



+CLAIR

CRPN Numéro 1

La Caisse de Retraite du Personnel Navigant gère un régime de retraite **COMPLÉMENTAIRE, OBLIGATOIRE, RÉGLEMENTAIRE** et **AUTONOME**.

COMPLÉMENTAIRE

Car la CRPN verse des prestations de retraite qui viennent en complément du régime de base de la Sécurité Sociale. La CRPN n'a rien d'un régime spécial, contrairement à celui de la RATP ou de la SNCF par exemple. À la différence de la CRPN, les régimes spéciaux versent des prestations « en remplacement » du régime de la Sécurité Sociale.

OBLIGATOIRE

Car il ne s'agit pas d'un régime optionnel, ni d'un régime supplémentaire. Tous les navigants (*pilotes du transport aérien, pilotes d'essai, pilotes du travail aérien, PNC*) basés en France sont affiliés obligatoirement à ce régime de retraite complémentaire. Employeurs ou salariés ne peuvent cotiser ailleurs ou se soustraire à la cotisation.

RÉGLEMENTAIRE

Car il est encadré par un décret. Si c'est bien la loi qui a créé ce régime de retraite pour les navigants, c'est la partie réglementaire du Code des transports qui définit son fonctionnement et les paramètres qui servent aussi bien aux versements des cotisations qu'aux versements des prestations.

AUTONOME

Car les fonds proviennent exclusivement des cotisations des salariés PN et des employeurs. Il n'y a aucune subvention de l'État, ni aucune ressource provenant d'un autre régime de retraite. L'équilibre financier doit être trouvé de façon autonome.

La **CRPN** agit également en **ORGANISME DE PRÉVOYANCE**. Elle verse des fonds sous forme de capital ou de pension en cas d'inaptitude (*accident aérien, accident du travail, maladie imputable au service, ou pension d'invalidité sécurité sociale*).

LA CRPN A ÉTÉ CRÉÉE PAR LES NAVIGAN

Ce régime fonctionne suivant un **PRINCIPE DE RÉPARTITION**, ce qui signifie que chaque actif cotise pour financer les pensions de ceux qui sont actuellement retraités.

UN SYSTÈME DE RETRAITE PAR **RÉPARTITION**

Ce principe repose sur la solidarité inter générationnelle et donc sur la confiance entre classes d'âges différentes. Ce principe est à distinguer des régimes de retraite qui fonctionnent selon le système de la capitalisation dans lequel chacun prend en charge individuellement sa future pension en plaçant son argent sur les marchés financiers.

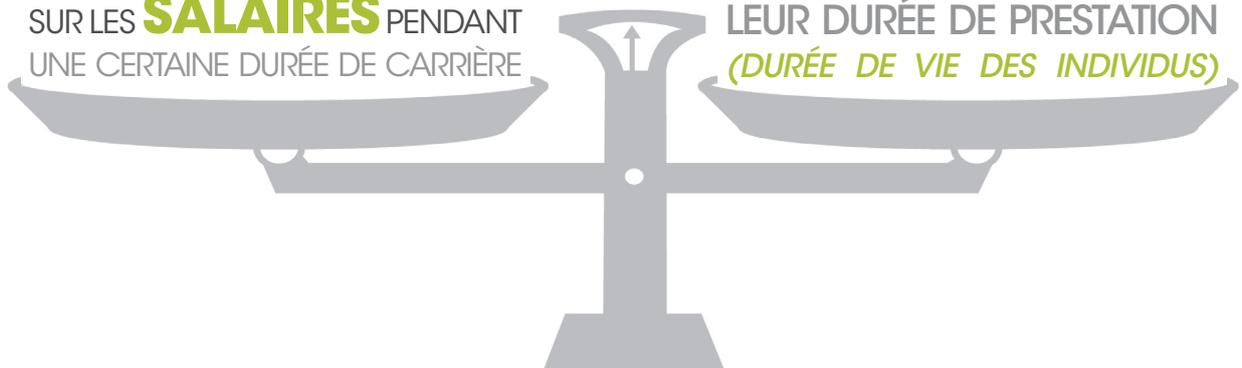
Pour qu'un système de retraite par répartition fonctionne, il faut que les ressources (*cotisations*) équilibrent les prestations (*pensions*).

De plus, pour que les sommes prélevées sur les salaires des actifs soient supportables et que les niveaux de pension soient acceptables, le nombre de cotisants (*les actifs*) doit être beaucoup plus important que le nombre de pensionnés (*les retraités*).

**DE MANIÈRE TRÈS SYNTHÉTIQUE,
LA GESTION D'UNE CAISSE DE RETRAITE
RÉSIDE DANS L'ÉQUILIBRE ENTRE :**

UN NOMBRE DE
COTISANTS,
LEUR NIVEAU DE RÉMUNÉRATION,
UN TAUX DE COTISATION PRÉLEVÉ
SUR LES **SALAIRES** PENDANT
UNE CERTAINE DURÉE DE CARRIÈRE

UN NOMBRE DE
RETRAITÉS,
LEUR NIVEAU DE **PENSION** ET
LEUR DURÉE DE PRESTATION
(*DURÉE DE VIE DES INDIVIDUS*)



ITS, POUR LES NAVIGANTS, IL Y A 60 ANS.

Un développement plus ou moins rapide des compagnies générant de l'embauche et des promotions ou inversement des politiques d'austérité ont des conséquences directes sur les équilibres de la CRPN (*gel des salaires et des embauches, licenciements, plan de départs volontaires, B-Scale, etc.*).

