

*80<sup>ème</sup> anniversaire des Caisses de Congés Payés du Transport et activités connexes*

*Mercredi 23 novembre 2016 – Maison de la Chimie*

*FICHE DE SYNTHÈSE*

*Origine des Caisses de congés payés : Les motivations :*

A l'origine, les Caisses de congés payés sont mises en place par les employeurs dans les familles de métiers caractérisées par l'intermittence des contrats de travail. On travaille alors beaucoup à la tâche et on se déplace souvent en changeant d'employeur pour trouver un nouveau contrat succédant au précédent. Le secteur du bâtiment et des travaux publics (les chantiers ne sont pas éternels), celui de la manutention portuaire (il y a du travail pour les dockers quand un navire doit être chargé ou déchargé) et celui des transports (les aléas du fret) relèvent plus particulièrement de ce régime d'intermittence. Ainsi, dans ces professions « intermittentes » la loi de juin 36 instituant deux semaines de congés payés se trouve immédiatement sujette à une application problématique.

*L'organisation :*

Aux salariés qui venaient de se voir reconnaître à la fois un droit au repos hebdomadaire (semaine de 40 heures) et le bénéfice de deux semaines congés annuels, il fallait en effet proposer un système probant de calcul des droits à congés (nombre de jours) et une juste rémunération de cette période non travaillée. Or pour garantir la rétribution de ce congé annuel, même au terme d'une succession de plusieurs contrats de travail (selon des conditions géographiques et salariales souvent changeantes), il convenait de disposer de structures *ad hoc* habilitées à régler les congés payés « dans les règles de l'art ». Ces organismes étaient appelés à se constituer sous formes de Caisses de congés payés.

Or l'Etat ne pouvait créer, organiser et mettre en production ces Caisses. Tout au plus pouvait-il valider la capacité des associations en leur délivrant l'agrément indispensable à leur entrée en fonction.

Les Caisses du Transport, des Dockers du Bâtiment et des Travaux Publics ont ainsi vu le jour en 1936 et 1937, rejointes en 1939 par les professions du Spectacle.

En ce qui concerne les Caisses du Transport, celles-ci furent créées par des patrons d'entreprises, notamment à Paris, où les « plus grand noms de la place » parmi les déménageurs fondèrent la CICPRP.

Dès lors, au terme d'une période d'un an (cf. infra « période de référence »), même fragmentée chez plusieurs employeurs et même incomplète, le salarié pouvait disposer d'une somme de cotisations ayant fait masse, centralisées dans une Caisse de congés payés à laquelle il revenait de définir le droit à congés et de payer le montant que ce droit déterminait selon une méthode comparative de calcul avantageuse.

Au demeurant le caractère patronal de ces organismes trouve son explication et sa justification bien au-delà des conditions de création des Caisses de congés par les employeurs. De fait, les congés payés apparaissent comme un salaire différé, et même un salaire « externalisé » pour user d'une expression plus actuelle. Dans ces conditions, le flux des congés payés étant alimenté exclusivement par les cotisations des employeurs, il est logique de reconnaître aux Caisses un caractère strictement patronal, même si des dispositions statutaires prévoient l'intervention ponctuelle de certains organes paritaires.

## Quelques points particuliers :

### La période de référence : l'enregistrement des droits des salariés, la perception des cotisations versées par les employeurs.

Les congés étant pris préférentiellement au cours de l'été, la période de constatation des droits se déroule logiquement sur une période d'un an en amont de la prise de congés.

La période de référence la plus communément pratiquée s'étend du 1<sup>er</sup> juin au 31 mai.

De même, il est normal que cette période serve de base au calcul des cotisations, à leur appel et à leur versement aux Caisses par l'employeur.

L'entreprise adhérente à une Caisse consent ainsi une avance de trésorerie garante de la constitution progressive d'une provision pour congés. Quelques allègements de charge influant sur le coût-congés viendront compenser cette avance de trésorerie (cf. infra) et les contraintes de l'externalisation (de plus en plus légères avec la dématérialisation) au moment du paiement des indemnités aux salariés.

### Une intermittence toujours actuelle

Les activités du transport national ont connu une très grave crise à la fin des années 2000. Nombre de cessations d'activités ont touché les TPE, PME et même les ETI du secteur. Dans ces conditions l'intervention des Caisses a permis de garantir socialement le paiement des congés à un nombre important de salariés.

De la même manière dans les activités de manutention et dans le nettoyage la rotation constante des attributions de marchés sécurise le *continuum* du service des congés au profit de salariés bien souvent privés de repères à l'égard du droit social français.

Les Caisses sont également des acteurs essentiels de la formation des salariés aux dispositions des codes régissant les congés payés (Code du travail, code des transports).

### La double complexité du calcul des droits

Les Caisses apportent une réponse argumentée aux questions relatives à la notion essentielle de « temps de travail effectif » qui conditionne le décompte des jours de congés.

De la même manière la diversité des éléments éligibles à l'assiette servant de calcul à l'indemnité de congés mérite un examen attentif et est une source importante de distorsion, susceptible d'être préjudiciable à l'entreprise comme au salarié.

Face à ces deux problématiques, les Caisses mettent leur expertise juridique au service des entreprises et des salariés en appliquant la méthode requise et en informant les gestionnaires et les ressortissants bénéficiaires.

## Comment calculer la juste indemnité de congés payés

Le comparatif permanent entre le 10<sup>ème</sup> de la rémunération annuelle et le dernier salaire mensuel, en valeurs jours ou valeurs heures, permet de définir la base de calcul la plus avantageuse pour définir le montant de l'indemnité de congé du salarié.

