I/

La réforme envisagée par les ministères de tutelle ne doit avoir pour objectif que d'assurer un meilleur équilibre à long terme de notre régime de retraite. Du fait que la CRPN est un régime professionnel et que les prévisions économiques et donc démographiques dans le secteur du transport aérien comportent une très grande marge d'incertitude, l'horizon qui nous semble raisonnable pour ce long terme est d'une dizaine voire au maximum d'une vingtaine d'années. Au-delà, les prévisions s'apparentent à de la science-fiction. De plus, l'évolution du transport aérien n'a rien de linéaire, son histoire est faite d'accélération et de ralentissements d'amplitudes variables. Les crises ont succédé aux périodes de croissance avec des effets importants sur les effectifs et donc sur les équilibres.

Le pilotage de la CRPN s'appuie sur le nombre d'années de prestations de l'année N-1 en réserve, ce qui prend bien en compte la particularité de ce régime de retraite qui est un régime par répartition avec réserves, mais qui a pour défaut de manquer de lisibilité pour les affiliés qui ne connaissent leurs conditions de liquidation que très peu de temps avant leur ouverture de droits.

En revanche, le calcul actuel s'appuie sur des paramètres connus avec certitude. Un pilotage plus prospectif s'appuierait sur des prestations futures reviendrait à faire des paris sur l'évolution du transport aérien et donc sur les effectifs cotisants et à intégrer. Autant ce calcul pourrait avoir du sens sur court ou moyen terme, autant faire ces projections sur 40 ans nous semble relever plus de l'astrologie que du calcul actuariel. Les prévisions en matière d'effectifs, dans les compagnies, sont le plus souvent l'objet de plans triennaux, et de façon concrète, notre organisation syndicale fait le constat tous les ans que les simples prévisions « annuelles » sont le plus souvent complètement fausses.

Il ne nous semble donc pas utile d'imaginer des outils de pilotage vérifiant l'équilibre de la caisse à un horizon d'une carrière de 30 ou 40 ans, ou alors il faudrait imaginer de grandes marges d'interprétation laissées au conseil d'administration.

Il nous semble en revanche raisonnable de prévoir des clauses de rendez-vous pour discuter au sein du conseil d'administration d'éventuelles adaptations tous les 10 ans.

II/

Depuis plusieurs années, le conseil d'administration de la CRPN a beaucoup travaillé à la recherche de pistes d'évolution du régime de retraite. Ces discussions paritaires n'ont pas permis d'atteindre le consensus nécessaire à une réforme équilibrée. Si un projet de réforme a bien été voté par le conseil d'administration de la CRPN en janvier 2008, il faut rappeler que ce projet a été rejeté non seulement par l'ensemble des représentants PNC, mais aussi, et surtout, par l'ensemble des compagnies aériennes sauf Air France. Il n'y a donc eu que les représentants d'Air France (pilotes et employeurs AF) pour voter en faveur de ce projet.

Les divergences portaient moins sur l'évolution des conditions de liquidation des pensions et sur l'augmentation du taux d'appel des cotisations que sur la réforme du mode de calcul des pensions. En effet, les représentants des plus hauts revenus voulaient profiter de ces discussions pour améliorer le niveau des pensions, ce qui nous semblait non seulement inapproprié puisque ces discussions visaient a priori à diminuer

les dépenses pour équilibrer le régime, mais aussi profondément inéquitable puisque ces augmentations de pensions des affiliés les plus nantis étaient financées par les économies faites avec un recul de l'âge moyen de liquidation subit principalement par les PNC qui ne sont pas la catégorie professionnelle bénéficiant des meilleures pensions. Si les discussions ont échoué, c'est sans aucun doute à cause de cette ambiguïté sur l'objectif d'une éventuelle réforme qui n'a jamais été éclaircie : pérenniser la CRPN ou augmenter les pensions des pilotes d'Air France.

Il faut sans doute rappeler qu'en 2005, une précédente réforme de la CRPN avait déjà amélioré le taux de pension des affiliés dont la rémunération moyenne de carrière est comprise entre 2,3 PSS et 3,5 PSS. Cette augmentation des pensions des affiliés ayant les plus hauts revenus s'était accompagnée d'un élargissement de l'assiette des cotisations ce qui fait que cette réforme avait été acceptée par l'ensemble des membres du conseil d'administration de la CRPN, même si cette réforme s'est traduite par un surcoût pour le régime, avec un important effet d'aubaine pour certains.

