



LS.19-12-108-DIV

Voilà notre information trimestrielle. Nous ne pouvons publier cette information trimestrielle sans vous parler des disparitions d'Aigle Azur et d'XL Airways. La privatisation d'ADP, la CRPN, la MNPAF et un peu d'histoire des retraites et de l'aviation font aussi partie de cette information. Et aussi notre coups de gueule ! Nous vous souhaitons une bonne lecture.

-----*Lire la suite*

Roissy, le 3 décembre 2019

## **INFORMATION TRIMESTRIELLE SECTION RETRAITES DU SNPNC**

### **Référendum d'Initiative Partagée Privatisation d'ADP**

Nous avons fait état, lors de notre dernière information, du projet gouvernemental de privatisation d'Aéroport de Paris et nous vous avons proposé, si vous le souhaitez, de soutenir la démarche de l'organisation d'un référendum d'initiative partagée (R.I.P.).

Il n'y avait pas, de notre part, une volonté d'afficher un soutien à l'opposition à cette privatisation même si nous pensons que cela ne sera pas une bonne chose qu'ADP soit privatisée, ni pour les citoyens que nous sommes, ni pour le transport aérien français.

Mais nous insistons sur le fait que soutenir l'organisation de ce référendum n'implique pas obligatoirement le refus de cette privatisation : vous pouvez très bien soutenir l'organisation

du R.I.P. et voter pour la privatisation lors de la consultation.

Nous souhaitons vous préciser ces éléments car certains de nos adhérents ont été gênés par notre article sur le sujet jugeant que nous nous positionnons de manière trop clairement en opposition sur un sujet très politique. Oui, nous pensons que la privatisation d'ADP ne sera pas une bonne chose mais nous maintenons que la demande d'un R.I.P. ne veut rien dire d'autre qu'un soutien à un acte citoyen.

Nous pensons qu'il fallait que cela soit dit et nous maintenons notre appel à soutenir l'organisation d'un référendum sur le sujet. Nous vous rappelons donc ci-dessous le lien pour vous inscrire :

[\(<https://www.referendum.interieur.gouv.fr/soutien/etape-1>\)](https://www.referendum.interieur.gouv.fr/soutien/etape-1)

A la date du 20/11/2019, un peu plus de 910 000 personnes ont apporté leur soutien à l'organisation du référendum sur la privatisation d'ADP. Soit 19,38 % sur les 4,7 millions de soutiens nécessaires !

## **CRPN**

Le décret gérant les placements financiers des institutionnels et donc la CRPN actuellement en vigueur, impose à la Caisse certaines répartitions dans les placements. Deux grandes catégories de placements existent à la CRPN : d'une part le mobilier qui comporte, schématiquement les actions et autres placements financiers, d'autre part l'immobilier qui lui, comporte les immeubles que la Caisse loue à des entreprises ou à des particuliers.

Notre propos concerne aujourd'hui la seconde partie, l'immobilier.

Un immeuble, qu'il soit d'habitation, de bureaux ou qu'il comporte des commerces, est un actif qui nécessite de l'entretien, de la rénovation et, au bout d'un temps particulier à chaque bien, une rénovation lourde, voire une démolition/reconstruction pour qu'il soit toujours à la hauteur du marché et qu'il permette de trouver un locataire au meilleur prix du marché.

Car un immeuble, dont l'obsolescence est avérée, ne trouvera plus preneur et deviendra une charge.

C'est pourquoi le service immobilier de la CRPN, aidé de Loc Inter Immobilier (filiale à 100 % de la CRPN chargée de la gestion des immeubles), de la commission immobilière et, au besoin, de consultants, spécialistes professionnels de l'immobilier, se doit d'être une force de proposition pour que le Conseil d'administration de la Caisse puisse prendre les meilleures décisions possibles.

Régulièrement, la CRPN vend certains de ses immeubles, en achète d'autres.

Depuis quelques années, ce n'est pas moins de 7 immeubles qu'elle a vendus dont celui du siège social de la CRPN (nous y reviendrons dans une prochaine information) et 9 qu'elle a (ou est en passe) d'acheter. Tout cela, dans un seul but : faire fructifier davantage les avoirs de la CRPN pour protéger au mieux les pensions et futures pensions des PN.

