

N° 159

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 21 novembre 2013

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des affaires sociales (1) sur le projet de loi de finances pour 2014, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME V

RÉGIMES SOCIAUX ET DE RETRAITE

Par Mme Christiane DEMONTÈS,

Sénatrice.

(1) Cette commission est composée de : Mme Annie David, *présidente* ; M. Yves Daudigny, *rapporteur général* ; M. Gilbert Barbier, Mmes Isabelle Debré, Catherine Deroche, Catherine Génisson, MM. Jean-Pierre Godefroy, Claude Jeannerot, Jacky Le Menn, Alain Milon, Jean-Marie Vanlerenberghe, *vice-présidents* ; Mmes Aline Archimbaud, Claire-Lise Champion, M. Jean-Noël Cardoux, Mme Chantal Jouanno, M. Marc Laménie, *secrétaires* ; Mme Jacqueline Alquier, M. Jean-Paul Amoudry, Mmes Françoise Boog, Natacha Bouchart, Marie-Thérèse Bruguière, Caroline Cayeux, M. Bernard Cazeau, Mmes Karine Claireaux, Laurence Cohen, Christiane Demontès, MM. Gérard Dériot, Jean Desessard, Mme Muguet Dini, Mme Anne Emery-Dumas, MM. Guy Fischer, Michel Fontaine, M. Bruno Gilles, Mmes Colette Giudicelli, Samia Ghali, Christiane Hummel, M. Jean-François Husson, Mme Christiane Kammermann, MM. Ronan Kerdraon, Georges Labazée, Jean-Claude Leroy, Gérard Longuet, Hervé Marseille, Mmes Michelle Meunier, Isabelle Pasquet, MM. Louis Pinton, Hervé Poher, Mmes Gisèle Printz, Catherine Procaccia, MM. Henri de Raincourt, Gérard Roche, René-Paul Savary, Mme Patricia Schillinger, MM. René Teulade, François Vendasi, Michel Vergoz, Dominique Watrin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 1395, 1428 à 1435 et T.A. 239

Sénat : 155 et 156 (annexe n°23) (2013-2014)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LA MISSION RÉGIMES SOCIAUX ET DE RETRAITE EN 2014 : DES CRÉDITS EN BAISSSE DE 1,6 % PAR RAPPORT À 2013	7
A. LA MISSION « RÉGIMES SOCIAUX ET DE RETRAITE »	7
1. Une mission qui regroupe la quasi-totalité des concours de l'Etat aux régimes de retraite spéciaux en situation de déficit	7
2. Des régimes aux profils très inégaux	8
B. DES CRÉDITS POUR 2014 EN DIMINUTION DE 1,6 %	11
1. Un périmètre quasiment stable	11
2. Des crédits en légère diminution en 2014	11
II. LES RÉGIMES DE RETRAITE DES TRANSPORTS TERRESTRES	14
A. LES RÉGIMES DE RETRAITE DE LA SNCF ET DE LA RATP	14
1. L'évolution des règles applicables	14
a) Le régime de la SNCF	15
b) Le régime de la RATP	17
2. Les perspectives financières	18
a) Le régime de la SNCF	18
b) Le régime de la RATP	20
B. LES RÉGIMES DES ANCIENS SERVICES PUBLICS DE TRANSPORT	21
1. Le fonds spécial d'assurance vieillesse des chemins de fer secondaires	21
2. Les pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer	22
C. LES DISPOSITIFS SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT ROUTIER	23
1. Le congé de fin d'activité des conducteurs routiers	23
2. Le complément de retraite des conducteurs routiers	24
III. LE RÉGIME DE RETRAITE DES MARINS	25
A. LES SPÉCIFICITÉS DU RÉGIME DES MARINS	25
1. Une organisation modernisée	25
2. Des règles de fonctionnement particulières	26
B. UN RÉGIME TRÈS LARGEMENT FINANÇÉ PAR LA SUBVENTION DE L'ÉTAT	27

IV. LES AUTRES RÉGIMES SPÉCIAUX FERMÉS ET EN VOIE D'EXTINCTION	29
A. LE RÉGIME DE RETRAITE DES MINES.....	29
1. <i>Les caractéristiques particulières du régime</i>	29
2. <i>Les perspectives financières.....</i>	30
B. LES AUTRES RÉGIMES FERMÉS.....	31
1. <i>Le régime de retraite de la Seita.....</i>	31
2. <i>Le régime spécial de l'Imprimerie nationale</i>	32
3. <i>La caisse des retraites des régies ferroviaires d'outre-mer.....</i>	32
4. <i>Les versements liés à la liquidation de l'ORTF</i>	33
EXAMEN EN COMMISSION.....	35

Mesdames, Messieurs,

La mission « Régimes sociaux et de retraite » regroupe la quasi-totalité des subventions d'équilibre versées par l'Etat à certains régimes spéciaux en situation de déficit structurel. Il s'agit de régimes pour la plupart anciens et antérieurs à la création de la sécurité sociale. Tous se caractérisent par un fort déséquilibre démographique les empêchant de s'autofinancer et appelant un financement par la solidarité nationale.

Rattachée au ministère chargé du budget et au ministère chargé des transports, la mission comporte trois programmes regroupant des régimes de volume et aux caractéristiques variables :

- le programme 198 « Régimes sociaux et de transports terrestres » vise principalement à assurer l'équilibre des caisses autonomes de retraite de la SNCF et de la RATP ; il représente à lui seul près de 64 % des crédits de la mission ;

- le programme 197 « Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins » comptabilise moins de 13 % des crédits de la mission, lesquels abondent l'établissement national des invalides de la marine (Enim) ;

- le programme 195 « Régimes de retraite des mines, de la Seita et divers » retrace les subventions d'équilibre versées à plusieurs régimes caractérisés par un déclin démographique rapide (Caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les mines, régimes de retraite de la Seita, de l'Imprimerie nationale, des régies ferroviaires d'outre-mer et de l'Office de radiodiffusion et télévision française).

Chaque année, la contribution de l'Etat vient mécaniquement équilibrer les comptes de ces régimes en fonction de l'évolution de leur situation démographique. Des facteurs conjoncturels ou des évolutions de périmètre viennent par ailleurs, selon les cas, majorer ou minorer les subventions de l'Etat.

Au cours des dernières années, l'un des traits saillants de la mission a été la progression continue de ses crédits sous l'effet de la dégradation tendancielle des ratios démographiques.

En rupture avec cette évolution générale, les crédits qu'il est prévu d'allouer à la mission en 2014 enregistrent toutefois une **baisse de l'ordre de 9 millions d'euros**. Ils s'élèvent en effet à **6,534 milliards d'euros** contre 6,543 milliards d'euros en 2013, soit une réduction de 0,1 %. Après neutralisation de la diminution en 2014 des produits exceptionnels issus des cessions immobilières dont bénéficie le régime de retraite des mines, **la baisse des crédits atteint 1,6%**.

Au ralentissement de la progression des effectifs de pensionnés et aux efforts d'économies sur les dépenses de fonctionnement engagés par certains régimes s'ajoutent les effets de la réforme des retraites en cours d'examen au Parlement (report de six mois de la date de revalorisation des pensions et hausse de 0,15 point des cotisations salariales et patronales).

Selon l'étude d'impact annexée au projet de loi garantissant l'avenir et la justice du système de retraites, cette réforme permettrait de faire baisser le déficit global du régime de l'État et des régimes qu'il subventionne de 300 millions d'euros en 2014 et de 800 millions d'euros en 2020.

Votre rapporteure pour avis constate ainsi avec satisfaction le respect par le projet de loi de finances pour 2014 du plafond fixé pour la présente mission à 6,75 milliards d'euros par la loi de programmation pluriannuelle des finances publiques adoptée fin 2012¹. Celle-ci autorisait en effet une progression des crédits de 3,2 % entre 2013 et 2014.

Après une présentation générale des crédits de la mission pour 2014, votre rapporteure en détaillera l'affectation et présentera la situation des différents régimes de retraite subventionnés par l'Etat.

¹ Loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017.

I. LA MISSION RÉGIMES SOCIAUX ET DE RETRAITE EN 2014 : DES CRÉDITS EN BAISSSE DE 1,6 % PAR RAPPORT À 2013

La mission « Régimes sociaux et de retraite » du projet de loi de finances (PLF) réunit la quasi-totalité des crédits de l'Etat concourant au financement de régimes spéciaux de retraite qui se trouvent en situation de déficit du fait de profonds déséquilibres démographiques. D'autres missions de la loi de finances reçoivent néanmoins également certains concours de l'Etat à d'autres régimes.

Sans tenir compte des produits exceptionnels dont a bénéficié le régime des mines en 2013, **les crédits de la mission diminueront de 1,6 % en 2014** par rapport à 2013 et de 2,6 % par rapport à 2012.

A. LA MISSION « RÉGIMES SOCIAUX ET DE RETRAITE »

1. Une mission qui regroupe la quasi-totalité des concours de l'Etat aux régimes de retraite spéciaux en situation de déficit

Depuis la suppression du fonds de financement des prestations sociales des non-salariés agricoles (Ffipsa) en 2009, la mission « Régimes sociaux et de retraite » couvre la quasi-totalité des transferts de l'Etat à des régimes d'assurance vieillesse.

