



Mars 2020

ENJEUX CRPN ET RETRAITES : VERS UNE « DOUBLE RÉFORME » DE LA CRPN

La réunion du 28 janvier a eu lieu quelques jours après la publication des recommandations émises par le Conseil d'Etat concernant la réforme des retraites.

Il apparait clairement aujourd'hui que les enjeux rattachés à la réforme de notre CRPN sont liés autant à la réforme du Gouvernement, qu'à une problématique du mode de financement de la CRPN et de l'évolution de la démographie de la population PN dans l'interdépendance financière actifs/retraités.

Nous allons vous exposer ici les principales orientations vers lesquelles nous allons très probablement nous diriger dans le cadre d'une « double réforme » qui va consister à assurer le maintien dans le temps de notre CRPN (pour la partie complémentaire et dispositifs spécifiques PN), et mettre en œuvre une transition vers le Système Universel de Retraite (SUR) qui prendra le relais de la CNAV d'ici à 2040.

En lien avec ces sujets, nous aborderons également l'avenir du transport aérien qui conditionnera le mode de fonctionnement de la CRPN du futur.

28 JANVIER, RÉUNION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS :

Voici les principales annonces qui ont été faites :

1. Confirmation des engagements pris dans la lettre de cadrage du 23/12/19, qui seront repris dans la proposition de loi présentée devant l'Assemblée Nationale.
2. Audit complet de la CRPN commandé par le Gouvernement afin de disposer de données chiffrées les plus complètes possibles.
3. Nouvelle gouvernance assurée par un comité exécutif : cette instance, composée de nouveaux élus, devra mettre en œuvre la réforme CRPN à venir.
4. Réforme de la CRPN qui devra être mise en œuvre en 2022.

1. Confirmation des engagements pris dans la lettre de cadrage :

L'ensemble des engagements adoptés par le Gouvernement sera repris dans la proposition de loi qui sera présentée devant l'Assemblée Nationale, **mais...**

-Le Conseil d'Etat ne le voit pas du même œil : dans ses recommandations, il expose très clairement ses conditions : « Les aménagements spécifiques PN ne devront pas être supportés, ni financés, par les autres salariés cotisant au SUR, les seuls navigants devront, par l'intermédiaire de la CRPN, financer ces dispositions. »

-De plus, l'avis global rendu sur nos spécificités et aménagements est ainsi rédigé : « La profession des navigants aériens serait ainsi la seule à bénéficier d'une compensation apportée par les ressources du système universel afin de financer à l'avenir des avantages de retraite propres. Aucune différence de situation, ni aucun motif d'intérêt général ne justifiant une telle différence de traitement, elle ne peut être maintenue dans le projet de loi. »

Notre analyse : Si les recommandations du Conseil d'Etat n'ont pas de caractère obligatoire quant à leur application, celles-ci ont en revanche un poids juridique fort. En effet « l'insécurité » juridique de cette réforme pourrait générer des questions prioritaires de constitutionnalité. Le Conseil Constitutionnel alors saisi pourrait rendre une décision juridique qui devrait s'appliquer auprès du Gouvernement qui serait finalement contraint dans sa décision, de modifier les dispositions de la réforme des retraites.

$$\lim_{n \rightarrow \infty} \left\{ \frac{1}{n} \right\} \left\{ \frac{x_n}{n+1} \right\} \left\{ \frac{x_n}{n} \right\} \text{CR}_y$$

