



**Syndicat
National du
Personnel
Navigant
Commercial**

LS.15-03-036-DIV

Roissy, le 10 mars 2015

Chers collègues

En début d'année, le 2 février exactement, Bruno Leroux, député PS et Président du groupe socialiste à l'Assemblée nationale nous a fait l'amitié d'intervenir au dernier séminaire OMNES dont le thème était « La compétitivité d'Air France »

Les séminaires d'OMNES sont un lieu de rencontres et de débats constructifs entre les différents syndicats des personnels au sol et navigants d'Air France, sur les problématiques nouvelles auxquelles ils sont confrontés. Ces séminaires contribuent de fait à créer une dynamique du mouvement syndical d'Air France. C'est d'ailleurs la structure OMNES qui a contribué à créer le CIS dont nous parlerons plus loin dans ce courrier.

Pendant son intervention, Bruno Leroux nous a fait partager son analyse de la situation du transport aérien et a présenté les différentes propositions contenues dans son rapport.

La situation est grave, le danger bien réel c'est pourquoi nous avons décidé, à la section retraités, de partager ces informations avec vous.

Le transport aérien français se meurt !

La part du transport aérien français domestique des compagnies aériennes françaises se réduit de 8 % par an alors qu'aucune d'entre elles n'a pu prendre pied sur le marché d'autres pays européens.

15 000 emplois directs ont été supprimés ces 5 dernières années et tous les efforts imposés aux salariés des compagnies françaises n'ont pas profité à la compétitivité car, à chaque fois, ils servent à financer soit une nouvelle taxe, soit une augmentation de redevance : augmentation de 12,7 % de la taxe Chirac, redevance ADP augmentée de 2 fois l'inflation, taxe sécurité-sûreté dont 20% financent le déficit de l'État, taxe nuisances sonores, prochainement taxe carbone et, peut-être, une taxe spécifiquement française sur le carburant.

Le rapport Abraham (juin 2013) portant sur l'avenir du transport aérien français envisage deux conséquences : une réduction progressive d'activité ou le passage sous contrôle capitalistique d'une compagnie étrangère.

Le transport aérien français représente 120 000 emplois directs (dont 90 % basés en France) et 360 000 emplois indirects. Son poids est supérieur à 2% du PIB de la France

Huit syndicats du transport aérien français, dont le SNPNC, qui représentent toutes les catégories de personnel, ont créé le Collectif Inter Syndical (www.cis-aerien.fr) afin d'alerter les pouvoirs publics sur la situation financière préoccupante des compagnies aériennes françaises.

Suite aux demandes, notamment du CIS, un groupe de travail sur la compétitivité du transport aérien français a été mis en place par le gouvernement.

Le mandat, très clair, est précisé dans son introduction :

« Dégager les atouts et les priorités à développer pour les transporteurs aériens français au regard des enjeux pour la nation, en portant attention à ce qu'ils prennent une place raisonnable et durable dans la chaîne de valeur de ce secteur d'activités et enfin, élaborer des orientations stratégiques en conclusion de cet exercice, telle est la mission qui a été confiée par le ministre des Transports à M. Bruno LE ROUX; celui-ci a constitué un groupe de travail réunissant les représentants de la profession, les organisations syndicales et les administrations concernées. »

Le rapport de ce groupe de travail a été remis au 1^{er} Ministre le 3 novembre dernier (si vous le souhaitez, nous pouvons vous faire parvenir une copie du rapport sur demande par mail à cielouvert1@gmail.com) ; il comporte 12 propositions dont 6 sont à mettre en œuvre d'urgence, 6 autres, tout aussi importantes, à décider très rapidement pour le moyen terme.

Les 6 mesures d'urgence :

Réaffecter la totalité des recettes de la Taxe de l'Aviation Civile (TAC) au seul financement du secteur, exonérer les transporteurs aériens de la TAC pour les passagers en correspondance, maîtriser les dépenses de sûreté au travers d'une refonte des processus, modérer l'évolution des redevances aéroportuaires en prenant immédiatement des décisions concernant ADP, gel du niveau des redevances et même une baisse à terme et faire respecter les normes sociales et fiscales françaises par toutes les compagnies.

