

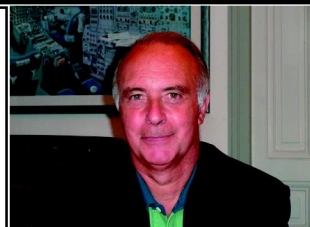


Vendredi 09 Juillet 2010

Explication de la réforme CRPNAC

Dernière partie : le taux unique

Libre Opinion de **J-M Moutet** ancien administrateur de la caisse de retraite.



Le taux unique est un sujet typiquement axé pilotes **Air France**. Lors de la réforme, nous avons dû gérer deux sujets contradictoires. Mettre en place une réforme pour pérenniser la caisse par des mesures qui durcissent les conditions de liquidation et de l'autre, supprimer une injustice perçue par les pilotes concernant la «double pente». Une petite explication est nécessaire.

Le projet de réforme de la CRPN aurait du être mis en œuvre le 1^{er} janvier 2010.

Ce projet présente deux mesures, rassemblées sous le terme générique «**passage au taux unique**», essentielles pour rétablir les pilotes dans leurs droits, le calcul de la pension en vigueur actuellement à la CRPN les défavorisant injustement.

Suite à son approbation par le conseil d'administration de la CRPN en mars 2008, le gouvernement avait proposé aux syndicats, durant le préavis précédent la grève de novembre 2008, un compromis global comprenant le dé plafonnement de l'âge de cessation d'activité et la mise en œuvre de la réforme CRPN au 1^{er} janvier 2010.

Ce compromis ayant été refusé par les syndicats et le préavis maintenu, le gouvernement a retiré ses propositions, perpétuant de ce fait un principe de calcul des droits pénalisant fortement les pilotes. Quelle est l'origine de cette pénalisation ?

Contrairement aux caisses complémentaires qui fonctionnent en points, le calcul de la pen

sion CRPN est basé sur le nombre d'annuités et le salaire moyen de carrière sur 25 ans.

Chaque annuité cotisée confère au navigant un montant de pension, égal à un certain pourcentage dénommé taux de pension de son salaire moyen annuel; la pension totale s'obtient en multipliant ce montant de pension par le nombre d'annuités.

Pension = Salaire moyen X 1,65% X annuités

Dans les systèmes fonctionnant en points, le calcul de la pension est très simple et tous les affiliés sont traités sur un même pied d'égalité. Les cotisations servent à acheter des points et chaque point donne droit à un certain montant de pension.

Tous les points valent le même prix et chaque point donne droit au même montant de pension.

Notre système « Annuités / pourcentage du salaire moyen » pourrait être lui aussi simple et égalitaire, mais deux particularités très spécifiques à la CRPN le rendent complexe et injuste.

J-10 POUR UNE REFORME APPLICABLE AU 1er JANVIER 2011

Le TAUX appliqué au Salaire Moyen

Tout d'abord le TAUX appliqué au salaire moyen, déterminant le montant de pension auquel chaque annuité donne droit, décroît dès que le salaire moyen dépasse un certain niveau : ce sont les deux fameux taux de pension, le premier de 1,85% appliqué à la première tranche de salaire jusqu'à son plafond de 121 170 € brut annuel, et le deuxième de 1,4% seulement au-delà.

Deux taux

- 1,85% pour le salaire moyen < 121 000 €
- 1,40% pour le salaire moyen > 121 000 €

Par exemple, pour un pilote dont le salaire moyen annuel pour 24 annuités cotisées s'élève à 150 000 € brut (environ 120 000 € net), le montant brut de pension annuelle auquel chaque annuité cotisée donne droit est de : $121\,170 * 1,85\% + (150\,000 - 121\,170) * 1,4\% = 2645 \text{ €}$

Cela donne un taux moyen de 1,75% qui chutera au fur et à mesure que la partie dans la deuxième tranche augmentera (taux moyen au bout de 30 annuités à AF pour un pilote : 1,65%)

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

Ce navigant ayant cotisé 24 annuités, sa pension brute annuelle est de $2645 \text{ €} * 24 = 63480 \text{ €}$

Cette première particularité de la CRPN, unique en France, consistant à appliquer deux taux de pensions au lieu d'un taux unique, est la source d'une première pénalisation supportée essentiellement par les pilotes du transport aérien.