$\exists M \in \mathbb{R} \forall n \in \mathbb{N} \quad \forall n \in \mathbb{N} \quad x_n \leq y_n \leq z_n$
 $\lim_{n \rightarrow \infty} y_n = g; \quad \lim_{n \rightarrow \infty} \sqrt[n]{1 + e^n + \pi^n + 13^n} \leq g \cdot \lim_{n \rightarrow \infty} x_n = g, \lim_{n \rightarrow \infty} z_n = g, g \in \mathbb{R} = (-\infty, \infty); \mathbb{C}$
 $\rho(f(x), f(x')) \leq g \cdot \lim_{n \rightarrow \infty} x_n = g, \lim_{n \rightarrow \infty} z_n = g, g \in \mathbb{R} = (-\infty, \infty); \mathbb{C}$
 $\forall n \in \mathbb{N} \quad \forall n \geq n_0: (x_n - g) < \epsilon \quad (x, x') \in \mathbb{C}$
 $\forall n \in \mathbb{N} \quad \forall n \geq n_0: \sqrt[n]{1 + e^n + \pi^n + 13^n} \leq g \cdot \lim_{n \rightarrow \infty} x_n = g, \lim_{n \rightarrow \infty} z_n = g, g \in \mathbb{R} = (-\infty, \infty); \mathbb{C}$
 $\forall n \in \mathbb{N} \quad \forall n \geq n_0: \sqrt[n]{1 + e^n + \pi^n + 13^n} \leq g \cdot \lim_{n \rightarrow \infty} x_n = g, \lim_{n \rightarrow \infty} z_n = g, g \in \mathbb{R} = (-\infty, \infty); \mathbb{C}$

2. Audit complet de la CRPN commandé par le Gouvernement :

Dans le cadre de la réforme (transition CNAV-CRPN vers SUR-CRPN), le Gouvernement va avoir besoin d'établir un panorama complet des données financières de la CRPN, des évolutions attendues, des données démographiques PN, des projections actuelles de calcul de taux de cotisations, d'âge de départ et de coûts de liquidation des pensions. Il s'agira de pouvoir calculer les taux de cotisations en lien avec les taux de prestations, en fonction des évolutions démographiques de la population PN pour les années à venir.

Notre analyse : La volonté du Gouvernement d'auditer les comptes et données de la CRPN résulte du fait que dans l'évolution CNAV-CRPN vers SUR-CRPN, des flux financiers très importants vont circuler entre le SUR et la CRPN. L'Etat veut donc s'assurer que les finances de la CRPN seront viables dans le temps afin que soient autofinancés nos dispositifs spécifiques, faute de quoi, ces derniers seraient jugés anticonstitutionnels et donc invalidés.

3. Nouvelle gouvernance CRPN :

Cette gouvernance, dotée d'une nouvelle clé de répartition égale entre PNC ; PNT ; structure gouvernementale ; employeurs du transport aérien et membres de la DGAC, sera mise en place au terme de nouvelles élections CRPN. C'est ce comité exécutif qui sera en charge de la réforme CRPN de 2021.

Notre analyse : *Le fait que le nombre de représentants soit équitablement réparti est plutôt positif, cependant la tutelle de l'Etat va compliquer la tâche de ceux qui auront la charge de réformer, sachant que pas un Euro de fond public ne devra être versé pour les PN. Les postulants aux futures élections CRPN seront chargés d'une réforme qui sera politiquement très impopulaire...*

4. Réforme de la CRPN en 2021 : Avec le mode de fonctionnement actuel, l'état des réserves de la CRPN permettrait un fonctionnement jusqu'en 2035/2040 au maximum, avant qu'elle ne soit plus viable. De plus, le cocktail inversion de la pyramide actifs / retraités, combiné aux nouveaux accords collectifs chez Air France (réduction des compositions d'équipage PNC) participera directement à l'assèchement des cotisations et va peser très lourd dans les années à venir... Par ailleurs, nombre de placements aujourd'hui effectués par la CRPN sont des placements rémunérateurs, mais à risques élevés. C'est un paramètre que le Gouvernement veut modifier afin que la CRPN gère désormais ses finances « en bon père de famille ». Mais qui dit moins de risques, dit aussi moins de rendements, et c'est un nouveau coup qui serait porté aux revenus issus des placements de la CRPN, revenus qui permettaient jusqu'alors de générer plus ou moins 200 Md€ par an.