Les 6 mesures pour le moyen terme :

Sortir le transport aérien de l'assiette de la taxe de solidarité, dégager les bonnes pratiques nécessaires à une plus forte maîtrise des dépenses de sûreté, élargir l'assiette de la TAP (taxe d'aéroport) à l'ensemble de la communauté aéroportuaire, atténuer l'impact des charges sociales dans le secteur du transport aérien, interdire l'emploi des faux indépendants et passer sous redevance une partie des dépenses financées par la TAP.

Malheureusement, si le gouvernement semble avoir compris la situation et la nécessité d'intervenir, comme il vient de le faire en décidant de supprimer la TAC pour les passagers en correspondance, en revanche, il n'a absolument pas pris conscience de l'urgence qu'il y a à traiter le problème dans son ensemble et à adopter les mesures proposées.

La concurrence des compagnies du Golfe qui ne respectent pas les conditions d'une concurrence loyale, et qui obtiennent des droits de trafic soit en contrepartie de contrats d'achats, soit sous pression des aéroports français plus soucieux de leurs intérêts à court terme, celle des compagnies à bas coûts qui bafouent les législations sociale et fiscale et qui reçoivent des subsides de collectivités locales donc de nos impôts, ruine en grande partie les efforts des salariés des entreprises françaises conduisant ainsi le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective à poser clairement le diagnostic : les compagnies nationales européennes sont mortelles.

Cette perspective n'est pas admissible ; l'équité concurrentielle doit être le seul objectif.

Comme à notre habitude, nous complétons notre envoi avec une information sur les retraites complémentaires en général et la CRPN en particulier, sur les droits aux GP du retraité, et sur la portabilité de la MNPAF pour les PNC partis avec le PDV 2014.

Enfin, nous renouvelons nos remerciements à ceux d'entre vous qui nous ont donné leur adresse mail et invitons vivement ceux qui ne l'ont pas encore fait à nous la communiquer.

Il suffit d'envoyer un mail à cielouvert1@gmail.com avec en objet : « coordonnées » et vos nom, prénom et adresse postale dans le corps du mail.

Recevez, chers Collègues, nos cordiales et printanières salutations.

Michèle Levy-Hazera
Pour la Section Retraités

Retraites complémentaires AGIRC et ARRCO... et CRPN.

On souligne régulièrement que l'AGIRC (caisse de retraite complémentaire des cadres) et l'ARRCO (caisse de retraite complémentaire de l'ensemble des salariés) se dirigent vers de graves difficultés financières dans les années à venir.

Selon une estimation publiée au mois de novembre dernier, les caisses de l'AGIRC seraient vides d'ici 2018, celles de l'ARRCO vers 2025.

Dans la mesure où les syndicats et le patronat excluent formellement de baisser les pensions, il ne reste que deux leviers pour tenter de réduire le déficit des régimes, lequel devrait atteindre 5,3 milliards d'euros en 2014 : soit augmenter les cotisations, soit repousser l'âge de départ.

C'est ce dernier point que la Cour des comptes estime inévitable. Mais ne bénéficier de sa retraite complémentaires qu'à partir de 63 ou 64 ans poserait inévitablement la question du décalage avec les pensions du régime général (CNAV) accessibles actuellement dès 62 ans.

Une solution serait de fusionner l'AGIRC et l'ARRCO, les réserves de cette dernière permettant de garantir un financement jusqu'en 2023. Mais n'est-ce pas cela qu'on appelle « *repousser le tas de sable* » ?

Les négociations ont débuté le 17 mars et elles devraient durer jusqu'à l'été.

Difficiles, très difficiles négociations car les montants donnent le tournis : selon les données du régime, le déficit de l'ARRCO atteint 405 M€ en 2013 pour 18,1 millions de cotisants et 11,9 millions de pensionnés ; beaucoup plus grave pour l'AGIRC, son déficit atteignait 1,24 milliard d'euros en 2013 pour 4 millions de cotisants et 2,7 millions de pensionnés. L'on voit que la démographie ne va pas dans le bon sens, du moins pour les caisses de retraite !