Aujourd'hui, sans entrer dans des détails qui ne présenteraient que très peu d'intérêt, le taux de rendement des placements en immobilier, en excluant les évolutions du capital lui-même qui, depuis des années, s'est sensiblement bonifié, se situe autour de 4 %. Mais pour cela, une règle d'or : n'acheter que des produits de qualité concernant à la fois la localisation et le bâtiment lui-même. La diversification des placements de la CRPN passe obligatoirement par des placements immobiliers qui représentent aujourd'hui, un peu plus de 20 % des réserves de la Caisse.

## **AIGLE AZUR-XL AIRWAYS**

En septembre et octobre 2019, ces deux compagnies aériennes françaises ont disparu du ciel et avec elles, pas loin de 2000 salariés restent sur le carreau alors qu'il s'agissait de deux entreprises viables, chacune sur leur créneau.

Pourquoi un tel fiasco ? Les assises du transport aérien ont démontré il y a à peine plus de 6 mois, que les charges supportées par le transport aérien français allaient conduire certaines entreprises au tapis. Entre taxe de l'aviation civile, taxe d'aéroport, taxe sur les nuisances sonores aériennes, taxe de solidarité, TVA, etc. comment une entreprise française peut-elle supporter ces dépenses qui s'ajoutent aux prix des carburants qui font le yoyo et à la concurrence déloyale des compagnies étrangères qui n'ont pas ces contraintes et qui plombent la rentabilité des compagnies françaises.

Nous, syndicat, n'arrêtons pas de crier notre indignation face à cette situation. Le SNPNC a écrit, en son temps, au Président de la République pour attirer son attention sur cette situation. Quelle a été sa réponse ? Réponse disons-nous ? Même pas, pas même un accusé de réception de notre lettre !

Alors oui, nous pouvons défendre le libéralisme si telle est notre conviction mais il doit se faire à armes égales. Pourquoi une Compagnie comme Air France doit-elle payer plus d'1,5 milliards d'euros de taxes plus 610M€ de redevances alors que, dans le même temps, les taxes d'Emirates sont quasiment nulles et le montant de ses redevances dans le monde s'élèvent à environ 134M€ ?

La question mérite certes d'être posée et la réponse mérite tout autant d'être donnée.

Mais non... pas de réponse de nos politiques. Il vaut mieux continuer à taxer toujours plus le transport aérien français avec les conséquences que l'on constate !

Les conséquences justement, parlons en : elles impactent particulièrement les salariés. Le SNPNC, comme on l'a déjà vu il y a plusieurs années lors de la disparition d'AOM, Air Lib, etc., a fait son travail de syndicat pour les PNC qui ont perdu leur emploi. Pour être totalement juste, le SNPNC a été rejoint par l'UNSA et l'UNAC et les trois syndicats ont demandé aux entreprises qui recrutent du PNC d'effectuer une sélection particulière pour les ex-Aigle Azur et XL Airways.

Que l'on ne se méprenne pas sur les objectifs : il n'est pas question d'interférer sur les besoins en effectifs des entreprises mais simplement de faciliter l'accès à une sélection ouverte à tous ces PNC, dont certains ont plus de 40 ans, et dont nous nous refusons, nous syndicat, à admettre que ces professionnels restent sur le bord de la route. Le SNPNC propose d'ailleurs à ses adhérents des journées de préparation à la sélection. Au moment de la rédaction de ces lignes, deux entreprises ont répondu présentes : Air France et Vueling. Les sélections devraient commencer très bientôt.

Notre objectif est de continuer à faire pression sur les autres entreprises pour qu'elles permettent elles aussi un accès facilité aux sélections PNC d'Aigle Azur et d'XL Airways.