Toute la problématique de la réforme de la CRPN est résumée par ce litige. Nous considérons qu'avec un rapport de charge aussi nettement inférieur à 1, les pilotes bénéficient déjà de la solidarité des autres catégories d'affiliés et que le régime ne peut se permettre d'augmenter les pensions des pilotes d'Air France de 15 à 20 % comme envisagé par le projet de réforme de 2008.

C'est d'ailleurs ce point qui a motivé le fait que le projet de réforme de 2008 n'a jamais été promulgué, les services de l'État considérant sans doute peu légitime cette inflation considérable du niveau de pensions de certains affiliés. Et ce n'est que sous la menace d'un conflit collectif de la part d'un syndicat de pilotes d'Air France, pendant les élections professionnelles d'Air France, que le ministère du Travail a cru opportun d'ouvrir à nouveau des discussions sur une réforme de la CRPN. Mais rien dans les comptes de la CRPN ne motive une telle urgence. La réforme de 1995 commence à peine à produire ses effets en augmentant le nombre d'annuités nécessaires pour liquider une pension, et les conséquences du déplafonnement des âges de cessation d'activité des navigants n'ont pas encore fait sentir leur effet sur les âges moyens de liquidation. Il nous semble donc que si une réforme devait s'imposer elle mériterait préalablement une période d'observation de deux ou trois ans afin de mieux calibrer les paramètres devant être modifiés.

III/

Si des modifications devaient être apportées à notre régime de retraite, elles ne devraient pas méconnaître les conséquences de la réforme des retraites du régime général sur la situation des PN qui ne percevront pas l'actuelle majoration de pension entre 60 et le futur âge légal de la retraite. Cette majoration de pension représente une proportion importante des revenus des affiliés de la catégorie PNC (environ 1/3 de la pension), la suppression entre l'ouverture des droits et 55 ans, envisagée par le projet de 2008, est très pénalisante et n'est, de plus, pas justifiée par un déséquilibre du fonds spécial recueillant les cotisations servant au service de cette majoration. En effet, ce fonds est largement excédentaire et le déplafonnement des âges de cessation d'activité des PNC ne peut avoir pour conséquence qu'une diminution de la durée moyenne de versement de la majoration. C'est pourquoi nous sommes demandeurs du maintien du

principe d'une majoration entre l'âge d'ouverture des droits et l'âge légal de la retraite du régime général.

IV/

Les simulations sur un projet de réforme devraient se faire avec plusieurs hypothèses de croissance des effectifs cotisants et montrer l'effet d'une réforme non seulement sur l'équilibre du régime, mais aussi sur les montants individuels de pension. À cet effet, les simulations devraient montrer la distribution des pensions par déciles et l'évolution de ces pensions après réforme. Cela montrerait l'impact d'une éventuelle réforme pour chaque niveau de pension et permettrait de vérifier que cette réforme est juste et équitable.

V/

La modification envisagée du point d'inflexion du double taux de pension en fonction du salaire moyen de carrière est sans aucun doute le point de blocage principal dans les discussions sur une éventuelle réforme de la CRPN. Toute modification du plafond de la première tranche de salaire se traduirait par une augmentation très significative du déficit du régime.

Si une réforme modifiait soit le plafond de la première tranche de salaires, soit le taux de pension de la deuxième tranche de salaire, non seulement ces modifications devraient être limitées dans leur ampleur, mais surtout elles devraient s'accompagner d'une cotisation spécifique supplémentaire ou bien d'un taux d'appel des cotisations différent sur les salaires au-delà de 3,5 PSS.

VI/

Le 1^{er} février 2011, nous avons informé Madame la Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement que nous appelions l'ensemble des PNC à cesser leur travail du 8 au 13 mars pour s'opposer à une réforme imposée par le SNPL. Nous avons suspendu ce conflit social devant l'annonce de discussions sur un autre projet de réforme visant à corriger les injustices du projet de 2008. Si finalement la réforme projetée par les ministères de tutelle devait conserver les travers du projet de 2008, c'est-à-dire, prévoir un allongement de carrière des PNC, une suppression des droits à majoration et une augmentation des cotisations, ne servant qu'à financer les améliorations de pension conséquentes des pilotes d'Air France, le sentiment d'injustice serait tel parmi la population PNC de toutes les compagnies aériennes qu'un conflit de très grande ampleur serait inévitable. Non seulement, un tel conflit, des faibles contre les puissants, des pauvres contre les riches, serait dévastateur pour la branche du transport aérien, mais il serait inévitable. Nous attirons donc votre attention sur l'extrême prudence dont doivent faire preuve vos services avant de proposer des décrets de réforme de la CRPN qui creuseraient le clivage déjà important entre les populations PNC et PNT, ce clivage regrettable n'étant pas sans conséquence sur la sécurité du transport aérien.