

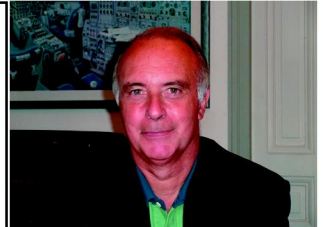


Vendredi 02 Juillet 2010

Explication de la réforme CRPNAC

2ème partie : Les mesures incitatives de la réforme Chertier.

Libre Opinion de Jm Moutet ancien administrateur de la caisse de retraite.



Rappelons qu'il est impératif qu'une réforme soit validée en juillet 2010 pour que celle-ci soit mise en application au 1^{er} janvier 2011. Après, nous perdrons une année supplémentaire. Nous vous livrons tel quel cet éclairage intéressant de JM Moutet. sur la réforme Chertier. De part vos nombreux retours positifs sur nos explications fournies, nous ne sommes pas prêts de changer de méthode.

L'adoption de mesures contraignantes de recul d'âge de départ, bien qu'indispensables, ne suffit pas. En effet, ces mesures devant être progressives pour être socialement acceptables, il sera trop tard lorsqu'elles seront efficaces à 100% et les réserves auront trop diminué pour permettre la préservation du taux plein à 60 ans.

Il nous faut gérer nos réserves dans une logique de développement durable : avec le souci de préserver la future génération.

La solution passe donc transitoirement par un recul de l'âge de départ faisant appel à l'incitation à la prolongation de carrière devant aider à obtenir des résultats suffisants en ce domaine. De façon très schématique, lorsqu'un PN recule son départ d'un an, sa décision a deux conséquences:

- Il cotise une année supplémentaire.
- Il perçoit une année de pension en moins.

Contrairement à une idée reçue, il n'y a pas de double effet d'économies pour la **CRPN** lorsqu'un navigant prolonge sa carrière d'un an : une année supplémentaire de cotisations reçues et une année de pension versée en moins.

L'année supplémentaire de cotisations reçues est entièrement restituée au navigant durant sa retraite et ne génère aucune économie.

Il y a donc un simple effet provenant seulement du non versement de la pension.

De ces considérations découlent plusieurs formes d'incitation à la prolongation de carrière cumulables entre elles.

La première forme d'incitation à la prolongation de carrière est tout simplement le **surcroît de pension** qui en résulte. C'est certainement le premier moteur à la prolongation.

La prolongation de carrière qui améliore naturellement sa pension

Son ordre de grandeur étant d'environ **350 € mensuels par année supplémentaire travaillée pour un pilote d'Air France**, celui qui prolongera sa carrière de 3 ans bénéficiera en contrepartie d'une augmentation de sa pension mensuelle d'environ 1050 €, soit d'un montant proche de celui de la pension sécurité sociale à taux plein.

Une deuxième forme d'incitation consiste à partager entre la CRPN et l'affilié les économies provenant du non

Les pilotes qui prolongent leur activité permettront aux autres pilotes d'arrêter à 60 ans au taux plein le plus longtemps possible.

versement de la pension durant les années supplémentaires de travail.

Ainsi, lorsqu'un navigant prolonge de 5 ans sa carrière au-delà de 60 ans, il fait économiser environ 25% du coût global de ses pensions à la CRPN ; de ces 25%, il est possible d'en rétrocéder une partie à l'affilié pour l'inciter à poursuivre sa carrière.

Cette rétrocession partielle des économies générées par le prolongement de la carrière est le fondement de la surcôte préconisée par **Dominique-jean CHERTIER**.

Son calibrage a été délicat, car, en privant la caisse par répartition d'une partie des économies permises par la prolongation de carrière, elle résulte d'un compromis : être suffisamment conséquente pour inciter à la prolongation sans trop impacter les économies générées.

Dans le projet de réforme de la **CRPN**, elle se décline en deux mesures :

Une prise en compte, croissante en fonction de la durée de carrière, des annuités au-delà des 25 meilleures jusqu'à atteindre 35 annuités.

Cette mesure vient amplifier une disposition existant déjà à la CRPN, et procure une augmentation de pension allant d'environ 0,5% par annuité supplémentaire pour une carrière de 30 annuités à environ 1 % pour une carrière de 34 annuités.

- Une surcôte, au sens propre du terme, majorant la pension de 2% pour toute annuité au-delà de 35. Elle n'est pas cumulative avec la mesure ci-dessus mais la remplace.

