



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CGEDD n° 013735-01

Paris, le 26 JAN. 2021

La Ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion

Le Ministre des solidarités et de la santé

Le Ministre délégué auprès de la Ministre de la transition écologique, chargé des transports

Le Ministre délégué auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, chargé des Comptes publics

Le Secrétaire d'État auprès de la ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion, chargé des Retraites et de la Santé au travail

à

Madame la cheffe de l'inspection générale des affaires sociales,

Monsieur le vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable

Le dispositif du congé de fin d'activité (CFA) permet aux conducteurs routiers de transport de marchandises et de voyageurs, qui justifient d'une durée de conduite suffisante, de cesser leur activité au plus tôt cinq ans avant l'âge légal de la retraite, en percevant un revenu de substitution équivalent à 75% de leur salaire brut. A l'atteinte de l'âge légal de la retraite, les conducteurs concernés sortent obligatoirement du dispositif et bénéficient alors d'une retraite à taux plein.

Ce dispositif est cofinancé par une cotisation assise sur la masse salariale des conducteurs, dont le coût est réparti entre les employeurs et les salariés, ainsi que par une participation de l'Etat.

Le CFA est un dispositif conventionnel qui a été mis en place par deux accords de branche en 1997 et 1998 à la suite du mouvement social de 1996. Il apparaît comme un élément structurant du pacte social de la branche des transports routiers avec une forte charge symbolique.

Depuis sa création, 28 600 conducteurs en ont bénéficié, dont 26 000 dans le transport de marchandises et 2 600 dans le transport de voyageurs. Le nombre d'allocataires s'élève actuellement à environ 8 500, pour 250 000 conducteurs cotisants.

Par un protocole d'accord, signé le 19 avril 2017, les partenaires sociaux se sont engagés à négocier un nouveau dispositif de gestion de fin de carrière afin de tenir compte des évolutions structurelles que connaît le secteur du transport routier. En effet, dans un contexte général de vieillissement des conducteurs et de difficultés structurelles de recrutement dans le secteur depuis plusieurs années, la question du maintien dans l'emploi des seniors se pose de façon renouvelée ainsi que celle de la prise en compte individuelle et concrète de la pénibilité. Par ailleurs, ces évolutions ont des conséquences sur l'équilibre financier du CFA qui est structurellement déficitaire, ainsi que sur le modèle de participation de l'Etat. Ce dernier, qui n'est pas garant de l'équilibre du régime, verse en effet une subvention au régime couvrant 80% des prestations versées aux allocataires appartenant à la tranche d'âge 59,5-62 ans.

Si le protocole d'accord du 19 avril 2017 prévoyait que les négociations devaient aboutir au plus tard au 31 décembre 2019 pour entrer en vigueur au 1er janvier 2021, le calendrier a évolué pour tenir compte d'une part de la difficulté des parties prenantes à engager la discussion et d'autre part de la réforme des retraites, avec laquelle doit s'articuler le futur dispositif de fin de carrière du secteur.

A cela s'ajoute aujourd'hui la nécessaire prise en compte des conséquences de la crise sanitaire de la covid-19. Cette crise est en effet susceptible de porter atteinte à l'équilibre économique des entreprises qui, pour la plupart, connaissent un ralentissement de leur activité, notamment celles du transport routier de voyageurs, ralentissement qui ne devrait pas s'estomper avant plusieurs mois. Au regard notamment des demandes nombreuses d'exonérations en 2020, il est nécessaire de mesurer les effets de la crise sanitaire sur le secteur, et son impact sur les régimes, à distinguer des tendances structurelles, déjà préoccupantes avant la crise sanitaire.

Ainsi, sur le court-terme, les entreprises de transport routier rencontreraient des difficultés à verser leurs cotisations en raison du manque de trésorerie. Par ailleurs, sur le moyen terme, du fait de la persistance attendue de la sous-activité, elles risqueraient d'être confrontées, notamment dans le transport routier de voyageurs, à l'impossibilité de compenser un départ en CFA par l'embauche d'un jeune conducteur, notamment du fait de l'incertitude sur l'avenir économique des entreprises.

Dans ce contexte, si l'engagement pris à l'automne 2019 de maintenir le financement par l'Etat du CFA jusqu'en 2022 reste essentiel afin de laisser le temps aux partenaires sociaux de négocier un nouveau dispositif de fin de carrière en 2022, il est important que les négociateurs puissent avancer dans les meilleurs délais sur une renégociation ambitieuse du dispositif.

Pour atteindre cet objectif, les partenaires sociaux ont besoin de connaître de manière précise et exhaustive les paramètres sur lesquels ils pourront agir pour rénover le dispositif, ainsi que les conséquences juridiques, sociales, fiscales et économiques de leurs évolutions. A cet égard, le rapport sur la situation financière à horizon de 5 ans des deux fonds gérant le dispositif (FONGECFA Transport pour le transport de marchandise et AGECEFA Voyageurs pour le transport de voyageurs), prévu annuellement à compter de 2018 par le protocole de 2017, permettrait d'objectiver la situation.