## **Brève Histoire de la retraite en France**

### **Moyen Âge, Ancien Régime et XIX<sup>EME</sup> siècle**

La vie des anciens a longtemps reposé sur la **solidarité** intergénérationnelle. Lorsque les assurances santé, vieillesse, chômage n'existent pas, quand les revenus sont si faibles que les familles n'ont aucune capacité d'épargne, seule la solidarité familiale permet aux personnes dépendantes de survivre. Un adulte (malade, sans ressource ou simplement âgé) qui ne peut subvenir à ses besoins ne peut compter que sur sa famille et généralement sur ses enfants adultes : plus les couples ont d'enfants, plus ils ont de chances qu'au moins l'un d'entre eux soit vivant et solvable quand eux-mêmes auront besoin de leur aide. Les enfants sont l'assurance de leurs parents.

Cependant de nombreuses formes d'entraide volontaire existent dès le Moyen Âge : d'abord les corporations, auxquelles succèdent les sociétés de secours mutuels à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle.

La première **profession** à obtenir une compensation en période d'inactivité est celle des **marins** sous Louis XIV. Jean-Baptiste Colbert institue en 1673 la Caisse des invalides de la marine, créant la première **retraite par répartition** au monde. Puis ce fut les militaires gradés, l'administration royale, le personnel des Maisons royales, le clergé et la **Ferme générale**, qui crée une des premières caisses de retraite française en 1768, alimentée par des retenues de 1,25 % à 2,5 % sur les salaires.

Les corporations et autres associations professionnelles sont supprimées provisoirement sous la Révolution par la Loi Le Chapelier au motif d'abolir les intérêts particuliers qu'elles représentent au nom de l'intérêt général. Elles réapparaissent sous le premier Empire.

Pour le secteur privé les sociétés appelées de « secours mutuel » ou aussi « sociétés de prévoyance » (les premières en 1804 pour les ouvriers) ont permis un palliatif.

Elles sont organisées par branche ou par métier, les ouvriers devant s'acquitter d'un droit d'entrée et d'une cotisation mensuelle. Par exemple, les canuts de Lyon étaient regroupés en 1828 au sein de la société du « Devoir mutuel » et versaient un droit d'entrée de 3 francs et une cotisation mensuelle d'un franc.

Leur développement était cependant entravé par la réglementation (en 1890, seuls 3,5 % des ouvriers âgés ont accès à une pension), les Pouvoirs publics craignant une agitation ouvrière pouvant être financée par les fonds de ces sociétés !

Au 31 décembre 1862, on comptait en France 4582 sociétés de secours mutuel, comprenant 639 044 membres, dont 73 881 honoraires et 565 163 participants (478 855 hommes et 86 308 femmes).

Après la **Révolution de 1848**, l'ensemble des fonctionnaires (civils et militaires) bénéficie d'une retraite. Sous Napoléon III, la Loi du 8 juin 1853 sur les pensions civiles généralise le régime de pension par répartition pour la fonction publique et crée la pension de réversion. L'âge normal de la retraite à cette époque était à 60 ans (55 pour les travaux pénibles).

Certaines professions finirent par obtenir des droits à la retraite : en 1850, les premières compagnies privées de chemins de fer créèrent des caisses de retraite pour certains de leurs employés (création des **régimes spéciaux**) et en 1894 les mineurs obtinrent, dans un cadre obligatoire, l'assurance maladie et un régime de retraite, suivis, en 1897, par les travailleurs des arsenaux et de l'armement et en 1909 pour tous les cheminots.

Il s'agit d'initiatives patronales destinées d'abord à fixer la main-d'œuvre et qui s'insèrent dans une « politique des âmes » cléricale et moralisatrice. En 1875, le socialiste fouriériste Paul-Émile Lévion adresse à l'Assemblée nationale un projet de caisse de retraite pour les ouvriers alimentée par l'État. Après Lévion, le socialiste Édouard Vaillant a été l'un de ceux qui se sont attachés à faire de la protection sociale une revendication ouvrière. Édouard Vaillant défend l'idée d'une assurance ouvrière financée par l'État et les patrons et administrée par ses bénéficiaires. Ces idées seront à la base de la Loi sur les retraites ouvrières et paysannes de 1910.

**À suivre**

## **MNPAF**

L'AG s'est tenue le 5 novembre dernier avec, à l'ordre du jour, notamment, la présentation du budget 2020 et une information sur l'évolution des garanties.

