128	152 161 128
Transferts aux ménages	150 161 128	150 161 128
Transferts aux autres collectivités	2 000 000	2 000 000
Total	152 161 128	152 161 128

TRANSFERTS AUX MENAGES

Le congé de fin d'activité des conducteurs routiers (126,13 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 un accord entre l'État et les partenaires sociaux.

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

I. AGECEFA

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

II. FONGECFA

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

Le montant de 126,13 M€ inscrit pour 2020 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.

Pour l'année 2020, le nombre de bénéficiaires devrait être de 7 961 pour le FONGECFA et de 769 pour l'AGECEFA, soit un total de 8 730.

La forte augmentation de 2020 (126,1 M€) par rapport à 2019 (95,38 M€) est due au FONGECFA et peut s'expliquer par la démographie (7 961 bénéficiaires prévus en 2020 contre 7 327 prévus à l'origine en 2019, une prévision actualisée fournissant par ailleurs un chiffre de 7 091). Le nombre de bénéficiaires de l'AGECEFA est quasi-stable (769 bénéficiaires prévus en 2020 contre 773 en 2019, une prévision actualisée fournissant par ailleurs un chiffre de 763).

Les pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer (24,01 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 2020) :

Régime	Nombre prévisionnel de bénéficiaires	Coût prévisionnel (en euros)
Chemins de fer d'Afrique du Nord du Niger-Méditerranée	3 534	23 533 774

Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres

Programme n° 198 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Transports urbains tunisiens et marocains	69	432 253
Réseau Franco-éthiopien	8	48 028

Les pensions de certains anciens agents des chemins de fer secondaires d'intérêt local (17 339 € 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
allocation Titre II	3 016	2 909	2 719	2 571	2 455	2 251	1 882
allocation Titre III	1 754	1 702	1 670	1 614	1 567	1 514	1 508

Pour 2020, il est prévu une population de 281 personnes pour le Titre II et de 411 bénéficiaires pour le Titre III.