Ces éléments d'analyse doivent également intégrer, à la lumière de la crise sanitaire, les modalités permettant au nouveau dispositif de gestion des fins de carrière d'absorber d'éventuels chocs conjoncturels susceptibles d'en menacer temporairement l'équilibre ainsi que les différents scénarios d'évolution envisageables plus spécifiquement pour le transport routier de marchandises et de voyageurs.

Tel est l'objet de la mission que nous vous confions.

Il vous est ainsi demandé, après avoir réalisé un bilan quantitatif et qualitatif de l'actuel CFA qui prenne en compte l'impact économique de la crise du covid-19, d'une part, après avoir mis en perspective la trajectoire prévisionnelle des régimes selon les déterminants actuels, d'autre part, d'identifier les paramètres clés que les partenaires sociaux peuvent mobiliser pour rénover le dispositif, tout en le rendant plus résilient face aux crises potentielles.

Parmi ces paramètres devront figurer, entre autres, les conditions et critères d'entrée dans le dispositif, les modalités de son financement, la durée du dispositif de fin d'activité et le volume des allocations versées. La détermination de ces paramètres devra permettre à la mission de proposer des modes de prise en compte individuels de la pénibilité, qui pourront relever du droit commun applicable aux salariés ou ressortir à des dispositifs spécifiques.

Chacun des paramètres que vous aurez identifiés devra faire l'objet d'une évaluation en fonction des critères suivants, qui pourront être complétés si vous l'estimez nécessaire :

- équité de traitement entre les conducteurs ;
- acceptabilité sociale ;
- régime social et fiscal applicable ;
- coût financier pour les employeurs et les salariés et coût financier pour l'Etat ;
- soutenabilité financière sur le moyen et le long-terme ;
- articulation avec les évolutions possibles du système de retraites et de la prise en compte des facteurs de risques professionnels, qui seront prochainement examinées par les partenaires sociaux au niveau interprofessionnel, dans le cadre de l'agenda social qui leur a été proposé ;
- capacité à répondre aux enjeux sociaux structurels du secteur des transports routiers (pyramide des âges vieillissante, pénurie structurelle de conducteurs...) ;
- résilience face aux chocs conjoncturels ;
- faisabilité technique et opérationnelle et conditions de mise en œuvre.

En outre, vous devrez également formuler des propositions de court-terme sur les adaptations qui pourraient être rapidement envisagées pour adapter l'actuel dispositif du CFA à la crise économique créée par la pandémie de la covid-19.

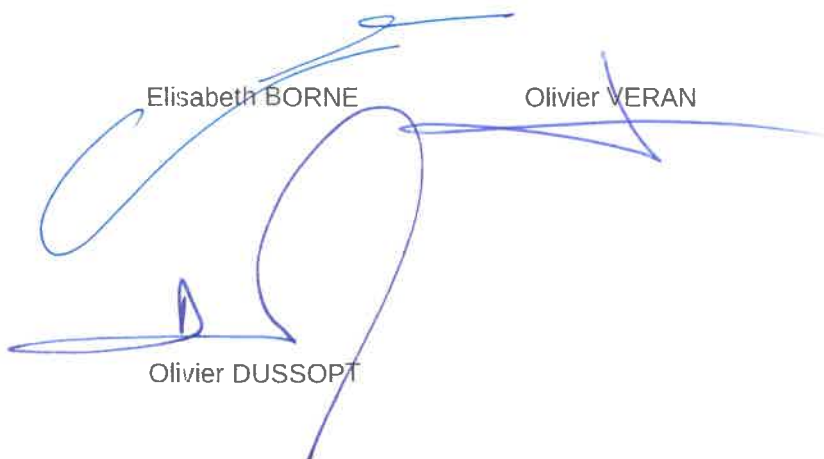
Pour mener votre mission, vous auditionnerez l'ensemble des parties prenantes et, notamment, les partenaires sociaux de la branche des transports routiers, les représentants de Klésia, l'organisme de prévoyance chargé de la gestion opérationnelle du CFA, les services de l'Etat qui participent au financement, ainsi que les entreprises concernées. Vous porterez une attention particulière à l'audition des présidents et vice-présidents des fonds qui en assurent l'abondement (MM. Michel SEYT et Guillaume CADART pour le CFA-voyageurs et MM. Patrice CLOS et Jean-Yves CHAMEYRAT pour le CFA-marchandises).

Vous pourrez rendre compte de l'avancement de vos travaux aux membres de la commission paritaire des transports routiers afin de recueillir leur avis et d'alimenter votre réflexion.


Vous vous appuyerez sur les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), de la direction de la sécurité sociale (DSS) et de la direction du budget (DB).

Vous nous rendrez vos conclusions au plus tard le 1^{er} mars 2021.

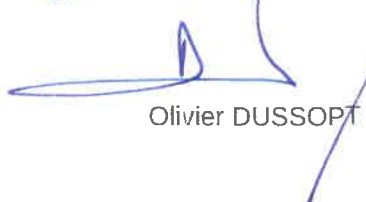
Elisabeth BORNE



Olivier VERAN



Olivier DUSSOPT



Jean-Baptiste DJEBBARI



Laurent PIETRASZEWSKI