Ainsi un navigant ayant 34 annuités et poursuivant sa carrière deux ans, bénéficiera, au-delà des droits qu'il aura acquis durant ces deux années, d'une augmentation de pension de **1% la première année puis d'une augmentation de 2% la deuxième année.**

Une troisième forme d'incitation à la prolongation de carrière viendra vraisemblablement de la mise en place d'une mesure réclamée par la grande majorité des syndicats de pilotes et inscrite dans le projet de réforme : **le taux unique.**

La mise en place du taux unique pour ne plus pénaliser les pilotes injustement.

Pour mémoire, le calcul de la pension est soumis à deux taux de pension, 1,85% et 1,4%, procurant des rendements très différents aux cotisations suivant qu'elles se rapportent à la partie inférieure ou supérieure du salaire.

De plus, ces deux taux de pension, associés à une formule de calcul de la pension très spécifique à la CRPN, ont pour conséquence de n'accorder que le rendement le plus faible à toutes les cotisations relatives à la prolongation de carrière, dès lors que celle-ci dépasse 25 annuités.

Cette particularité de notre caisse de retraite, unique en France, relève d'une logique pour le moins curieuse consistant à pénaliser l'allongement de la carrière et à désavantager les carrières longues au profit des carrières courtes.

Les conséquences de ces anomalies sur le montant des pensions des pilotes sont loin d'être négligeables.

La rectification de ces anomalies, réclamée depuis des années par les syndicats, qu'elle soit immédiate ou progressive, constituera en soi une incitation à la prolongation de carrière, un pilote ayant intérêt à attendre que sa pension ne soit plus

pénalisée par des dispositions iniques et illogiques.

Mais au-delà des considérations sur la prolongation de carrière, ces anomalies représentent un dysfonctionnement pénalisant l'ensemble des pilotes, qu'ils aient ou non l'intention de poursuivre au-delà de 60 ans, puisque, dès que la carrière dépasse 25 annuités, seul le rendement le plus faible est attribué aux cotisations.

De plus, de par leur niveau de salaire, les pilotes sont les seuls navigants impactés par ce dysfonctionnement, ce qui lui confère un aspect ségrégatif.

Le conseil d'administration de la **CRPN** a conscience de ces anomalies, puisqu'il a voté les mesures devant y remédier lors de l'approbation du projet de réforme de la CRPN en 2008, suivant en cela les recommandations de **Dominique-Jean CHERTIER.**

Le gouvernement en a conscience aussi, et avait proposé en 2008 la mise en œuvre de ce projet de réforme dans le cadre d'une négociation globale incluant le déplafonnement de l'âge de cessation d'activité.

Un compromis, comprenant l'engagement de l'État à mettre en œuvre la réforme au 1^{er} janvier 2010 avait été formalisé dans une lettre du secrétaire d'État chargé des transports, **Dominique BUSSEREAU**, et soumis aux syndicats afin de trouver une issue au préavis de grève de novembre 2008.

Novembre 2008 fut la deuxième occasion ratée pour la réforme CRPNAC

Les syndicats n'ayant pas accepté ce compromis et la grève ayant eu lieu, ces propositions sont bien sûr caduques; ce qui est sur la table de négociation avant la grève ne l'est plus en cas d'échec de la négociation et de grève effective, c'est la règle du jeu.

Certes, au vu des résultats de cette grève, il eût mieux valu savoir saisir l'opportunité qui nous était offerte, mais rien n'est perdu, pour peu que la volonté syndicale reste intacte.

Cette réforme a demandé près de 6 ans de travaux, le conseil d'administration de la **CRPN** ayant initialisé les réflexions à son sujet en décembre 2002 pour en voter le projet définitif en mars 2008.

Ces mesures dépassent largement les enjeux de l'incitation à la prolongation de carrière, pourtant déjà très importants, et sont essentielles pour rétablir les pilotes dans l'intégralité de leurs droits.

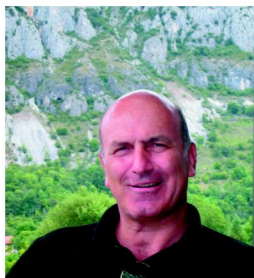
Ne pas les mettre en œuvre, comme d'ailleurs les autres mesures de ce projet, représenteraient un gâchis énorme pour la population des pilotes.