En effet, lorsque le nombre de navigants (*PNT/PNC*) cotisant à la CRPN, toutes compagnies confondues, diminue et/ou si les salaires moyens diminuent, le volume des cotisations perçues par la CRPN se réduit.

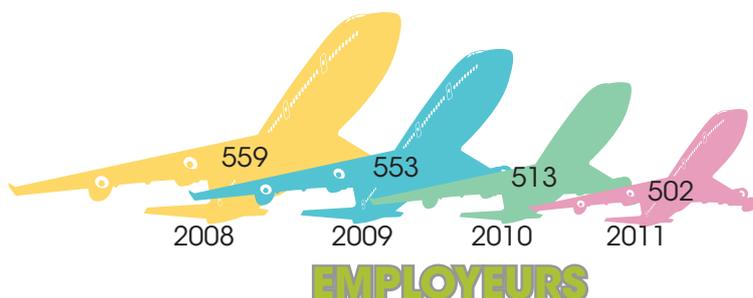
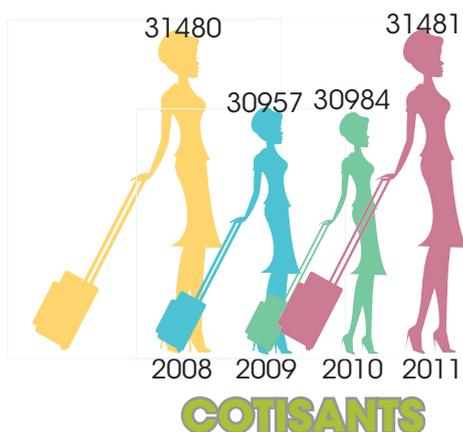
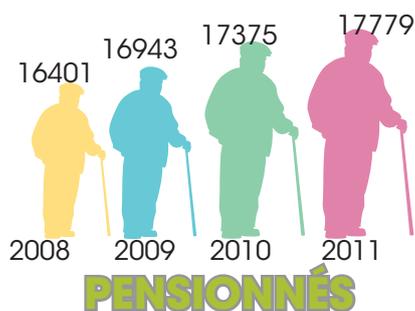
UN ÉQUILIBRE LIÉ À LA SANTÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

De la même façon, lorsque le nombre de départs à la retraite augmente plus vite que le nombre d'embauches et/ou quand le nombre de retraités augmente en raison de l'amélioration de l'espérance de vie, le régime se trouve en situation de déficit.

De plus, lorsque les compagnies aériennes développent leur activité avec des Codeshares, des Joint Ventures ou des alliances commerciales, les heures de vol qui auparavant étaient effectuées par des navigants cotisant à la CRPN, sont effectuées par des navigants de compagnies ne cotisant pas à ce régime. C'est malheureusement ce type de développement qui est privilégié depuis plusieurs années dans le transport aérien un peu partout dans le monde et notamment en France.

DANS TOUS CES CAS, LE DÉFICIT DE LA CRPN SE CREUSE

et pour rétablir l'équilibre il faut soit augmenter les cotisations, soit allonger la durée de cotisation, soit les deux. C'est ce qui a été fait par le Gouvernement avec la réforme mise en place depuis le 1^{er} janvier 2012.



Une des particularités de la CRPN tient à son fonctionnement de **CAISSE DE RETRAITE PAR RÉPARTITION AVEC DES RÉSERVES.**

Toutes les caisses de retraite ont des réserves, elles ne se contentent pas de verser mois après mois aux retraités l'argent perçu avec les cotisations. Le plus souvent leurs réserves ne servent que de fonds de roulement équivalent à quelques mois de prestations pour couvrir leurs besoins de trésorerie. Le fonctionnement de la CRPN qui possède plusieurs années de prestations d'avance est unique en France.

Malheureusement, si ces réserves sont très utiles pour lisser les fluctuations conjoncturelles elles sont très insuffisantes pour absorber les chocs violents et répétés que subit le transport aérien depuis quelques années. Alors que la CRPN avait près de 10 années en réserve dans les années 90, elle n'en possède plus que 6 et les projections faites par les actuaires nous laissent augurer une diminution continue dans l'avenir proche.

UNE CAISSE DE RETRAITE TRÈS
PARTICULIÈRE,
VOIRE UNIQUE,
MAIS **FRAGILE**

Une autre des particularités est le fait que la CRPN est une des dernières, si ce n'est LA dernière caisse de retraite complémentaire non regroupée dans le vaste ensemble AGIRC/ARRCO. Tous les autres régimes de retraite complémentaire indépendants ont disparu. Ils ont été absorbés dans le régime unifié de la retraite complémentaire des salariés du privé en France.

Cette particularité nous donne une certaine autonomie dans notre mode de gestion (*autonomie très relative, mais qui mérite tout de même d'être soulignée*), mais cela représente également, il faut bien en avoir conscience, une grande fragilité.

En effet, **LA CRPN EST ASSISE SUR UN SEUL SECTEUR INDUSTRIEL**, le transport aérien, et c'est une cause certaine de fragilité. Quand celui-ci va mal, la CRPN ne peut pas bénéficier de la croissance d'un autre secteur industriel. Dans un régime couvrant plusieurs secteurs, quand, par exemple, la sidérurgie va mal les sociétés informatiques sont en croissance et les cotisations manquantes de l'un sont compensées par le surcroît de cotisations de l'autre. À cela il faut ajouter une autre fragilité, dans le secteur du transport aérien français, une seule compagnie représente plus de 70 % des ressources, Air France.

QUAND AIR FRANCE TOUSSE ET RÉDUIT SON NOMBRE D'EMPLOIS,
LA CRPN PASSE SOUS ASSISTANCE RESPIRATOIRE !