Et la CRPN dans tout cela ? Est-il besoin de dire que la démographie ne penche pas, là non plus, en sa faveur (Cf. point ci dessous) ? Non, évidemment. En revanche, en matière de grands équilibres, si le rapport Cotisations sur Prestations est inférieur à 1 (donc le régime est déficitaire de 106,1M€ pour 2013), le résultat des réserves après impôt sur les sociétés, s'élève à 166,1M€. Il permet donc non seulement de combler ce déficit, mais également d'augmenter légèrement lesdites réserves. Oh, pas de beaucoup bien sûr, mais quand même, 60M€ représentent plus de 11 % des prestations versées ! Pour mémoire, le résultat net, c'est-à-dire toutes charges, déficit du régime et impôts payés, s'élevait à +103 M€ en 2012, -18 m€ en 2011, +96 M€ en 2010 et +265 M€ en 2009 (Cf. rapports d'activité de la CRPN des années concernées sur www.crpn.fr). Cela n'empêche pas certains esprits chagrins de souhaiter un rapprochement des caisses complémentaires. C'est une inquiétude qu'ont de nombreux administrateurs de la CRPN, particulièrement les représentants des affiliés, inquiétude d'autant plus grande que certains administrateurs représentant les employeurs ne voient pas d'un mauvais œil cet éventuel rapprochement !

Quelques statistiques CRPN

En 2013, dernières données validées en notre possession, nous étions 19 503 pensionnés, en augmentation de 2,6 % par rapport à 2012. L'âge moyen du pensionné PN est de 68,6 ans. Le nombre d'affiliés actifs était de 29 902 personnes, en diminution de 3,2 % par rapport à 2012.

Le nombre d'employeurs cotisant en 2013, s'élève à 499, dont 130 dans le transport public, 355 dans le travail aérien et 14 dans les Essais et Réception.

La part d'Air France, le plus gros employeur en terme d'effectif cotisant de la CRPN, représente en 2013, 65,9 % des cotisations perçues, le 2ème contributeur étant Regional avec 3,4 % des cotisations perçues par la CRPN.

L'âge moyen à l'entrée en jouissance pour une liquidation complète en 2013 pour le PNC du groupe Airfrance était de 54,7 ans, de 56,0 ans pour les autres PNC, alors que pour le PNT, les âges respectifs étaient de 59,1 ans pour le groupe Airfrance et 59,4 ans hors GAF.

La pension moyenne d'un PNC s'élève en 2013 à 1432 €, celle d'un PNT à 4096 €. Le montant total des prestations versées par la CRPN en 2013 s'élève à 536,2 M€ pour un montant de cotisations de 433,7 M€.

Un élément important pour la gestion de la Caisse est le ratio actifs/pensionnés, puisque les premiers, dans notre système de répartition, financent les seconds ; ce ratio est de 1,438 en 2013, en léger recul de 0,06 point par rapport à 2012. Nous constatons donc une baisse des effectifs cotisants. Elle est de 3,1 % des effectifs sur la période 2009-2013, évolution inquiétante mais pas surprenante eu égard à la

situation globale de l'emploi en France.

Où l'on s'aperçoit que l'inaptitude médicale définitive n'est plus si définitive que ça !

De nouveaux textes européens imposent, pour les États membres, l'application de nouvelles dispositions en matière notamment de sécurité aérienne, d'exigences techniques et d'aptitude médicales applicables aux PN. En particulier, la notion d'inaptitude médicale définitive n'apparaît pas. Cette notion d'inaptitude médicale définitive entraîne en France pour les PN, des droits sociaux (retraite et assurance).

Par ailleurs, outre l'absence de la notion d'inaptitude définitive qui pose, à elle seule, de véritables questions de fond, on peut aussi légitimement se demander si le terme « définitif » a encore un sens eu égard aux progrès de la médecine et aux conditions dans lesquelles s'exerce l'activité de navigant aujourd'hui.

Il n'y a pas eu, à ce jour, de publication d'un décret modifiant la réglementation française sur le sujet.

Cela étant, nous avons connaissance d'un PN, déclaré inapte définitivement en 2012 qui est reconnu de nouveau apte en 2013 et qui a repris son activité de navigant professionnel. A sa reprise d'activité, la CRPN a donc suspendu le versement de sa pension.

Mais un deuxième cas, beaucoup plus complexe, est soumis aux services de la Caisse : un PN reconnu inapte définitif en 2011 et reconnu en imputabilité par le CMAC, a informé la CRPN de sa probable nouvelle aptitude médicale et s'interroge sur ses droits CRPN suite à cette éventuelle reprise d'activité. Cas difficile puisque ce PN percevait une pension de retraite calculée sur la base d'une carrière augmentée d'annuités complémentaires gratuites du fait de l'imputabilité et a perçu, en plus, un capital « Perte de licence » de la part de la CRPN. Problèmes compliqués à résoudre.