Outre le financement des pensions des fonctionnaires de l'Etat qui relève du compte d'affectation spéciale (CAS) « Pensions », un certain nombre de concours versés à d'autres régimes de retraite spéciaux relèvent d'autres missions. Il en va ainsi de :

- la subvention au fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat (FSPOEIE)¹, versée par les ministères employant des ouvriers de l'Etat et retracée dans le programme 742 au sein du CAS « Pensions », pour un montant total de 1,2 milliard d'euros en 2014, correspondant à un peu moins de 104 000 pensionnés ;

- la subvention à la Caisse nationale de retraite des personnels de l'Opéra national de Paris, inscrite au programme 131 « Création » de la mission « Culture », pour un montant de 13,5 millions d'euros en 2014, correspondant à un peu plus de 1 700 pensionnés ;

- la subvention à la Caisse de retraite du personnel de la Comédie française (CRPCF), relevant également de ce même programme 131, pour un montant de 3,4 millions d'euros en 2013, correspondant à environ 390 pensionnés ;

¹ Depuis sa création en 1928, sa gestion est assurée par la Caisse des dépôts et consignations.

- la prise en charge des pensions servies pour le compte de l'Etat par la Caisse nationale des industries électriques et gazières (Cnieg) aux agents français des établissements publics, offices et sociétés concessionnaires de l'électricité et du gaz d'Algérie, du Maroc et de Tunisie, inscrite au programme 174 « Energie, climat et après-mines » de la mission « Energie, climat et après-mines », pour un montant de 11,9 millions d'euros en 2014, correspondant à moins de 2 500 bénéficiaires.

La prise en charge des prestations à caractère social (préretraites, aides au logement, indemnités logement) servies aux anciens mineurs et à leurs conjoints par l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM) est inscrite sur le même programme 174, pour un montant de 519,7 millions d'euros en 2014, correspondant à environ 146 000 bénéficiaires.

2. Des régimes aux profils très inégaux

La mission « Régimes sociaux et de retraite » finance douze régimes de retraite dont les caractéristiques, en particulier l'importance numérique, sont variables.

Sept d'entre eux ne comportent plus aucun cotisant.

Le régime de retraite des mines et celui de la Seita sont des régimes fermés ; ils n'enregistrent plus aucune nouvelle affiliation mais disposent encore d'actifs cotisants.

Le ratio cotisants/retraités est ainsi maximal pour les régimes fermés, comme celui des mines (0,02) ou de la Seita (0,02). Il se maintient à 0,68 pour la SNCF, à 0,89 pour la RATP et à 0,22 pour les marins.

Le tableau ci-après dresse la liste de ces régimes et indique, pour chacun d'entre eux, le nombre de cotisants et de pensionnés, le montant des prestations vieillesse servies et le montant du concours de l'Etat.

**Régimes d'assurance vieillesse financés
par la mission « Régimes sociaux et de retraite »**

Charges prévisionnelles en millions d'euros pour 2014

Régime	Nombre de pensionnés	Nombre de cotisants	Charges vieillesse	Subvention de l'Etat	Variation 2013/2014
Caisse de retraite du personnel de la SNCF	268 835	152 710	5 360,6	3 362,55	- 1,4 %
Caisse de retraites du personnel de la RATP	48 979	42 408	1 063,9	634,14	+ 3,2 %
Etablissement national des invalides de la marine	116 337	25 075	1 092,0	825,50	- 1,7 %
Caisse autonome de sécurité sociale dans les mines	297 832	2 935	1 639,3	1 384,85	+ 2,7 %
Régime de retraite de la Seita	9 605	164	170,62	168,02	+ 1,5 %
Réseaux des chemins de fer secondaires	138	-	0,053	0,053	- 24,7 %
Chemins de fer d'Afrique du Nord du Niger-Méditerranée	5 670	-	45,2	45,2	- 11,0 %
Transports urbains tunisiens et marocains	103	-	0,645	0,645	+ 0,9 %
Chemin de fer franco-éthiopien	11	-	0,051	0,051	- 15,4 %
Régies ferroviaires d'outre-mer	173	-	3,9	3,4	- 12,8 %
Caisse des retraites de l'Imprimerie nationale	2	-	0,026	0,026	- 62,9 %
Versements liés à la liquidation de l'ORTF	186	-	0,520	0,460	- 11,5 %

N.B. : les données relatives aux effectifs sont les chiffres prévisionnels pour 2014 ou, à défaut, les derniers chiffres disponibles (2012)

Source : projets annuels de performances annexés aux PLF pour 2013 et pour 2014 et rapport de la commission des comptes de la sécurité sociale de septembre 2013

La détermination des montants des subventions s'effectue au regard des comptes de résultat prévisionnels des régimes, la différence entre les charges et les ressources prévisionnelles constituant le besoin de financement des régimes et donc le montant de la participation de l'Etat.

L'évolution du rapport entre cotisations et prestations des principaux régimes subventionnés est retracée dans le tableau suivant.

Evolution du rapport cotisations/prestations dans les quatre principaux régimes de retraite subventionnés

<i>(en millions d'euros)</i>	2011	2012	2013	2014
SNCF				
Cotisations	1 871,1	1 921,2	1 982,1	2 026,2
Prestations	5 151,9	5 242,4	5 313,2	5 360,6
Cotisations / prestations	36,3 %	36,6 %	37,3 %	37,8 %
RATP				
Cotisations	433,9	439,8	446,8	451,5
Prestations	936,7	990,8	1 042,8	1 063,9
Cotisations / prestations	45,0 %	44,4 %	42,8 %	42,4 %
Marins				
Cotisations	159,1	155,6	153,2	112,0
Prestations	1 088,9	1 094,4	1 100,2	1 092,0
Cotisations / prestations	14,6 %	14,2 %	13,9 %	10,3 %
Mines				
Cotisations	27,4	21,8	18,9	16,7
Prestations	1 725,7	1 714,3	1 683,7	1 648,4
Cotisations / prestations	1,6 %	1,3 %	1,1 %	1,0 %

Source : Commission des comptes de la sécurité sociale (septembre 2013) et projet annuel de performances annexé au PLF pour 2014

Le régime de retraite de la RATP se caractérise par une évolution tendancielle plus rapide du montant des prestations par rapport à celle du montant des cotisations.

Les spécificités du régime des marins expliquent que celui-ci soit structurellement sous-financé par les cotisations qui ont fait l'objet de mesures d'allègement pour répondre aux conditions de concurrence dans le commerce maritime international.

Quant au régime des mines, il connaît une diminution du nombre de pensionnés à un rythme qui a tendance à augmenter.

Au-delà du financement de régimes de retraite, la mission finance également deux actions qui concernent plus spécifiquement le secteur des transports routiers :

- le congé de fin d'activité (CFA) des conducteurs routiers, pour un montant de 107 millions d'euros en 2014 ;

- le complément de retraite versé aux conducteurs routiers ne disposant pas du nombre d'annuités nécessaire pour bénéficier d'une pension à taux plein, pour un montant de 2,4 millions d'euros en 2014.

B. DES CRÉDITS POUR 2014 EN DIMINUTION DE 1,6 %

Depuis l'origine, l'une des caractéristiques principales de la mission « Régimes sociaux et de retraite » a été la progression continue de ses crédits compte tenu de la dégradation des ratios démographiques des régimes.

Par rapport à 2013, les crédits pour 2014 affichent toutefois une baisse de 1,6% à périmètre stable, passant de 6,543 milliards d'euros à **6,534 milliards d'euros**.

1. Un périmètre quasiment stable

En 2013, plusieurs mesures de périmètre ont influé sur l'évolution des crédits de la mission par rapport à l'année précédente : la fin de la dotation exceptionnelle au CAS « Pensions », la non-reconduction des produits exceptionnels à la Seita et l'extinction du financement temporaire de la caisse de retraite des fonctionnaires de Mayotte.

Le PLF pour 2014 ne modifie guère le périmètre de la mission par rapport à la loi de finances initiale (LFI) pour 2013. Seule doit être prise en compte la diminution des produits exceptionnels issus du programme de cessions immobilières mis en œuvre par la caisse nationale de sécurité sociale dans les mines (CANSSM). Après 118 millions d'euros en 2013, les produits générés par les cessions immobilières ne devraient plus s'élever qu'à 19 millions d'euros en 2014.

S'agissant de la maquette de la mission, elle demeure également inchangée à l'exception de la fusion des deux actions du programme 197 « Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins » relatives, l'une aux pensions de retraite, l'autre à l'action sanitaire et sociale. Cette modification n'a pas d'incidence sur le périmètre de la mission.

2. Des crédits en légère diminution en 2014

Comme le reflète le tableau suivant, les crédits de la mission ont connu une croissance soutenue au cours des dernières années, de près de 46 % entre 2006 et 2013.

Evolution globale des crédits de la mission « Régimes sociaux et de retraite » de 2006 à 2013 (à partir de 2012, hors contribution directe de l'Etat au CAS « Pensions »)

(en millions d'euros)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
4 489	4 984	5 407	5 087	5 616	6 027	6 369	6 543

Source : Lois de règlement jusqu'à 2012, LFI pour 2013

Jusqu'en 2012, cette augmentation marquée des subventions d'équilibre de l'Etat s'expliquait notamment par l'extinction progressive de la compensation spécifique vieillesse qui existait depuis 1985. La loi portant réforme des retraites du 21 août 2003 a prévu la disparition de cette compensation au 1^{er} janvier 2012 au terme d'une diminution graduelle de ses montants à travers une réduction régulière de son taux d'application (12 % en 2009, 8 % en 2010 et 4 % en 2011). Pour les régimes relevant de la mission « Régimes sociaux et de retraite », le montant des ressources résultant des transferts de « surcompensation » est ainsi passé de 1,9 milliard d'euros en 2003 à 260 millions d'euros en 2011, majorant d'autant les subventions de l'Etat (sauf pour la caisse de la RATP qui était contributrice).

En 2013, le ralentissement du rythme de progression des crédits de la mission est dû notamment à la baisse tendancielle des effectifs de pensionnés dans les régimes fermés et à des évolutions de périmètre.