A cet égard l'intervention des Caisses permet un juste calcul des sommes dues au salarié. En effet, les composantes du salaire sont parfois complexes ou servies ponctuellement (primes diverses). Dans ces conditions l'application du simple maintien de salaire est susceptible de léser le salarié.

### Le versement des indemnités de congés payés :

Le paiement des indemnités s'effectue à la demande de l'employeur, les Caisses étant en possession des éléments de calcul des droits (nombre de jours de congés) et étant ainsi à même de définir le montant des indemnités de congés dues au salarié par référence au salaire de base annuel déclaré par l'entreprise.

Ce versement s'opère généralement par virement ou, plus rarement, par chèque. Il est assorti d'une attestation qui, à l'instar d'un bulletin de salaire, détaille les éléments de calcul de l'indemnité, depuis le montant brut jusqu'au montant net.

### Avantages et Garanties aux entreprises et aux salariés: des contreparties justifiées

L'entreprise adhérente à une Caisse de congés payés du transport bénéficie, on l'a vu, d'une sécurisation juridique absolue de l'exécution du 10<sup>ème</sup> de la rémunération annuelle (les 5 semaines de congés payés rapportées aux 52 semaines de l'année). L'effort de trésorerie consenti par l'adhérent pour verser des cotisations prévisionnelles et provisionnelles est donc réel et se trouve justement compensé par une modération du coût congé. Cette modération résulte notamment de l'application par les Caisses d'un taux unique d'accident du travail de 0,5 % sur les indemnités versées.

Réciproquement les salariés bénéficient de la sécurité de voir leurs indemnités de congés sécurisées et consignées dans un organisme tiers, garant de leurs droits.

Ainsi, il semble acquis que l'extension de l'obligation et l'universalisation du périmètre géographique permettraient de généraliser les avantages juridiques et sociaux offerts aux salariés et aux entreprises.

On observera enfin que le double référencement - Employeur – Caisse de congés - du salarié constitue une garantie supplémentaire vis-à-vis du travail dissimulé. En outre, pour les métiers comportant des emplois sensibles (manutention et contrôle bagages dans les aéroports, pour ne citer que ceux-là), les Caisses peuvent apporter des éléments de validation supplémentaire.

### Les prestations additionnelles : charges, retraites complémentaires, prévoyance, dispositifs d'épargne salariale, déclaratif, etc.

Les Caisses du transport réalisent une prestation complète autour du paiement des congés payés. Outre les indemnités de congés versées aux salariés, elles règlent les charges sociales salariales correspondantes (Urssaf et Pôle Emploi). Selon le choix des adhérents, les Caisses peuvent également reverser à l'entreprise le « précompte retraite » ou procéder au paiement direct des charges patronales - y compris de retraite complémentaire facultative et de prévoyance - auprès des IRP.

Dans ces conditions, certaines dispositions de la LFSS 2015 altèrent le rôle des Caisses et compliquent leur mission. Le versement anticipé des cotisations Urssaf dès perception de la cotisation de l'adhérent, décorrélié du paiement effectif des indemnités de congés payés, est une source de confusion et s'est traduit par une érosion des capacités de placement par les Caisses.

En outre le transfert de ce paiement anticipé à l'employeur adhérent, à l'horizon de 2018, est annonciateur à la fois d'une complication des circuits d'échanges et d'une baisse de l'attractivité des Caisses dans leur dimension sociale et entrepreneuriale.

Cette anomalie, d'autant plus flagrante que l'obligation est très réduite dans les Caisses du Transport, gagnerait à être corrigée par le législateur.

### Les moyens des Caisses : un équilibre ténu mais une performance préservée par la compression des frais de collecte.

Les Caisses appellent les cotisations de leurs adhérents en fonction du seul coût-congé. Elles ne facturent aucun frais de gestion aux entreprises affiliées et financent leurs frais de structure par leur seule performance financière. Ainsi, avec leurs partenaires bancaires, elles s'efforcent de générer des rendements de placements propres à équilibrer leurs comptes annuels. Ces placements sont évidemment soumis aux règles prudentielles les plus strictes. Les multiples et croissantes contraintes extérieures incitent donc les Caisses à rationaliser leurs coûts en vue d'apporter le même service aux salariés et aux entreprises selon des modalités économiques stables.

### Des taux de cotisations inchangés :

En dépit des fortes variations conjoncturelles, des évolutions législatives (notamment les LFSS 2013 et 2015) et de la baisse des rendements de placements, les Caisses ont su maintenir leurs cotisations à des taux inchangés depuis des décennies. Etant précisé que le taux d'appel des cotisations auprès des entreprises de transport n'excède jamais 15%.

### Les Caisses représentées au sein de l'UCICP :

PARIS, LYON, MARSEILLE, BORDEAUX, NICE (Agence)

### Régions concernées par l'obligation :

Hauts-de-France (Picardie), Normandie, Île de France, Grand Est (Champagne-Ardenne), Nouvelle Aquitaine, Occitanie (Gers), Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes.

### Les Caisses du Transport en quelques chiffres :

Cotisations annuelles perçues par les Caisses du Transport :	345 000 000 M€
Nombre de bénéficiaires :	300 000 salariés
Indemnités nette de congés :	208 000 000 €
Charges sociales patronales :	85 000 000 €
Charges sociales salariales :	52 000 000 €
Collecte totale sécurisée des charges :	137 000 000 €