Le Conseil d'administration de la CRPN s'est saisi du dossier. Des propositions ont été faites aux Pouvoirs Publics dans le but de modifier le règlement. Le navigant devra rembourser le capital versé par la CRPN, ce capital étant réduit d'un vingt-cinquième par année d'inaptitude définitive et, bien sûr, le versement de la pension sera suspendu à compter de la date de reprise d'activité.

Revalorisation des pensions 2015

Depuis le 1^{er} janvier 2013, les pensions CRPN de l'année A sont revalorisées au 1^{er} janvier du pourcentage de variation entre l'indice des prix à la consommation hors tabac, France entière, publié par l'INSEE, afférent au mois de novembre de l'année A-2 et ce même indice afférent au mois de novembre de l'année A-1.

La marge de manœuvre du Conseil d'administration de la CRPN est donc, sur ce sujet, égale à zéro.

L'indice INSEE de novembre 2013 était de 125,38, celui de novembre 2014 de 125,70, soit +0,255 %.

En ces temps de très faible inflation, la revalorisation de la pension est donc très limitée, par exemple 3,83€ par mois pour une pension de 1500€.

Ce qui, évidemment, n'empêche pas votre taxe d'habitation ou votre impôt sur le revenu, voire certaines matières premières, d'augmenter de manière beaucoup plus sensible.

Espérance de vie

Les tables de mortalité sont utilisées, entre autres, par les assureurs et les caisses de retraite à des fins de prospective.

Les prospectives ne visent pas à prévoir l'avenir mais à élaborer des scénarios possibles pour demain.

Et, à ce titre, les données de mortalité des individus sont très importantes, en particulier pour les caisses de retraite puisque les pensions sont viagères.

Les tables utilisées depuis 2013 sont basées sur les tables de mortalité générationnelles des assureurs appelées TGF 2005 et TGH 2005, tables comprenant autant de lignes qu'il y a d'années de naissance comprises entre 1886 et 2005.

On constate dans ces tables qu'entre 2014 et 2024, l'espérance de vie s'améliore d'environ un an, à tous les âges de 50 à 75 ans.

A titre d'exemples, en 2014, l'espérance de vie pour un homme de 60 ans est de 29,07 années, pour une femme du même âge, de 32,65 années, alors qu'en 2024, pour un homme de 60 ans, l'espérance de vie sera de 30,55 années et pour une femme, de 34,16 années.

Droit aux GP des retraités

Billets fin de carrière :

Vous avez été plusieurs à nous alerter d'une modification de procédure concernant la validité d'utilisation des billets « fin de carrière ». Contrairement au discours de certains agents qui prétendent que les billets, trop vieux, ne sont plus valables, la Direction, interrogée, vient de mettre fin à toute polémique en nous confirmant que la procédure n'a pas changé et que le billet « fin de carrière » n'a pas de limite de validité.

On peut aussi lire sous GPNET : « En plus du maintien des droits aux billets à réduction non commerciale illimités, Air France offre 2 billets gratuits à ses salariés sous contrat de droit français, à l'occasion de leur départ en retraite. »

Il s'agit de billets aller/retour avec réservation, qui ouvrent droit au surclassement sur les vols LC.

Procédure à suivre pour obtenir votre droit aux billets Fin de carrière :

La démarche est à l'initiative de la DRH qui vérifie les conditions d'obtention des billets fin de carrière. Les billets seront proposés directement dans l'écran « définir votre voyage » -> « Billets et services associés à vos droits GP ».

Assurez-vous que les billets apparaissent bien sur votre compte GPNet dans les semaines qui suivent votre départ de l'Entreprise.

Si vous constatez une anomalie, consultez votre DRH afin qu'il régularise votre situation.

Cependant, n'oubliez pas que si vous avez quitté l'Entreprise dans le cadre du PDV, votre départ ne sera effectif qu'à la fin du congé de reclassement.

A ce propos, un petit rappel des droits aux GP pour les retraités :

Le droit aux GP est maintenu après notre départ à la double condition qu'il coïncide avec la liquidation CRPN et d'avoir cumulé au moins 10 ans d'ancienneté AF (le temps alterné n'ayant aucune incidence).