S'agissant de l'exercice 2014, quatre séries de facteurs devraient contribuer à limiter la progression des crédits :

- la forte baisse des prestations servies par les régimes fermés ou quasi-éteints dans un contexte de diminution globale des effectifs de pensionnés ;

- la moindre revalorisation des pensions de retraite attendue pour 2014 en raison du ralentissement de l'inflation (révisée à la baisse pour 2013, de 1,3 % à 0,8 %) ;

- l'impact des mesures prévues par la réforme des retraites en cours d'examen, en particulier le report de six mois de la date de revalorisation des pensions ;

- et les efforts d'économies de gestion entrepris par certains régimes.

La baisse générale des crédits de la mission cache cependant des évolutions contrastées : si les subventions d'équilibre des régimes de retraite de la SNCF et des marins diminuent, celles allouées au régime de retraite de la RATP, des mines et de la Seita continuent d'augmenter.

Comme l'indique en effet le tableau ci-après, le montant de la subvention de l'Etat pour 2014 par rapport à 2013 diminuera de 1,3 % pour le régime de la SNCF et de 1,7 % pour celui des marins mais progressera de 3,1 % pour le régime de la RATP, de 2,7 % pour celui des mines et de 1,5 % pour le régime de la Seita.

**Evolution des crédits de la mission « Régimes sociaux de retraite »
de 2012 à 2014**

(en millions d'euros)

	Exécution 2012	LFI 2013	PLF 2014	2014/2013
Régime des transports terrestres	4 030,7	4 184,4	4 152	- 0,8 %
- SNCF	3 307,4	3 408,8	3 362,6	- 1,3 %
- RATP	575,3	614,6	634,1	+ 3,1 %
- Autres	148,3	161	155,3	- 3,5 %
Régime des marins	856,5	840	825,5	- 1,7 %
Régimes des mines, Seita, divers	1 823,9	1 518,9	1 556,8	+ 2,5 %
- Mines	1 371,6	1 348,9	1 384,8	+ 2,7 %
- Seita	57,4	165,5	168	+ 1,5 %
- Autres	4,1	4,5	3,9	- 13,5 %
- Contributions CAS « Pensions »	376,4	-	-	-
- Caisse de retraite des fonctionnaires de Mayotte	14,57	-	-	-
Total	6 711	6 543,3	6 534,3	- 0,1 %
Total en neutralisant les produits exceptionnels dont a bénéficié le régime des mines en 2013		6 642,3	6 534,3	- 1,6 %

Source : Loi de règlement pour 2012

et projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014

Malgré cette baisse générale des crédits, les subventions d'équilibre continuent de représenter une part essentielle des ressources des différents régimes (environ 60 % des budgets de la caisse de la RATP et de la SNCF, les trois quarts des produits de la branche vieillesse des marins, 80 % des produits du régime des mines et près de la totalité du budget de la Seita).

II. LES RÉGIMES DE RETRAITE DES TRANSPORTS TERRESTRES

Le **programme 198**, consacré aux régimes sociaux et de retraite des transports terrestres, retrace principalement les subventions d'équilibre de l'Etat aux régimes de retraite de la **SNCF** et de la **RATP**.

Il prévoit en outre la prise en charge par l'Etat des pensions servies par **quatre régimes de transport ferroviaire en voie d'extinction** (chemins de fer secondaires, chemins de fer d'Afrique du Nord et du Niger-Méditerranée, transports urbains tunisien et marocain et chemin de fer franco-éthiopien).

L'Etat subventionne également **deux dispositifs d'aide au départ à la retraite spécifiques au secteur des transports** : le congé de fin d'activité des conducteurs routiers (CFA) et le complément de pension des conducteurs routiers.

Ce programme est doté de **4,152 milliards d'euros** par le projet de loi de finances pour 2014. Ses crédits sont **en légère baisse (- 0,14 %) par rapport à 2013**.

A. LES RÉGIMES DE RETRAITE DE LA SNCF ET DE LA RATP

La gestion des pensions de retraite des agents de la RATP relève, depuis le 1^{er} janvier 2006, de la **caisse de retraites du personnel de la RATP (CRP RATP)**. Celle du régime spécial de retraite de la SNCF est assurée, depuis le 30 juin 2007, par la **caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRP SNCF)**.

Dans les deux cas, ces caisses constituent des organismes de sécurité sociale de droit privé distincts de l'entreprise et dotés de la personnalité morale. Leur création a été rendue nécessaire par la mise en œuvre des normes comptables internationales (IAS-IFRS) et l'obligation d'isoler les engagements de retraite des deux entreprises.

1. L'évolution des règles applicables

Dans le cadre de la réforme des régimes spéciaux de 2008, les régimes de la SNCF et de la RATP se sont vu appliquer par décret les principes de la réforme mise en œuvre à compter de 2003 dans la fonction publique (hausse de la durée d'assurance requise pour un départ à la retraite au taux plein, instauration de barèmes de décote et de surcote et indexation du montant des pensions sur l'évolution des prix)¹. La réforme des retraites de 2010 leur sera applicable à compter de 2017 pour tenir compte du rythme de la montée en charge de la réforme de 2008.

¹ Décrets nos 2008-47 pour la SNCF et 2008-48 pour la RATP du 15 janvier 2008.

Le décret n° 2012-847 du 2 juillet 2012 relatif à l'âge d'ouverture du droit à pension de vieillesse, qui prévoit l'ouverture du droit à la retraite anticipée à 60 ans pour les assurés justifiant de la durée d'assurance cotisée requise pour leur génération et ayant commencé à travailler avant 20 ans, ne s'applique pas directement aux assurés relevant de la CPRP SNCF. Il ne concerne pas davantage les agents de la RATP qui continueront de voir s'appliquer l'ancien dispositif de carrières longues jusqu'en 2017. Ces régimes seront en revanche partiellement concernés par le financement de cet élargissement à travers le relèvement du taux de cotisation sociale de 0,5 point entre 2012 et 2016.

Quant aux mesures de financement prévues par le projet de loi garantissant l'avenir et la justice du système de retraites en cours d'examen (**hausse des cotisations vieillesse salariales et patronales de 0,3 point d'ici 2017 et report de six mois de la date de revalorisation des pensions**), elles leur seront pleinement applicables¹.

a) Le régime de la SNCF

Les ressources propres de la branche vieillesse du régime spécial de la SNCF sont issues d'une **cotisation salariale de 7,85 %** et d'une cotisation employeur dont la composition est double :

- le **taux T1**, fixé à 22,91 % pour l'exercice 2012 (et à 23,11 % pour 2013 à titre prévisionnel) de façon à couvrir le montant qui serait dû si les salariés relevaient du régime général et des régimes de retraite complémentaires obligatoires, déduction faite du produit des cotisations salariales ; ce taux est révisé chaque année au regard de la structure des salaires à la SNCF et des modifications de taux de cotisation dans les régimes de droit commun ;

- le **taux T2**, fixé à 11,26 % en 2012 (11,35 % en 2013), qui vise à contribuer forfaitairement au financement des droits spécifiques de retraite du régime spécial. Ce taux évolue proportionnellement au taux de cotisation global des régimes de droit commun.

Le taux global de cotisation patronale s'élevait ainsi à 33,72 % en 2011 et s'établit à **34,17 % en 2012**, soit une hausse de 0,45 %.

¹ S'agissant de la hausse de la durée de cotisation prévue par l'actuelle réforme à compter de 2020, elle interviendra, selon les informations communiquées à votre rapporteure, avec un décalage visant à éviter toute brutalité. Le calendrier de hausse de la durée déjà prévu est décalé afin que les personnes qui atteignent l'âge d'ouverture des droits dans un régime une année N aient la même durée requise que les personnes qui atteignent 60 ans au régime général la même année. Pour les catégories dont l'âge d'ouverture des droits est 57 ans, c'est la génération 1976 qui devra avoir cotisé 43 ans pour avoir le taux plein (et non la génération 1973 comme dans les autres régimes) ; pour les catégories dont l'âge d'ouverture des droits est 52 ans, c'est la génération 1981 qui sera concernée.

Selon les estimations fournies à votre rapporteure par la CPRP SNCF fin 2012, la mise en œuvre du décret du 2 juillet 2012 relatif à l'âge d'ouverture du droit à pension de vieillesse devrait avoir pour conséquence de faire progresser le taux T1 de 0,5 % entre 2012 et 2016, générant un produit supplémentaire d'environ 24 millions d'euros. Le taux T2 progresserait de 0,2 %, engendrant un produit supplémentaire d'environ 10 millions d'euros.

Au total, les cotisations (1 932 millions d'euros en 2012) couvrent moins de 37 % des charges de pensions (5 242 millions d'euros en 2012), le ratio cotisants/retraités étant inférieur à 0,57 en 2012. Conformément à l'article 3 du décret n° 2007-1056 du 28 juin 2007, l'équilibre du régime est assuré par une subvention versée par l'État.

La réforme des régimes spéciaux entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2008 prévoit le rapprochement progressif des règles de calcul des pensions des personnels de la SNCF de celles applicables dans la fonction publique d'Etat. A ce titre, la durée d'assurance requise pour la pension à taux plein est passée de 150 trimestres au 1^{er} juillet 2008 à 166 trimestres au 1^{er} juillet 2017. Le dispositif de décote est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2008 et le mécanisme de surcote le 1^{er} juillet 2010.

La mise en œuvre de cette réforme a eu pour contrepartie des mesures d'accompagnement négociées entre l'Etat, les partenaires sociaux et l'entreprise : création d'un échelon d'ancienneté supplémentaire, majoration des traitements de fin de carrière, élargissement de l'assiette du salaire liquidable par l'intégration de certaines primes ou gratifications, aménagement des modalités de cessation progressive d'activité ou encore mise en place d'un compte épargne-temps.