L'avenant au contrat négocié avec AF et signé à l'été 2019 prendra effet au 1<sup>er</sup> janvier 2020 et prolonge ainsi le contrat AF jusqu'au 31 décembre 2022.

Il intègre bien sûr le 100% santé mais aussi des évolutions de prestations comme l'ajout des pédicures/podologues dans les médecines douces, la création d'un forfait biologie non remboursé à hauteur de 50€/an ou encore, la prise en charge de la pharmacie à 15%...

Les frais de gestion sont maintenus à 8% des cotisations, ce qui permet une redistribution de plus de 90% des cotisations en prestations et fait de notre mutuelle une des meilleures du marché.

En ce qui concerne les prévisions pour 2020, il faut noter qu'il n'y aura toujours pas d'augmentation de cotisation pour les individuels.

## **PETIT COUP DE GUEULE**

Connaissez-vous la différence entre un timbre lettre verte et un timbre lettre prioritaire ? Réponse de ma postière : « Avec un timbre lettre prioritaire, votre courrier pour la France métropolitaine va arriver plus vite parce qu'il va voyager en avion. Mais ce n'est pas écologique ! Avec le timbre lettre verte, votre courrier arrivera 1 ou 2 jours plus tard mais il ne voyagera pas en avion ! » Comme je suis très polie, je ne lui ai pas dit « Ah oui ! Et ton camion au diesel entre Paris et Marseille, il pollue pas peut être!!! »

Mais je l'ai pensé très fort.

Bien sûr que l'environnement doit être une priorité pour nous tous comme pour nos gouvernants, bien sûr que le réchauffement climatique est inquiétant et que chacun, à son niveau doit agir pour réduire son impact sur l'environnement !

Mais on ne peut plus prendre un avion aujourd'hui sans être qualifié de pollueur irresponsable !

Est-ce qu'on montre du doigt celui qui prend sa voiture pour aller travailler ou partir en vacances ? Celui qui fait une croisière en bateau ? Ou celui qui se fait livrer un colis venu d'Asie par porte container ?

A en croire cette mode récente de « l'avion bashing », cette honte de prendre l'avion, relayée par tous les bien pensants, l'avion serait, sinon le seul, en tous cas le plus polluant des moyens de transport.

Et pourtant, contrairement aux idées reçues, l'avion ne pollue pas plus que la voiture si l'on considère la quantité de CO2 émise par kilomètre et par passager. Hypothèse que beaucoup oublient dans leurs calculs. En 2018, la consommation moyenne des voitures neuves vendues en France a même augmenté de 2.2%, tandis que celle des avions a continué de baisser.

Quelques chiffres pour remettre les choses en perspective.

Les émissions de CO2 dans le monde sont dues à l'énergie et l'électricité pour 42%, le transport pour 25% et l'industrie pour 19%.

Sur ces 25% du transport, 75% sont dues au transport routier, 12% à l'avion et 11% au bateau.

Pour rappel, le transport aérien mondial représente 2% des émissions de CO2 dans le monde et il s'est engagé à neutraliser ses émissions à partir de 2020 (par des mécanismes de compensation) avant de les réduire de 50% d'ici à 2050.

Air France s'est déjà engagée à compenser 100 % des émissions de CO2 de ses vols domestiques.

**Le transport aérien français est très fortement taxé et souffre d'un déficit de compétitivité, comme nous l'avons vu plus haut avec Aigle Azur et XL Airways. Les taxes entrent déjà pour 35% dans le prix d'un billet d'avion mais, loin de chercher des solutions pour limiter la pression fiscale, l'Assemblée nationale a voté en octobre dernier une augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) dite « taxe Chirac » avec une mise en place dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020.**

**On pourrait penser que cette taxe servirait à financer des mesures susceptibles**

**d'accompagner la transition écologique du transport aérien, mais non, elle va financer le rail et la route !**

## **LA RUBRIQUE A PIERROT**

### **La Tour de Contrôle en France.**

Le contrôle aérien moderne débute après la seconde guerre mondiale grâce aux nouveaux moyens mis à la disposition du transport aérien issus de cette guerre (radar bien sûr, radio, zonage des départs et arrivées, routes aériennes, etc.).