Le calcul du salaire moyen

Une deuxième particularité engendre une pénalisation encore plus importante. Elle consiste, pour les carrières supérieures à 25 annuités, à ramener artificiellement leur durée à 25 annuités pour le calcul de la pension.

Prenons un exemple simple :

Considérons un pilote, ayant cotisé 35 annuités dont la somme globale des salaires bruts durant sa carrière s'élève à 4 200 000 € (ce montant tenant compte du fait que les salaires relatifs aux annuités au-delà des 25 meilleures ne sont pas pris en compte à 100 %, autre particularité de la CRPN, dénommée TV, sur laquelle nous reviendrons prochainement).

Le salaire moyen de carrière de ce pilote devrait normalement être calculé en divisant ces 4 200 000 € par 35 annuités, soit 120 000 € bruts annuels. Ce salaire moyen étant inférieur au plafond de la première tranche (121 170 €), seul le taux de pension le plus fort de 1,85% doit lui être appliqué, et chaque annuité cotisée procure une pension de $120\,000 \text{ €} * 1,85\% = 2220 \text{ €}$

La pension globale de ce pilote, prenant en compte ses 35 annuités, s'élèverait à :

$2220 \text{ €} * 35$, soit 77 700 € bruts annuels.

Revoir le calcul du salaire moyen.

Mais la CRPN ne l'entend pas ainsi !

La carrière de ce navigant dépassant 25 annuités, sa durée est ramenée artificiellement à 25 annuités pour calculer sa pension.

Pour ce faire, la CRPN considère que ces 4 200 000 € ne correspondent pas à une carrière de 35 annuités, mais de seulement 25 annuités.

Le salaire moyen de carrière de ce pilote est alors calculé en divisant ces 4 200 000 € non plus par 35 annuités, mais par seulement 25 annuités, ce qui donne 168 000 € brut annuels.

Ce salaire moyen annuel étant maintenant supérieur au plafond de la première tranche (121 170 €), il est donc impacté par le taux de pension le plus faible, 1,4 %, et chaque annuité procure alors un montant de pension de : $121\,170 * 1,85\% + (168\,000 - 121\,170) * 1,4\% = 2897 \text{ €}$

La pension globale de ce pilote est calculée en prenant en compte 25 annuités et non plus 35, et s'élève à : $2897 \text{ €} * 25 = 72\ 425 \text{ € bruts annuels}$, valeur nettement inférieure aux 77700€ qu'aurait procuré le calcul correspondant à la durée réelle de carrière.

Cette façon de procéder, consistant à ramener la durée de carrière à 25 annuités, vient gonfler artificiellement le salaire moyen de carrière, ce qui a pour conséquence de le faire passer dans la deuxième tranche de salaire où c'est le taux de pension le plus faible qui s'applique.

Il faut finaliser une réforme CRPNAC pour éviter que la grève de novembre 2008 termine en fiasco total.

Les effets combinés de ces deux particularités spécifiques à la CRPN conduisent à des pénalisations de pension importantes pour les pilotes.

L'ordre de grandeur du préjudice subi par les pilotes d'Air France, pour des carrières type de 31 annuités, est de 700 € mensuels.

Il s'agit de dysfonctionnements graves car :

- ils n'impactent qu'une seule population, essentiellement les pilotes du transport aérien, ce qui les rend discriminatoires.

- en n'accordant que le rendement le plus faible aux annuités dès lors qu'elles dépassent 25, ils pénalisent l'allongement de carrière et sont contraires à la plus élémentaire des logiques qui doit prévaloir dans une caisse de retraite.

Le projet de réforme de la CRPN, votée par son conseil d'administration, apporte des réponses satisfaisantes à ces dysfonctionnements.

Le calcul de la pension relative aux carrières de plus de 25 annuités est prévu s'effectuer sur la base du nombre d'annuités réelles et non en ramenant artificiellement la carrière à 25 annuités. Le seuil de salaire à partir duquel le taux de pension le plus faible est appliqué est prévu d'être relevé progressivement sur 10 ans de 121170 € à 155790 €

La combinaison de ces deux mesures assurera dans les faits le passage au taux unique, permettant aux pénalisations de devenir marginales pour disparaître à terme complètement.