Les dispositions de la loi portant réforme des retraites du 9 novembre 2010 seront également étendues au régime spécial de la SNCF à partir du 1^{er} janvier 2017¹. Le régime verra ainsi le recul progressif de deux ans des âges d'ouverture du droit à pension. La pension de retraite, accordée à partir de l'âge de 55 ans après 25 ans de service selon les règles actuelles, le sera à partir de 57 pour les agents nés à compter du 1^{er} janvier 1967, la durée de service requise étant portée à 27 ans de service à partir du 1^{er} janvier 2022.

La réforme de 2010 prévoit en outre un alignement progressif des cotisations salariales sur celles applicables dans le secteur privé à compter de 2017. Le taux sera ainsi porté de 8,12 % en 2017 à 10,55 % en 2026. Le taux de cette cotisation n'est pas concerné par le décret du 2 juillet 2012 relatif à l'âge d'ouverture du droit à pension de vieillesse.

¹ Décrets nos 2011-288 et 2011-291 du 18 mars 2011.

La réforme de 2008 a produit des **effets marqués sur les comportements de départ en retraite**. En effet, selon les informations recueillies par votre rapporteure auprès de la CPRP SNCF, **entre 2008 et les huit premiers mois de l'année 2013, l'âge moyen de départ des agents de conduite a progressé de 20 mois et celui des autres agents de 16 mois**. Sur les huit premiers mois de l'année 2013, plus de trois agents de conduite sur quatre (78 %) ont quitté l'entreprise à plus de 51 ans, contre 54 % en 2012 et 32 % en 2011, et un sur cinq (20 %) est parti à 53 ans ou plus ; près de 60 % des autres agents ont quitté la SNCF à plus de 56 ans contre 42 % en 2012 et 30 % en 2011. Au total, le taux de départ à l'âge d'ouverture du départ en retraite (55 ans pour les sédentaires) a connu une baisse substantielle ; il été ramené de 74 % en 2008 à 15 % en 2013.

Cette évolution s'explique notamment par la suppression de la mise à la retraite d'office, les contreparties sociales issues des négociations et la montée en charge de la décote.

b) Le régime de la RATP

Le financement du régime d'assurance vieillesse de la RATP est assuré par le produit des cotisations salariales (au taux de 12 %) et patronales (au taux de 18,01 %) et, aux termes de l'article 4 du décret n° 2005-1637, par une subvention de l'Etat destinée à équilibrer les recettes et les charges de la caisse.

Le décret « carrières longues » du 2 juillet 2012 prévoit un relèvement du taux de cotisation salariale de la RATP de 0,25 point entre 2016 et 2020, le taux employeur restant inchangé.

En 2012, le produit des cotisations sociales (440 millions d'euros) couvrait environ 44 % des charges de prestations vieillesse (991 millions d'euros), le ratio cotisants/retraités s'établissant à 0,89.

Dans le cadre de la réforme des régimes spéciaux de 2008, les durées d'assurance requises pour l'attribution du taux plein ont été harmonisées avec celles prévues dans la fonction publique et des dispositifs de décote et surcote analogues ont été instaurés. En outre, les bonifications de durée d'assurance prévues ont été supprimées pour certaines catégories d'emplois pour les agents recrutés après le 1^{er} janvier 2009.

Comme pour le régime de retraite de la SNCF, la réforme de 2010 a conduit pour la RATP au recul progressif de deux ans des âges de départ en retraite et à la majoration de deux ans de la durée minimale d'assurance requise. L'âge légal de départ a été porté à 52 ans pour les personnels d'exécution nés à compter de 1972, à 57 ans pour les personnels de maîtrise nés à compter de 1967 et à 62 ans pour les cadres nés à compter de 1962. La durée minimale de service pour l'attribution des pensions des personnels d'exécution et de maîtrise sera progressivement portée de 25 à 27 ans entre 2017 et 2022.

En 2012, selon les informations transmises à votre rapporteure par la CRP RATP, 60 % des pensions de droit direct étaient liquidées avant l'âge de 55 ans (contre près de 64 % en 2011), 9,4 % à l'âge de 55 ans (contre 8,8 % en 2011), 20 % entre l'âge de 56 ans et 59 ans (contre 18,5 % en 2011) et 10,5 % à partir de 60 ans (contre 9 % en 2011).

2. Les perspectives financières

Compte tenu de la dégradation continue de leurs ratios démographiques, les deux régimes ont bénéficié en 2013 d'une subvention d'équilibre de l'Etat en hausse de 1,5 % pour le régime de la SNCF (3,36 milliards d'euros) et de 1,9 % pour le régime de la RATP (552 millions d'euros) par rapport à 2012. En 2014, les subventions d'équilibre seront respectivement de 3,362 milliards d'euros et de 634 millions d'euros.

a) Le régime de la SNCF

Selon la commission des comptes de la sécurité sociale dans son rapport de septembre 2013, les charges de la branche vieillesse de la CPRP SNCF ont atteint près de 5,3 milliards d'euros en 2012, **en progression de 1,8 %** par rapport à 2011. Cette évolution reflète une hausse modérée de la masse des pensions. Malgré une baisse du nombre de bénéficiaires (- 1,3 %), les prestations sociales nettes ont en effet augmenté de 1,8 % en 2012, sous l'effet principalement d'une revalorisation plus élevée des pensions (+ 2,1 % en moyenne annuelle). Comme en 2011, l'effet prix l'a ainsi emporté sur l'effet volume.

L'exercice 2012 a enregistré une hausse des cotisations sociales nettes de 2,7 % compte tenu d'une baisse moins marquée des effectifs cotisants (- 0,7 % contre - 1,6 % en 2012), de la progression des salaires (1,3 %) et de l'ajustement à la hausse du taux T1 définitif.

De plus, en raison de l'extinction progressive de la compensation vieillesse spécifique entre régimes spéciaux (jusqu'à sa disparition en 2012), les transferts de compensation démographique reçus par la branche ont poursuivi en 2011 la forte baisse engagée en 2009. D'un montant de 56 millions d'euros en 2011, les transferts au titre des compensations généralisée et vieillesse ont été quasi-nuls en 2012.

En 2013 et 2014, la progression des prestations de droits directs devrait ralentir en raison d'une plus faible revalorisation des pensions (1 % en 2013 et 1,5 % en 2014). La hausse des cotisations sociales observée en 2012 devrait se poursuivre en 2013 (+ 3,2 %) avant de stagner en 2014 du fait d'une importante contraction des effectifs cotisants (- 1,8 %).

Selon les documents budgétaires annexés au PLF pour 2014, les charges de pensions devraient s'élever à 5,361 milliards d'euros en 2013, après 5,336 milliards en 2012.

Dans un contexte de ralentissement des charges de pension, la subvention d'équilibre versée pour 2014 à la CPRP SNCF connaît ainsi, pour la première fois depuis 2006, une baisse par rapport aux crédits ouverts en 2013. Elle devrait en effet connaître une diminution de 1,3 % en 2014 pour s'établir à 3 362,6 millions d'euros.

Il convient à ce titre de noter que les crédits ouverts par la loi de finances initiale pour 2013 ont fait l'objet d'une sous-consommation (de l'ordre de 1,5 %) en cours d'exercice, du fait notamment de la révision à la baisse des prévisions d'inflation.

Le décret d'avance n° 2013-868 du 27 septembre 2013 dont la ratification est demandée à l'article 6 de la loi de finances rectificative pour 2013 conduit d'ailleurs à l'annulation de 57 millions d'euros au titre du présent programme 198 dans le cadre de l'ouverture de 107 millions d'euros au titre du programme 177 « Prévention de l'exclusion et insertion des personnes vulnérables » de la mission « Egalité des territoires, logement, ville », destinée au renforcement des capacités d'hébergement d'urgence et de logement adapté.

Comptes prévisionnels de la CRPP SNCF

(en millions d'euros)

Charges			Produits		
	2013 (Prévisions)	2014 (PLF)		2013 (Prévisions)	2014 (PLF)
Pensions	5 335,6	5 360,6	Cotisations	2 031,9	2 026,2
Compensation	1,0	3,0	Compensation	0,00	0,00
Charges de gestion	24,3	21,7	Produits financiers	1,3	1,2
Charges financières	3,9	5,1	Subvention de l'Etat	3 331,6	3 363,0
Total des charges	5 375,60	5 385,60	Total des produits	5 375,60	5 390,4

Source : *Projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014*

b) Le régime de la RATP

Selon la commission des comptes de la sécurité sociale dans son rapport de septembre 2013, les charges du régime de retraite de la RATP se sont élevées à 1 021 millions d'euros en 2012, en progression de 5 % par rapport à 2011. **La hausse des prestations vieillesse a atteint 5,8 %, tirée par l'accroissement du nombre de bénéficiaires (+ 1,6 %).** Outre l'évolution démographique, l'augmentation des charges de pensions du régime s'explique par la revalorisation annuelle des pensions sur la base de l'indice des prix ainsi que les mesures salariales qui ont accompagné la réforme des retraites de 2008.

La croissance des prestations vieillesse devrait demeurer particulièrement dynamique en 2013 (+ 5,3 %) et rester **soutenue en 2014 (+ 2,5 %)**. On constate toutefois un léger ralentissement des départs en retraite après l'observation d'un pic de départs en 2012, lié à la fin (au 30 juin) de la période transitoire de mise en œuvre de la réforme de 2008, qui s'était accompagnée de mesures spécifiques de la part de l'entreprise.

S'agissant des charges techniques, du fait de la disparition de la charge de compensation spécifique en 2012, les transferts versés par la caisse au titre du financement des mécanismes de compensation démographique ont baissé de près d'environ 19 % en 2012 par rapport à 2011 (après une baisse de 29 % en 2011 par rapport à 2010). En revanche, la **charge de compensation généralisée** a progressé de 4,5 % en 2012 et sera particulièrement dynamique en 2013 (+ 15,8 %) avant de se stabiliser en 2014.