J-20 POUR UNE REFORME APPLICABLE AU 1er JANVIER 2011

Réponse au bureau du SNPL AF ALPA

J'ai fait l'objet d'une mise en cause particulièrement pénible au sujet de la Réforme CRPN dans l'un des récents tracts du SNPL.

Je remercie R'WAY de publier cette libre opinion envoyée à tous les syndicats, y compris le SNPL, auquel je suis toujours adhérent.



J'estime que cette attaque, dont on se demande ce qu'elle vient faire dans un papier consacré aux administrateurs, est diffamatoire et me porte un préjudice auprès de la corporation des pilotes de ligne puisqu'il est question du sabotage de la réforme CRPN.

Comment le bureau actuel de **Louis Jobard** peut-il tenir ainsi l'image d'un de ses adhérents, qui plus est représentant syndical, sans offenser par là-même les pilotes qui m'ont élu et qui me soutiennent ?

Je n'ai malheureusement pas les moyens de me défendre en interne, ce qui m'oblige à rappeler ici, quelques points d'histoire afin de rétablir certaines vérités.

J'ai pris la présidence du Bureau Air France, en septembre 2008, dans une période troublée, après que mon prédécesseur, Jean-François Huzen, ait été poussé à la démission.

Les deux dossiers extrêmement importants pour l'avenir de la profession, celui de l'âge de cessation d'activité et celui de la réforme CRPN, étaient toujours en jachère depuis 5 ans.

Concernant le dossier que nous appelons communément « déplafonnement », le débat interne a été interdit pendant des années, bien que les conditions en aient clairement été préparées dans l'accord PNT 2006. Chacun peut mesurer aujourd'hui l'embarras dans lequel tous les partenaires se trouvent.

Concernant le dossier de la CRPN, j'avais pris la précaution en 2005, alors Président du SNPL National, de présenter au Conseil d'administration de la Caisse des candidats faisant l'objet du consensus le plus large.

Ceux-ci ont largement contribué à l'élaboration de la réforme dite « Chertier » votée par ce conseil d'administration. J'avais seulement fait remarquer qu'elle était assez éloignée des motions votées par le Conseil National du SNPL, mais qu'il était opportun, et urgent, de la faire appliquer afin de verrouiller les dispositions intéressantes pour les pilotes et pour l'avenir de la Caisse.

L'année 2008 voyait simultanément se dérouler ces 2 négociations capitales, et d'ordre national.

En octobre 2008, le Conseil National du SNPL a voté, avec une majorité d'une voix due à une abstention, le principe d'une grève contre le « déplafonnement de l'âge de la retraite ». J'ai donc été amené à gérer cette situation alors que mon bureau était installé depuis 2 mois seulement.

C'est bien MON bureau, qui a été amené à conduire cette grève nationale du 14 au 17 novembre 2008. D'ailleurs, Air France a été la seule entreprise de transport aérien à faire grève.

Je maintiens encore que cette grève aura été non seulement inutile, mais surtout catastrophique, car le gouvernement nous aura imposé le déplafonnement à SES conditions, mais aura également reporté aux calendes grecques la réforme CRPN que nous étions à même de faire appliquer dès janvier 2009.

M'accuser aujourd'hui d'avoir sabordé la réforme CRPN est proprement scandaleux. Jeter des noms en pâture à toute une population l'est encore plus.

Comment plus d'une année après avoir repris les commandes du syndicat, le bureau Jobard-Raffi n peut-il systématiquement reporter sur les autres les conséquences de leurs propres choix ?

Mais je préfère avancer.

Le conseil SN PL AF ALPA ayant voté le principe d'un scrutin plurinominal pour les prochaines élections internes, dont la campagne va débuter à la rentrée.

J'ai décidé de me porter candidat avec la ferme intention de conduire un Bureau solide et crédible pour affronter les tempêtes qui nous attendent.

L'absence d'un scrutin de liste apaisera sûrement les tensions, et devrait permettre d'identifier des personnalités capables de travailler ensemble, et favorables à un regroupement syndical, pour l'intérêt général.

J'invite donc l'ensemble des pilotes qui partagent ces valeurs à me rejoindre et à se faire connaître.

Il faut de nouveau promouvoir le travail intersyndical et la recherche du consensus.

En attendant, je me rendrai à l'assemblée générale d'Air France KLM le 8 juillet pour m'assurer que nos intérêts sont bien défendus, dans la continuité de ma démarche de candidat au poste d'ARSA.

Syndicalement.