La grève de novembre 2008, sur laquelle les avis des pilotes étaient partagés, a eu des effets dévastateurs en montant une population contre l'autre. Au-delà du retrait de l'engagement du gouvernement à mettre en œuvre la réforme CRPN, il s'en est suivi une scission entre les pilotes se prolongeant jusqu'à la tête de certains syndicats et entraînant leur explosion.

Même si les stigmates de cette grève perdureront probablement longtemps, comme l'ont été ceux relatifs à la B-Scale ou au passage en équipage à deux, la mise en œuvre de la réforme CRPN doit permettre de ressouder les pilotes dans un objectif légitime et compris de tous.

La défense de la réforme CRPN est un projet fédérateur. Tous les pilotes sont concernés, les anciens et particulièrement les jeunes, ceux qui veulent continuer au-delà de 60 ans aussi bien que ceux qui ne le désirent pas.

Les mesures concernant le taux unique sont fondées ; **Dominique -Jean CHERTIER**, le conseil d'administration qui a voté cette réforme l'ont reconnu ; le gouvernement aussi en avait accepté le principe en novembre 2008 avant la rupture des négociations consécutives au maintien de la grève.

Il serait pour le moins paradoxal que les pilotes n'expriment pas une volonté plus affirmée de voir leurs droits rétablis, sauf à laisser le grève de novembre 2008 devenir le plus grand gâchis de l'histoire syndicale.

Jean - michel MOUTET

British Airways annonce un accord sur ses fonds de retraites

British Airways a annoncé avoir conclu un accord destiné à combler le déficit de 3,7 milliards de livres (4,4 milliards d'euros) de son régime de retraites, ce qui pourrait lever l'un des derniers obstacles à sa fusion annoncée avec **Iberia**.

L'accord a été négocié avec les gestionnaires du fonds de retraites Airways Pension Scheme (APS), qui affichait en décembre 2009 un déficit d'un milliard de livres, et ceux du New Airways Pension Scheme (NAPS), dont les besoins de financement avoisinent 2,7 milliards.

La compagnie a expliqué que l'accord permettrait d'éviter de fermer ces fonds et de maintenir la contribution annuelle de BA à son niveau actuel, soit **330 millions de livres**. La compagnie s'engage à augmenter annuellement cette contribution au rythme des anticipations d'inflation, soit en moyenne de **3%**.

BA s'engage cependant à apporter des contributions supplémentaires si sa trésorerie en fin d'année dépasse 1,8 milliard de livres. De plus, les deux fonds de retraites recevront 250 millions de livres supplémentaires sous forme de titres remboursables en cas de cessation de paiement de la compagnie.

Iberia a la possibilité de rompre l'accord de fusion si British Airways ne lui présente pas un plan satisfaisant de redressement de ses régimes de retraites.

Remarques UNPL-R'WAY

Domage qu'aussi bien au niveau de la privatisation d'Air France que de la fusion avec KLM, nous n'ayons pas exigé de régler le problème de la CRENAC en amont.

Les sommes en jeu à BA sont du même niveau que celles mises en jeu dans l'annexe cargo... mais la somme ne va pas dans les mêmes poches.

PROJET DE REFORME DU REGIME GENERAL

- L'âge légal de départ à la retraite est relevé progressivement en France à 62 ans à l'horizon 2018.
- La durée de cotisation nécessaire pour une pension à taux plein, qui atteindra 41 ans en 2012, sera portée à 41 ans et trois mois à partir de 2013, ce qui concerne les générations 1953 et 1954.
- Heureusement, les retraites chapeaux compléteront la différence pour les bénéficiaires.

*Le code retard **S** vous donne le choix mon Commandant :*

- 1) Téléphoner au RCC*
 - 2) Demander l'avis aux passagers*
 - 3) le 50 -50*
- Quel est votre dernier mot ?*

La rubrique de **Patrice Laurent (OPL A320)**
Réforme dans l'attribution du code retard...