Quant au produit des cotisations sociales, il a affiché une faible hausse en 2012 (+ 1,2 %) en raison du **recul des effectifs cotisants (- 1,2 %)**. Ceux-ci devraient continuer de décroître en 2013 (-0,9 %) et se stabiliser en 2014.

Au total, **la différence entre les charges de prestations et les recettes de cotisations continuera de se creuser**. La subvention d'équilibre de l'Etat au régime spécial de la RATP atteindra ainsi **634,1 millions d'euros en 2014, en hausse de 3,1 % par rapport aux crédits ouverts en 2013**.

Comptes prévisionnels de la CRP RATP

(en millions d'euros)

Charges			Produits		
	2013 (Prévisions)	2014 (PLF)		2013 (Prévisions)	2014 (PLF)
Pensions	1 041,7	1 063,9	Cotisations	445,7	451,5
Compensation	22,5	21,7	Autres produits	0,4	0,4
Charges techniques	0,4	0,4	Subvention de l'Etat	618,5	634,1
Total des charges	1 064,6	1 086,0	Total des produits	1 064,6	1 086,0

Source : *Projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014*

B. LES RÉGIMES DES ANCIENS SERVICES PUBLICS DE TRANSPORT

La mission « Régimes sociaux et de retraite » finance cinq régimes fermés d'anciens services publics de transport de métropole et d'outre-mer. Il s'agit de régimes de retraite en voie d'extinction auxquels l'Etat s'est substitué pour assurer le versement des prestations.

Quatre d'entre eux relèvent du programme 198 « Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres », placé sous la responsabilité du directeur général des infrastructures, des transports et de la mer. Il s'agit du **fonds spécial d'assurance vieillesse des chemins de fer secondaires** et des **régimes des chemins de fer d'Afrique du Nord et Niger-Méditerranée**, des **transports urbains tunisiens et marocains** et du **réseau franco-éthiopien**.

Le cinquième régime est la caisse des retraites des régies ferroviaires d'outre-mer qui relève du programme 195 « Régimes de retraite des mines, de la Seita et divers », placé sous la responsabilité du sous-directeur du budget en charge des régimes de protection sociale (*cf. infra*).

1. Le fonds spécial d'assurance vieillesse des chemins de fer secondaires

Le Fonds spécial d'assurance vieillesse des chemins de fer secondaires est l'héritier de l'ex-caisse autonome mutuelle de retraite (CAMR) des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, d'intérêt local et des tramways. Il est géré depuis 1992 par le département des régimes intégrés ou adossés de la Caisse nationale d'assurance vieillesse (Cnav).

Le régime a été mis en extinction à compter du 1^{er} octobre 1954. Il ne compte plus aucun cotisant depuis 1997 mais environ 8 000 titulaires de pensions de vieillesse et d'invalidité. Les nouveaux salariés du secteur relèvent du régime général de sécurité sociale et du régime complémentaire géré par la caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport (Carcept).

La loi de finances pour 2012 prévoyait une subvention de l'Etat de 23 millions d'euros au fonds spécial d'assurance vieillesse des chemins de fer secondaires. Cette contribution visait à compenser en partie le déficit de l'ex-CAMR résultant de sa sortie du champ de la compensation spécifique en 2009 du fait de son passage sous le seuil de 5 000 pensionnés de droit direct.

La loi de financement de la sécurité sociale pour 2013 a intégré complètement le fonds spécial d'assurance vieillesse des chemins de fer secondaires au sein du régime général, si bien que depuis 2013 la participation de l'Etat n'est plus requise.

En 2014 comme en 2013, sont seuls inscrits dans la mission les **crédits correspondant à l'activité des « petits cheminots » avant 1954**. Elle est financée par chaque collectivité concédante, à savoir l'Etat pour le chemin de fer de la Mure et l'Etat (à hauteur de 0,825 %), le département du Rhône et la communauté urbaine de Lyon pour les transports en commun de la région lyonnaise. Au titre des retraites des anciens agents de ces deux réseaux, le PLF pour 2014 comporte un crédit de **52 736 euros** (contre 70 000 euros en 2013) correspondant aux pensions de **138 personnes** en 2014 (contre 156 en 2013).

2. Les pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer

L'Etat garantit et assume les charges de pensions des anciens agents des chemins de fer d'Afrique du Nord et d'outre-mer. Le montant de cette prise en charge connaît une **baisse continue au fait de l'extinction progressive des régimes**.

Au total, le nombre de personnes concernées sera de **5 784 en 2014** après 6 136 en 2013.

Pour 2014, le projet de loi de finances prévoit une subvention de **45,89 millions d'euros (après 51,5 millions d'euros en 2013)**, répartie comme suit :

- **45,2 millions d'euros** correspondant aux pensions de **5 670 anciens agents** des chemins de fer d'Afrique du Nord et du Niger-Méditerranée, qui sont gérées par la CPRP de la SNCF ;

- **645 000 euros** correspondant aux pensions de **103 anciens agents** des transports urbains tunisien et marocain qui sont gérées par la CRP de la RATP ;

- **51 295 euros** correspondant aux pensions de **11 anciens agents** du chemin de fer franco-éthiopien qui sont gérées par la CDC.

C. LES DISPOSITIFS SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT ROUTIER

1. Le congé de fin d'activité des conducteurs routiers

Le congé de fin d'activité (CFA) des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs a été créé à la fin des années 1990 par voie d'accords de branche. Sa gestion relève du Fonds de gestion du congé de fin d'activité (Fongecfa) s'agissant du transport de marchandises, et de l'association de gestion du congé de fin d'activité (Agecfa) s'agissant du transport de voyageurs. Ces deux organismes sont paritaires.

Le bénéficiaire du CFA perçoit une allocation représentant 75 % du salaire antérieur. Les départs en CFA sont soumis à des contreparties d'embauche.

Initialement, le CFA bénéficiait aux salariés âgés d'au moins 55 ans et comptabilisant 25 ou 30 ans d'ancienneté selon qu'ils assuraient le transport de marchandises ou de voyageurs. L'accord du 30 mai 2011 portant adaptation des dispositions relatives aux congés de fin d'activité tire les conséquences de la réforme des retraites de 2010 et prévoit un report de l'âge d'entrée dans le dispositif de 55 à 57 ans pour les conducteurs qui n'avaient pas atteint 55 ans le 1^{er} juillet 2011 (à l'exclusion des « carrières longues » pour lesquelles l'ouverture des droits est maintenue à 55 ans sous réserve du nombre d'années de conduite). Les bénéficiaires du congé de fin d'activité au 1^{er} juillet 2011 voient quant à eux leur droit au CFA prolongé jusqu'à l'âge d'ouverture des droits à pension de retraite.

Les congés attribués entre 55 et 57,5 ans sont pris en charge par les partenaires sociaux (à hauteur de 60 % par les employeurs et de 40 % par les salariés). En revanche, l'Etat finance 80 % des allocations des conducteurs dont l'âge est compris entre 57,5 ans et 60 ans et des cotisations d'assurance maladie et d'assurance vieillesse afférentes, les partenaires sociaux prenant à leur charge les 20 % d'allocation restants, la cotisation de retraite complémentaire ainsi que le coût de gestion.

Le surcoût résultant de l'allongement de la durée des versements a été évalué à environ 283 millions d'euros entre 2011 et 2017. Il est partagé à parts égales entre l'Etat et les partenaires sociaux. Quant au gain de trésorerie lié au recul de l'âge d'entrée en CFA, il est évalué à 429 millions d'euros entre 2011 et 2017, réparti entre l'Etat (44 %) et les partenaires sociaux (66 %).

Sur le fondement de ces éléments, le projet de loi de finances pour 2014 prévoit une subvention de l'Etat de **107 millions d'euros**, soit un niveau identique à celui de 2013 après 87,5 millions d'euros en 2012.

2. Le complément de retraite des conducteurs routiers

En vertu du décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955, l'Etat s'est engagé à garantir aux anciens conducteurs routiers un niveau de pension à taux plein lorsque les assurés atteignant l'âge de soixante ans réunissent un nombre insuffisant d'annuités de cotisation pour bénéficier d'une pension complète du régime général. Le complément de retraite et le remboursement des trimestres manquants sont versés à la caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport (Carcept).

Selon les estimations figurant dans le projet annuel de performances, le nombre de personnes concernées sera de 1 022 en 2014, soit 425 au titre du complément de retraite et 597 au titre du remboursement de trimestres manquants. A ce titre, le présent projet de loi prévoit une dotation de **2,4 millions d'euros pour l'année 2014**, un montant identique à celui qui était prévu pour les deux exercices précédents.

III. LE RÉGIME DE RETRAITE DES MARINS

Le programme 197 « Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins » retrace la subvention d'équilibre versée par l'Etat à l'Etablissement national des invalides de la marine (Enim) au titre du risque vieillesse. Il est doté de **825,5 millions d'euros** dans le projet de loi de finances pour 2014, en baisse de 1,7 % par rapport à 2013.

A. LES SPÉCIFICITÉS DU RÉGIME DES MARINS

1. Une organisation modernisée

La réforme de l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en juillet 2008 a entraîné celle des statuts de l'Enim par le décret n° 2010-1009 du 30 août 2010 portant organisation administrative et financière de l'Enim, entré en vigueur le 1^{er} novembre 2010.

Au terme de cette évolution, l'Enim, qui était à la fois une direction d'administration centrale et un établissement public administratif, ne conserve que sa seconde qualité. L'objectif était de se conformer aux règles de gouvernance des établissements publics gérant des régimes de sécurité sociale (création d'un conseil d'administration au sein de l'établissement, conclusion de conventions d'objectifs et de gestion entre l'établissement et les trois ministères de tutelle - ministères chargés du budget, de la sécurité sociale et de la mer -, la première d'entre elles entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2013 pour une durée de trois ans).