Mais avant d'en arriver là, le « contrôle aérien » débute pendant et après la guerre de 14 / 18 pour mettre un peu d'ordre dans la circulation des aéronefs.

À cette époque, on suit les avions aux jumelles et on les contacte... en morse ! Quand on peut les contacter !!! Moralité, le 08/09/1910, 2 avions se rentrent dedans ; et voilà que ça recommence le 07/01/1922 entre Paris et Londres, avec des passagers cette fois.

À la suite de ce drame, il y aura 2 routes différentes pour rallier ces 2 villes.

«Il faut qu'on s'organise» ont dit certains.

En 1938, est créée la « Direction de l'Aéronautique Civile et Populaire » (le Front Populaire n'est pas loin). Du coup, les militaires, qui étaient rattachés à l'Armée de Terre jusqu'en 1933, iront « jouer » de leur côté.

En 1949 est créée l'OGA (Organisation Générale de l'Aéronautique) qui gère en gros, tout ce qui vole : civils et militaires.

Mais déjà pendant la guerre, la seconde, on parlait de ce qui deviendra l'OACI.

Il fallait organiser le « bazar » qui se dessinait : empêcher les collisions, gérer la circulation, et choisir l'anglais comme langue commune pour comprendre de « c'est quoi ce dont on cause ». 52 pays se mettent d'accord. On forme des contrôleurs qui souvent viennent de l'Armée de l'air.

Ces contrôleurs sont et seront affectés dans les CCR (Centre de Contrôle en Route, pour les vols en transit), les CCA (Centre de Contrôle et d'Approche, pour les vols arrivant ou partant d'un aéroport, en général une pièce aveugle dans la tour), la vigie, ou l'aquarium pour les vols proches du terrain et le trafic au sol (là, je résume fort).

Le contrôle aérien : « comment ça marche » ?

En gros, prenez un aéroport, posez 3 différents volumes du plus petit au plus grand au dessus. Le petit, s'occupe du roulage des véhicules, des déplacements des avions avant et après le décollage, bref tout ce qui se voit ; ça, c'est la vigie. (Bien évidemment, sur les gros aéroports, par exemple, comme CDG ou ORY, c'est « légèrement » différent). Le volume au dessus, le CCA, (on dit aussi « l'approche ») va gérer grâce au radar, les avions dans les 50 à 150 km et pas trop haut.

Quant au gros volume au dessus, il ne dépend plus de l'aéroport, et il s'occupe des avions en lignes qui traversent le pays (en général au dessus du FL (Flight Level) 195, 19 500 pieds, 6 000m). Il existe 5 « gros volumes » en France (Athis-Mons, Brest, Reims, Bordeaux, Aix-en-Provence).

J'ai écrit plus haut « en gros » car en fait, vous vous en doutez, c'est gravement plus compliqué (réglementé) que ça ; mais je ne vous apprend rien. Car entre les petits aérodromes avec ou sans contrôle, les petits avions de tourisme, les ULM, les vols d'essais, le vol à voile, les maquettistes, les drones, les militaires, les zones interdites etc. C'est un véritable ... (comment dirais-je...?).

Essayez un jour, de visiter une vigie ou une salle d'approche, voire un CCR (je sais, ce n'est plus aussi facile qu'au par avant), et vous verrez la complexité de la chose.

Mais... « Il fallait qu'on s'organise » !!!

See you next year (À bientôt sur nos lignes, en français!).

Vous avez entre les mains votre nouvel agenda 2020. Notez que cette année, il est doté d'une couverture.

La fin de l'année approche et pour l'occasion, les bénévoles de Ciel Ouvert prennent le large. La permanence sera fermée pendant les vacances de Noël, soit les mardis 24 et 31 décembre.

L'équipe du SNPNC vous donne rendez vous mardi 7 janvier et vous adresse, en attendant, ses souhaits les plus chaleureux pour de très bonnes fêtes de fin d'année et une très heureuse année 2020.

*La section « Retraités » du SNPNC*

\*

\*