Au moment de notre départ en retraite, notre ancienneté GP est recalculée : mois et année de naissance + 44. Exemple : vous êtes né en avril 57, votre nouvelle « ancienneté compagnie » en tant que retraité est : 0104 (04 pour avril et 01 pour 2001 :1957+44)

Le droit à billets illimités est ouvert à l'ouvrant droit retraité, dans les conditions ci-dessus et à ses ayants droit :

- Conjoint, partenaire de PACS, concubin (de même sexe ou de sexe différent), veuve ou veuf. Les justificatifs sont à fournir à l'ouverture des droits.

Il est ouvert à ses descendants :

- Les enfants du retraité, et/ou de son conjoint légal, de moins de 26 ans, sans autre condition.

- Les enfants de moins de 26 ans du concubin ou du partenaire de PACS du retraité à la condition de vivre sous le même toit que l'ouvrant droit retraité et être rattachés au foyer fiscal.

- Les petits enfants de moins de 26 ans dans des cas très précis : les enfants doivent lui être confiés à la suite notamment du décès ou de la déchéance de l'autorité parentale des parents. Ceci concerne aussi bien les petits enfants du retraité et/ou de son conjoint légal.

Le droit à billets illimités est également ouvert aux ascendants à charge du retraité et/ou de son conjoint légal.

Billets soumis à quota : droits maintenus pour :

- Les ascendants non à charge du retraité et/ou de son conjoint.

- Les partenaires de voyage. 8 allers simples ou 4 allers/retours, quota renouvelé le 1^{er} juillet de chaque année.

Il faut noter cependant que le veuf/veuve d'un ouvrant droit ne devient pas lui-même ouvrant droit après le décès du conjoint; donc, pas de billet compagnon possible après le décès de l'ouvrant droit.

Autres billets à particularité :

- Maintien du coupon annuel prioritaire R3 au retraité et à ses ayants droit : conjoint, concubin, partenaire de PACS et enfants de moins de 26 ans.

- Billets médaille d'honneur de l'Aéronautique (MHA) : 2 billets gratuits aller/retour. Durée de validité : 7 ans.

Ces billets ont été remplacés après la privatisation, c'est à dire en 2007 par :

- Billets médaille d'honneur du travail (MHT) : 2 billets gratuits aller/retour.
Durée de validité : 5 ans

Bon à savoir : si vous venez de quitter la compagnie sans avoir fait les démarches auprès de votre mairie pour la médaille d'honneur du travail, sachez qu'il n'est pas trop tard :

En effet, « l'attribution du bon pour les billets R1 ne sera accordée que si la date de cessation définitive d'activité se situe dans les 12 mois qui précèdent la promotion concernée par le diplôme ». Autrement dit, vous bénéficiez d'un délai de 12 mois entre votre départ et la date de promotion en mairie. Pour mémoire, 2 promotions par an : janvier et juillet.

Enfin, sachez que les billets acquis au titre de la Fin de Carrière **ne sont pas cumulables** avec les billets acquis au titre de la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique et Médaille d'Honneur du Travail.

Le salarié bénéficiant de billets réservés gratuits au titre de la Fin de Carrière peut se faire accompagner de ses ayants droit disposant de R1 standards qui eux, n'auront pas vocation au surclassement.

Contacts utiles :

- GPNNet : <http://gp.airfrance.fr>

- Mot de passe GPNNet perdu : +33 (0)1 41 75 13 24 (7j/7, 24h/24).

- Service Réservation de la DVPI : 0 970 808 810 (pour des opérations non disponibles sur GPNNet)
Accessible de France et de l'étranger du lundi au samedi, de 08H00 à 20H00.

- SAPHIR (PMR) : 0 820 01 24 24.

Portabilité de la Mutuelle

A l'attention des PNC partis avec le PDV :

« Les PNC se verront proposer le maintien de la couverture sociale complémentaire de prévoyance et frais de santé dans le cadre des dispositions légales. »

Conformément au texte, l'Entreprise assure la portabilité de la mutuelle AF. Vous bénéficiez, à ce titre, de la mutuelle AF pendant toute l'année 2015. Une condition cependant : **vous devez envoyer à la Mutuelle l'attestation d'inscription à Pôle Emploi pour valider la prise en charge.**

Et la renvoyer tous les mois suivants pour attester que votre situation n'a pas évolué.

Pour ce qui est de la prévoyance (garanties décès-invalidité), à vous de décider si vous la gardez ou pas.