La gestion de la branche vieillesse du régime des marins est assurée par la caisse de retraite des marins régie par le code des pensions de retraite des marins¹. L'Enim conduit en outre une action sanitaire et sociale par le service de prestations extralégales aux marins, pensionnés et ayants droit et par des subventions versées aux institutions sociales œuvrant dans les domaines de l'amélioration des conditions de vie des gens de mer et de la prévention des risques liés à leur activité.

Dans le cadre de la **COG 2013-2015** signée avec l'Etat, le régime des marins est amené à poursuivre ses efforts de maîtrise de ses frais de fonctionnement. Le schéma d'emploi de l'Enim en particulier prévoit une **réduction de 16 % de ses effectifs en quatre ans** (soit la suppression de 70 équivalent temps plein entre 2012 et 2016).

¹ L'Enim prend en charge les risques maladie, maternité, invalidité, décès et accidents du travail par l'intermédiaire de la caisse générale de prévoyance. La branche famille est, quant à elle, gérée par la caisse maritime d'allocations familiales rattachée au régime général.

2. Des règles de fonctionnement particulières

L'Enim assure l'appel et le recouvrement de cotisations auprès des armateurs employeurs et auprès des marins et des pensionnés suivant un système particulièrement complexe.

L'assiette de calcul des cotisations est constituée par le salaire forfaitaire journalier relevant de la catégorie de navire concernée, multiplié par le nombre de jours de service accomplis. Le salaire forfaitaire est revalorisé au 1^{er} avril de chaque année et défini à partir du classement catégoriel du marin, lui-même déterminé sur la base de la fonction exercée à bord et des caractéristiques du navire (il existe vingt catégories au total). La cotisation patronale, qui incombe aux propriétaires, armateurs ou employeurs, varie selon le statut du marin, la taille du navire et le genre de navigation. Le taux de la part salariale est à l'inverse unique ; il s'élève à 12,10 % du salaire forfaitaire catégoriel (1,25 % pour la caisse générale de prévoyance et 10,85 % pour la caisse de retraite des marins).

Le contexte économique a justifié la mise en place de diverses mesures d'exonérations des cotisations patronales pour les navires de commerce comme pour les navires de pêche. Ces exonérations sont intégralement prises en charge par le budget de l'Etat.

Les salaires forfaitaires servent également d'assiette au calcul des prestations servies, notamment les pensions de retraite.

Eu égard aux difficultés particulières du métier, en particulier la pénibilité et la dangerosité, le régime de retraite des marins est resté à l'écart des réformes intervenues en 2008 et 2010. L'âge normal d'ouverture des droits est de 55 ans lorsque la carrière maritime accomplie représente au moins 15 ans de service. Lorsque la durée de service est comprise entre 3 mois et 15 ans, le droit à pension est ouvert dès que le marin liquide une pension de vieillesse d'un autre régime de base, ou, à défaut, à l'âge de droit commun de son régime d'affiliation. La liquidation de la pension est possible dès 50 ans lorsque le marin réunit au moins 25 annuités ou à 52,5 ans lorsqu'il en réunit 37,5.

En pratique, peu de marins effectuent une carrière complète sous ce statut et la durée moyenne retenue à la liquidation de la pension est d'environ 20 annuités.

Selon le projet annuel de performances pour 2014, l'âge moyen de départ en retraite est actuellement d'environ 57,1 ans. Il est supérieur à l'âge normal de départ en retraite en raison de la part importante des pensions spéciales accordées aux marins disposant de moins de 15 ans de service au titre de l'Enim mais qui ne sont accordées qu'à partir de l'âge de 60 ans.

Depuis 1995, la durée d'activité au titre du régime (20,5 ans en 2012) connaît une baisse constante tandis que la durée de perception (22 ans en 2012) s'accroît.

B. UN RÉGIME TRÈS LARGEMENT FINANCÉ PAR LA SUBVENTION DE L'ÉTAT

Au total en 2012, **le taux de couverture des prestations vieillesse (1 090 millions d'euros) par le produit des cotisations sociales (111 millions d'euros) est d'environ 9,8 %, le ratio démographique étant devenu inférieur à 0,30 en 2009.** Selon le projet annuel de performances annexé au présent projet de loi, **la part des cotisations versées par les armateurs et les salariés ne devrait représenter que 10 % des dépenses de la branche vieillesse en 2014.** Le ratio démographique sera ramené à 0,22 (116 337 pensionnés pour 25 075 actifs cotisants).

D'après la commission des comptes de la sécurité sociale dans son rapport de septembre 2013, les charges de l'Enim ont suivi une faible progression en 2012 (+ 0,2 %). Cette tendance s'explique par une diminution des provisions et par la hausse modérée des prestations sociales du régime, l'augmentation des charges de pension (+ 0,7 %) restant limitée compte tenu de la baisse légère du nombre de bénéficiaires (- 0,3 %).

La **progression des prestations vieillesse ralentirait en 2013 (+ 0,5 %) puis en 2014 (+ 0,4 %)** sous l'effet conjoint de la baisse tendancielle des effectifs, de la moindre revalorisation des pensions (+ 1,5 % en 2013 et + 1 % en 2014) et de la réduction continue du montant de la pension moyenne engendrée par la diminution des durées d'assurance, un nombre croissant d'assurés liquidant leurs droits sans avoir atteint quinze ans de carrière.

S'agissant des cotisations, impôts et produits affectés, ils ont diminué de 2,2 % en 2012. Les cotisations sociales, en particulier, ont connu une baisse marquée en 2012, de l'ordre de 5,4 %. Cette évolution s'explique non seulement par la baisse continue du nombre de cotisants (- 1,7 %) mais aussi par la crise qui touche le secteur des armateurs (hausse des délais de paiement, voire des liquidations) et qui conduit à une baisse des cotisations patronales et salariales ainsi qu'à une augmentation importante des provisions sur cotisations.

La baisse des produits se prolongerait en 2013 (- 1,5 %) malgré une quasi-stabilisation des cotisations sociales (- 0,2 %) qui s'explique par une revalorisation des salaires forfaitaires. En 2014, les **produits seraient stables.**

Les transferts de compensation reçus par le régime en 2011 ont connu une baisse de plus de 25 % par rapport à 2010, principalement en raison de la disparition programmée de la compensation spécifique à l'horizon 2012. En 2013, ces transferts connaîtraient une hausse de 7 millions d'euros, permettant d'atténuer la baisse globale des produits. Ils seraient **quasiment stables en 2014**.

La subvention d'équilibre de l'Etat au régime spécial de retraite des marins atteindra **826 millions d'euros en 2014, en baisse de 1,7 % par rapport à 2013**. Le versement de l'Etat couvrira près de 74 % des recettes de la branche.

Elle sera **complétée, comme en 2012 et en 2013, par une mobilisation des réserves pour un montant de 51 millions d'euros (contre 47,7 millions d'euros en 2013 et 23,9 millions d'euros en 2012)**.

Le montant des réserves de l'établissement était évalué à 125 millions d'euros au 31 décembre 2012.

Comptes prévisionnels de la branche vieillesse du régime des marins

(en millions d'euros)

Charges			Produits		
	2013 (PLF)	2014 (PLF)		2013 (PLF)	2014 (PLF)
Prestations légales vieillesse	1 101,98	1 092,00	Cotisations	115,00	112,00
Action sanitaire et sociale	5,07	5,00	Compensations	76,00	79,00
Participations, contributions et régularisations	1,00	3,00	Prise en charge de cotisations	40,50	43,00
Charges exceptionnelles	1,00	1,00	Autres recettes	11,71	11,00
Dotation aux provisions	10,11	10,00	Subvention d'équilibre	840,00	826,00
Dépenses de fonctionnement courant	11,8	11,00	Prélèvement sur les réserves	47,73	51,00
Total des charges	1 130,94	1 122,00	Total des produits	1 130,94	1 122,00

Source : Projets annuels de performances annexés aux projets de loi de finances pour 2013 et 2014

IV. LES AUTRES RÉGIMES SPÉCIAUX FERMÉS ET EN VOIE D'EXTINCTION

Le programme 195 « Régimes de retraite des mines, de la Seita et divers » retrace les participations de l'Etat à divers régimes en voie d'extinction caractérisés par un déclin démographique très rapide. Ces subventions se limitent à accompagner l'évolution du nombre de pensionnés, les paramètres de ces régimes ne pouvant plus être modifiés.

Le principal d'entre eux est le régime des **mines**, qui représente **89 % des crédits du programme 195** et **21 % des crédits de la mission**. Sont également concernés les régimes de retraite de la Seita et de l'Imprimerie nationale ainsi que les régies ferroviaires d'outre-mer et l'office de radiodiffusion et de télévision française (ORTF).

Ce programme est doté de **1,557 milliard d'euros** dans le projet de loi de finances pour 2014, un montant en légère augmentation par rapport aux crédits ouverts en 2013 (1 518 millions d'euros). La hausse de la subvention au régime de retraite des mines s'explique par l'arrivée à son terme du programme de cessions immobilières mis en œuvre par la caisse nationale de sécurité sociale dans les mines (CANSSM).

A. LE RÉGIME DE RETRAITE DES MINES

1. Les caractéristiques particulières du régime

Depuis le 1^{er} janvier 2005, la gestion de l'assurance vieillesse et invalidité ainsi que du recouvrement des cotisations du régime spécial de sécurité sociale des mines est assurée par la Caisse des dépôts et consignations dans le cadre d'une convention d'objectifs et de gestion dont la dernière en date couvre la période 2012-2015.

En vertu du décret n° 2010-975 du 27 août 2010, le régime n'accueille plus de ressortissant depuis le 1^{er} septembre de la même année, seuls les ressortissants affiliés avant cette date étant éligibles aux prestations servies. Lors de sa mise en extinction, le régime ne comptait qu'un peu plus de 6 000 actifs cotisants pour plus de 330 000 pensionnés.