Notre analyse : *Cette réforme qui devrait se maintenir dans le système par répartition, se traduira inévitablement par une modification des paramètres liés aux montants de pensions et âges de départ. Les pensions seront réduites et l'âge d'ouverture des droits repoussé. A charge pour la nouvelle gouvernance de se conformer au contrat d'objectifs imposé par le Gouvernement pour éviter le déficit technique qui verrait le SUR pallier au financement propre de la CRPN.*



AVENIR DU TRANSPORT AÉRIEN / RÉPERCUSSION POTENTIELLE SUR LA CRPN

Ce paramètre est déterminant si l'on considère que dans le futur, la retraite des navigants devra toujours être financée de manière autonome.

Évolution des technologies et nombre de cotisants: les projets de conception d'avions à un seul pilote (B797 One-Pilot / autonome de Boeing) et le projet Atoll (Autonomous Taxi, Take-off and Landing d'Airbus) sont les prémices du développement inexorable du pilotage à un seul PNT. Les économies générées, grâce à ces avions développés sur la base du mono-pilote, seront de l'ordre de plusieurs centaines millions de Dollars pour les compagnies aériennes.

Au niveau des cotisations CRPN, une diminution mécanique du nombre de cotisants côté PNT serait critique si l'on considère qu'aujourd'hui les PNT qui représentent 20% des cotisants, génèrent 60% des montants de cotisation perçus par la CRPN.

Poids sur l'aviation de la ressource énergétique et des contraintes

environnementales : le pétrole joue un rôle exceptionnel dans l'équilibre énergétique mondial en tant qu'énergie première, il constitue 34% de l'énergie mondiale. Il est devenu le moteur de toutes les économies. Or, nous savons que les réserves de pétrole se contractent lentement et que le prix du pétrole, aujourd'hui largement sous-évalué, va sans aucun doute beaucoup évoluer dans les prochaines décennies.

De plus, les nouvelles normes écologiques, et les taxes qui les suivent directement, vont imposer aux gros producteurs de CO2 que sont les compagnies aériennes, des coûts considérables, alors même que ces dernières sont tributaires des évolutions technologiques des motoristes avions. Or, il n'y a aucune alternative valable en termes de motorisation dans le transport aérien. Si de nouveaux modes de propulsion des aéronefs ne sont pas rapidement disponibles sur le marché, une contraction du transport aérien en raison des coûts du pétrole, pourrait se produire.

Moins d'avions dans le ciel, moins de navigants, moins de revenus CRPN...



LA POSITION DE L'UNPNC : *Les menaces qui pèsent aujourd'hui sur notre retraite sont dues autant à la réforme menée par le Gouvernement que par un problème structurel profond qui, éludé jusqu'alors par les élus CRPN, est désormais mis en lumière par les effets de cette réforme.*

En 2011, une première réforme particulièrement brutale pour les PNC a été mise en œuvre avec un allongement moyen de 20% des carrières... Le silence des élus PNC sur le sujet de la réforme CRPN à venir en dit long sur les conséquences politiques qui pourraient en découler... Pourquoi aucune stratégie d'anticipation n'a été mise en œuvre afin de réformer en douceur ?

Nous avons manifesté notre désaccord sur la méthode et les conséquences induites par la réforme gouvernementale et l'UNPNC n'a jamais été relativiste par rapport aux menaces sur nos retraites, mais si demain la CRPN annonce aux PNC qu'ils vont devoir cotiser 2, 3 voire 4 ans de plus et que leurs pensions vont diminuer de 20 voire 30%, à quoi bon aller manifester devant le siège de la CRPN ou faire grève ?

Plusieurs facteurs aggravants pourraient impacter les sources de revenus de la CRPN. Imaginer aujourd'hui que les seules cotisations des navigants et revenus de placement de la CRPN suffiront à financer intégralement notre caisse de retraite tiendra de l'impossible, voire du miracle. Que chacun sache qu'hélas le maintien de la CRPN dans le temps ne se fera pas sans augmentation progressive, voire brutale, du temps de cotisation couplée à une réduction du montant des pensions.

L'UNPNC n'a jamais pratiqué la politique de l'autruche, et ne le fera jamais. Les PNC ont le droit d'être informés et éclairés et les syndicats ont un devoir de transparence et de responsabilité !