L'âge légal d'ouverture du droit à la retraite est fixé à 55 ans. Toutefois, les assurés réunissant au moins 30 annuités de service peuvent liquider leur pension entre 50 et 54 ans en fonction du nombre d'années au cours desquelles ils ont effectué des travaux du fond. En 2012, l'âge moyen de départ en retraite était de 56,2 ans pour les droits propres.

Le montant de la retraite dans le régime des mines est proportionnel à la durée des services effectués (et non pas au salaire). La durée moyenne d'activité constatée au titre du régime des mines pour les retraités dont la prestation a pris effet en 2012 est de 12,4 ans. La durée moyenne de perception des pensions constatée en 2012 est de 25,2 ans en droits directs.

2. Les perspectives financières

Le régime de retraite des mines continue de percevoir le produit de cotisations sociales aux taux de 7,85 % pour la part salariale et de 7,75 % (plafonné) et de 1,60 % (déplafonné) pour la part patronale. Mais l'essentiel de son financement repose sur des transferts de compensation et une subvention de l'Etat. **Le taux de couverture des prestations vieillesse (1,714 milliard d'euros en 2012) par les cotisations (22 millions d'euros) est en effet inférieur à 1,3 % depuis 2012.** En 2014, le régime devrait compter en moyenne un peu plus de 298 000 pensionnés, dont environ 158 650 de droit direct, pour seulement 2 935 cotisants.

Selon la commission des comptes de la sécurité sociale dans son rapport de septembre 2013, les prestations vieillesse servies par le régime des mines ont vu leur montant baisser de 0,7 % en 2012 par rapport à 2011, sous l'effet de la diminution tendancielle du nombre de bénéficiaires (- 3,1 % en 2012 après -2,4 % en 2011) compte tenu du vieillissement de la population des pensionnés. **Les charges de prestations continueront à décroître en 2013 (- 1,6 %) et en 2014 (- 2,1 %).**

Le nombre de pensionnés de droit direct devrait diminuer de 4,1 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et le nombre de pensionnés de droit dérivé de 2 %. En 2050, le régime ne comporterait plus aucun actif cotisant et compterait environ 35 300 pensionnés, dont 10 100 pensionnés de droits propres et 25 200 de droit dérivé.

Le montant de la subvention d'équilibre tient compte des prévisions de plus-values de cessions (comptabilisées en produits exceptionnels) provenant de la vente du patrimoine immobilier de la CANSSM. En 2011, la branche vieillesse du régime des mines a été déficitaire de 89 millions d'euros car la subvention d'équilibre avait été calculée en prenant en compte des cessions immobilières dont la réalisation a finalement été reportée à 2012.

Les produits de cession se sont élevés, selon le projet annuel de performances annexé au PLF pour 2014, à 137 millions d'euros en 2012 et à 118 millions d'euros en 2013, après une recette totale de 624,1 millions d'euros entre 2008 et 2010.

Ces produits ne s'élèveraient plus qu'à 19 millions d'euros en 2014 compte tenu de l'extinction progressive du programme de cessions immobilières, ce qui explique la hausse de la subvention d'équilibre.

Celle-ci **s'élèvera à 1 384,8 millions d'euros en 2014 après 1 348,9 millions d'euros en 2013**, soit une hausse de 2,7 % par rapport aux crédits ouverts dans la LFI pour 2013.

Comptes prévisionnels du régime de retraite des mines

(en millions d'euros)

Charges			Produits		
	2013 (Prévision)	2014 (PLF)		2013 (Prévision)	2014 (PLF)
Prestations légales	1 686,3	1 639,3	Cotisations sociales	18,9	16,7
Prestations extralégales	27,5	27,3	CSG, impôts et taxes affectées	3,7	3,8
Financement fonds et organismes	3,0	3,0	Contribution du programme 195	1 328,2	1 384,8
Dotations aux provisions	4,0	4,0	Transferts entre organismes	280,0	279,1
Charges financières	4,1	3,8	Reprises sur provisions	7,0	6,0
Personnel	6,1	5,9	Produits immobiliers	2,6	0,0
Rémunération Caisse des dépôts	21,4	20,5	Autres produits	0,4	0,4
Autres charges de fonctionnement	6,7	5,7	Produits exceptionnels	118,6	19,0
Autres charges	0,3	0,3			
Total des charges	1 759,4	1 709,8	Total des produits	1 759,4	1 709,8

Source : *Projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014*

B. LES AUTRES RÉGIMES FERMÉS

1. Le régime de retraite de la Seita

Le régime spécial de retraite des employés de l'ex-société nationale industrielle des tabacs et allumettes (Seita), dont la création remonte à 1959, a été mis en extinction par la loi du 2 juillet 1980 portant modification du statut du service d'exploitation industrielle des tabacs et allumettes. Seuls les personnels titulaires en fonction avant la date d'entrée en vigueur de cette loi sont demeurés bénéficiaires du régime. Sa gestion opérationnelle est confiée à l'association pour la prévoyance collective (APC).

Au 1^{er} janvier 2013, le régime comptait **164 cotisants actifs et 9 605 pensionnés**. Il se verra attribuer en 2014 une subvention d'équilibre de **168,02 millions d'euros**, contre 165,48 millions d'euros en 2013.

La subvention d'équilibre de l'Etat constitue très largement la principale ressource du régime (98,3 % en 2014) puisqu'il ne dispose plus que des cotisations comme ressources propres, après avoir cessé de bénéficier de la compensation démographique spécifique aux régimes spéciaux à compter de 2012. Le montant de cette compensation était de 6,6 millions d'euros en 2011.

Comptes prévisionnels de la branche vieillesse du régime de la Seita

(en millions d'euros)

Charges			Produits		
	2013 (PLF)	2014 (PLF)		2013 (PLF)	2014 (PLF)
Pensions	168,94	170,62	Cotisations	3,85	3,00
Frais de gestion	0,39	0,40	Subvention de l'Etat	165,48	168,02
Total des charges	169,33	171,02	Total des produits	169,33	171,02

Source : *Projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014*

2. Le régime spécial de l'Imprimerie nationale

Le régime spécial de retraite du personnel de l'Imprimerie nationale finance les pensions des personnels qui n'ont pas opté pour le statut d'ouvrier d'Etat. Il s'agit d'un régime fermé (il ne compte plus aucun actif cotisant), géré par la Caisse des dépôts et consignations et ne réunit plus que **deux affiliés**.

Pour 2014, la subvention d'équilibre de l'Etat à ce régime est fixée à **26 000 euros**, contre 70 000 euros en 2013.

3. La caisse des retraites des régies ferroviaires d'outre-mer

La caisse des retraites des régies ferroviaires d'outre-mer (CRRFOM) est gérée depuis 1993 par la Caisse des dépôts et consignations.

Ce régime ne compte plus que **173** pensionnés de droit direct et de droit dérivé.

En 2013, le montant de la subvention de l'Etat inscrit dans le projet de loi de finances s'élevait à 3,9 millions d'euros. Pour 2014, la subvention à la CRRFOM a été ramenée à **3,4 millions d'euros** compte tenu de la diminution de nombre de bénéficiaires.

4. Les versements liés à la liquidation de l'ORTF

Le régime de l'ORTF ne compte plus que **186 affiliés**.

La subvention d'équilibre inscrite dans le PLF pour 2014 s'élève à **460 000 euros**, après 520 000 euros en 2013. Elle permet de couvrir le montant des pensions de retraite et des rentes d'accidents du travail ainsi que les frais de l'Association pour la prévoyance collective (APC) qui assure la gestion du régime de retraite.

*

Réunie le 27 novembre 2013, la commission, suivant l'avis de sa rapporteure, a donné un avis favorable à la mission « Régimes sociaux et de retraite ».

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 27 novembre 2013, sous la présidence de Mme Annie David, présidente, la commission examine le rapport pour avis de Mme Christiane Demontès sur le projet de loi de finances pour 2014, mission « Régimes sociaux et de retraite ».

Mme Christiane Demontès, rapporteure pour avis. - La mission « Régimes sociaux et de retraite » retrace la presque totalité des subventions d'équilibre de l'Etat aux régimes spéciaux de retraite en situation de déficit.

Les douze régimes concernés par la mission, pour la plupart anciens et antérieurs à la création de la sécurité sociale, se caractérisent en effet par un fort déséquilibre démographique qui rend impossible tout autofinancement.

Dans ces conditions, la contribution de l'Etat vient, comme vous le savez, mécaniquement équilibrer les comptes en fonction des évolutions démographiques.

Permettez-moi de rappeler que la mission qui nous intéresse se compose de trois programmes de volume inégal : le programme « Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres » vise principalement à assurer l'équilibre des caisses autonomes de retraite de la SNCF et de la RATP ; il représente à lui seul 64 % des crédits de la mission ; le programme « Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins » abonde l'établissement national des invalides de la marine (Enim) et regroupe moins de 13 % des crédits de la mission ; enfin, le programme « Régime de retraite des mines, de la Seita et divers » retrace les subventions d'équilibre versées à plusieurs régimes fermés ou en voie d'extinction.

Au cours des dernières années, la progression continue des crédits de la mission a constitué l'une de ses caractéristiques principales.

Les crédits qu'il est proposé d'allouer à la mission en 2014 s'inscrivent en rupture avec cette évolution : s'élevant à 6,534 milliards d'euros, ils affichent une baisse, à périmètre constant, de 1,6 % par rapport à 2013 et de 2,6 % par rapport à 2012.

Quatre séries de facteurs devraient en effet contribuer à limiter la progression des crédits l'année prochaine : la forte baisse des prestations servies par les régimes fermés ou quasi-éteints dans un contexte de diminution globale des effectifs de pensionnés ; la moindre revalorisation des pensions de retraite attendue en 2014 en raison du ralentissement de l'inflation (révisée à la baisse de 1,3 % à 0,8 % pour 2013) ; l'impact des mesures prévues par la réforme des retraites en cours d'examen, en particulier le report de six mois de la date de revalorisation des pensions ; et les efforts d'économies de gestion entrepris par certains régimes.

La baisse générale des crédits de la mission cache cependant des évolutions contrastées : si les subventions d'équilibre des régimes de retraite de la SNCF et des marins diminuent, celles allouées au régime de retraite de la RATP et des mines continuent d'augmenter.

En 2014, les régimes de retraite de la SNCF et de la RATP bénéficieront d'une subvention d'équilibre de respectivement 3,36 milliards d'euros et 634 millions d'euros.

Comme vous le savez, à l'occasion de la réforme des régimes spéciaux de retraite en 2008, ces deux régimes se sont vu appliquer les principes de la réforme mise en œuvre à compter de 2003 dans la fonction publique : hausse de la durée d'assurance requise pour un départ à la retraite au taux plein, instauration de barèmes de décote et de surcote et indexation du montant des pensions sur l'évolution des prix.

Si la réforme de 2008 n'est pas exempte de critiques – je ne reviendrai pas sur le bilan sévère dressé l'année dernière par la Cour des comptes –, force est de reconnaître que l'évolution des règles applicables a produit des effets notables sur les comportements de départ en retraite. S'agissant de la SNCF, entre 2008 et les huit premiers mois de l'année 2013, l'âge moyen de départ des agents de conduite a progressé de 20 mois et celui des autres agents de 16 mois.

La réforme des retraites de 2010 sera applicable aux régimes de retraite de la SNCF et de la RATP à compter de 2017 pour tenir compte du rythme de montée en charge de la réforme de 2008.

Je rappelle en outre que ces régimes sont pleinement concernés par les mesures de financement prévues par le projet de loi garantissant l'avenir et la justice du système de retraites que notre commission examinera en nouvelle lecture la semaine prochaine (hausse des cotisations vieillesse de 0,3 point d'ici 2017 et report de six mois de la date de revalorisation des pensions).

J'en viens à la situation financière des régimes. A la SNCF, les cotisations couvraient moins de 37 % des charges de pensions en 2012, le ratio démographique étant inférieur à 0,57 actif cotisant par retraité. Dans un contexte de ralentissement des charges de pension, la subvention d'équilibre prévue pour 2014 connaît toutefois, pour la première fois depuis 2006, une baisse de l'ordre de 1,3 % par rapport aux crédits ouverts en 2013.

A la RATP, le produit des cotisations sociales couvre environ 44 % des prestations vieillesse et le ratio démographique s'établit à 0,89 actif cotisant par retraité. La différence entre les charges de prestations et les recettes de cotisations continuera de se creuser l'année prochaine ; la subvention d'équilibre prévue pour 2014 affiche ainsi une hausse de 3,1 % par rapport à 2013.

Quelques mots pour finir sur les subventions d'équilibre de l'Etat à deux régimes spéciaux de retraite qui n'étaient pas concernés par les réformes de 2008 et de 2010. Il s'agit du régime de retraite des marins, dont les spécificités sont fortes du fait des caractéristiques du métier et de l'importance des carrières courtes, et de celui des mines, qui constitue un régime fermé.

Le régime de retraite des marins bénéficiera en 2014 d'une participation de l'Etat d'un montant de 825 millions d'euros, en baisse de 1,7 % par rapport à 2013, sous l'effet principalement du ralentissement de la progression des prestations et des efforts de maîtrise des frais de gestion.

Les cotisations du régime couvrant moins de 15 % des charges de pensions, le versement de l'Etat continue de représenter près de 80 % des recettes de la branche. La faiblesse des ressources propres du régime s'explique en particulier par les diverses mesures d'allègement de la part patronale des cotisations sociales, destinées à soutenir les secteurs de la pêche et de la marine marchande.

En 2014, comme lors des deux exercices budgétaires précédents, la subvention de l'Etat ne compensera que partiellement le déséquilibre entre les charges et les produits prévisionnels de l'établissement national des invalides de la marine (Enim). Celui-ci sera conduit à mobiliser son fonds de roulement à hauteur de 51 millions d'euros. Le montant des réserves de l'établissement (125 millions d'euros au 31 décembre 2012) devrait néanmoins lui permettre de faire face à cette évolution.

Quant au régime de retraite des mines, dont la gestion est assurée par la caisse des dépôts et consignations depuis 2005, il se verra attribuer une dotation de 1,38 milliard d'euros en 2014, en hausse de 2,7 % par rapport à 2013, sous l'effet principalement de l'arrivée à son terme du programme de cessions immobilières mis en œuvre par la caisse nationale de sécurité sociale dans les mines (CANSSM).

Le financement du régime des mines repose ainsi à hauteur de 80 % sur la subvention d'équilibre de l'Etat, le taux de couverture des prestations vieillesse par les cotisations étant inférieur à 1,3 % depuis 2012.

Ce régime n'accueille plus de nouveaux cotisants depuis le 1er septembre 2010 et se trouve en voie d'extinction, à l'instar des huit autres régimes financés par la présente mission, tels que la Seita ou d'anciennes compagnies de chemin de fer ou de tramways, dont certains ne comptent d'ailleurs plus aucun cotisant et dont la plupart voient leur subvention d'équilibre diminuer.

Pour conclure, je tiens à souligner que le PLF pour 2014 respecte le plafond fixé pour la présente mission à 6,75 milliards d'euros par la loi de programmation des finances publiques adoptée fin 2012. Celle-ci autorisait en effet une progression des crédits de 3,2 % entre 2013 et 2014.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, qui n'offrent guère de marge de manœuvre et n'appellent donc pas d'autres remarques particulières, je vous propose d'émettre un avis favorable sur les crédits de cette mission, qui ont été adoptés par la commission des finances le 13 novembre dernier. Je vous remercie.

Mme Isabelle Pasquet. - *Je rejoins bien entendu le constat de la faible marge de manœuvre laissée par la mission « Régimes sociaux et de retraite ». Beaucoup de choses pourraient être dites sur les régimes spéciaux mais ce n'est pas le moment de rouvrir le débat.*

Compte tenu des fortes réserves que nous avons déjà eu l'occasion d'émettre sur les perspectives budgétaires et sur le projet de loi garantissant l'avenir et la justice du système de retraites, le groupe CRC ne prendra pas part au vote de notre commission sur le rapport de Christiane Demontès.

M. Jean-François Husson. - L'Enim a-t-il été consulté sur la mise à contribution d'une partie de ses réserves pour assurer l'équilibre de sa branche vieillesse ? A-t-on réfléchi aux modalités d'équilibrage qui seront mises en œuvre une fois que les réserves de l'établissement seront épuisées ?

M. François Pinton. - Pourriez-vous préciser l'âge moyen de départ en retraite des agents de la SNCF ?

M. Jean-Marie Vanlerenberghe. - Christiane Demontès a exercé un contrôle sur les chiffres proposés par le Gouvernement et il n'y a pas lieu de débattre à nouveau ici de l'évolution des régimes spéciaux.

Je souhaiterais simplement souligner que la réforme de 2008 était indispensable et qu'elle a porté ses fruits puisqu'elle a permis de respecter le plafond des crédits fixés dans les perspectives pluriannuelles et que les comportements de départ à la retraite se sont modifiés, en particulier à la SNCF.

S'agissant du vote, le groupe UDI-UC s'abstiendra.

M. Jean-Noël Cardoux. - Compte tenu des spécificités de ce rapport et du contexte général marqué par la réforme des retraites, le groupe UMP ne prendra pas part au vote.

M. Marc Laménie. - Je remercie Christiane Demontès pour son rapport pédagogique. Comment s'expliquent les évolutions divergentes des subventions d'équilibre versées respectivement à la SNCF et à la RATP, la première diminuant tandis que la seconde augmente ?

Mme Catherine Génisson. - On ne peut traiter le régime de retraite des mines comme ceux de la Seita ou des anciennes compagnies de chemins de fer ou de tramways. En effet, les ayants droit du régime des mines sont encore nombreux aujourd'hui et dans une situation difficile. Il faut en outre prendre en compte toute la complexité de l'intervention de la sécurité sociale minière dans le secteur de l'hospitalisation.

Mme Christiane Demontès, rapporteure pour avis. - En ce qui concerne le régime de retraite des marins, les relations entre l'Enim et ses ministères de tutelle sont régies par une convention d'objectif et de gestion (COG) dont la dernière en date couvre la période 2013-2015. Les négociations et les arbitrages s'inscrivent dans ce cadre.

S'agissant de l'âge moyen de départ à la retraite des agents de la SNCF, au 31 décembre 2012, il s'établissait à 51 ans et 4 mois pour les agents de conduite et à 56 ans et 2 mois pour les autres agents, selon le projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2014.

Pour répondre à l'interrogation de Marc Laménie, je souligne que le taux de couverture des prestations vieillesse par les cotisations a tendance à augmenter à la SNCF tandis qu'il continue de se détériorer à la RATP. La première voit en effet les bénéficiaires de ses prestations vieillesse diminuer plus rapidement que ses effectifs cotisants. La seconde, à l'inverse, fait face à une augmentation des bénéficiaires de prestations vieillesse alors que les effectifs cotisants diminuent.

Pour terminer et faire écho à la remarque de Catherine Génisson, je rappelle que la mission regroupe effectivement des régimes de retraite qui, pour plusieurs d'entre eux, sont en extinction, en particulier celui des mines qui compte, aux côtés des bénéficiaires de droit direct, un grand nombre d'ayants droit.

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Régimes sociaux et de retraite ».