

Projet Accord Air France sur l'accompagnement du développement de Transavia France

Les parties reconnaissent la nécessité, afin de protéger la plateforme d'Orly et les parts de marché du groupe Air France en France, que Transavia France poursuive l'offensive sur son marché et son développement au départ de la province, dans des conditions économiques compétitives et socialement acceptables. Les mesures contenues dans le présent accord permettent d'accompagner cette stratégie.

En parallèle de la stratégie de développement de Transavia France, Air France confirme son positionnement sur son périmètre Court et Moyen-Courrier en étendant la garantie d'activité définie dans l'Accord Pilotes Trust Together. Dans cette optique, Air France investira dans la modernisation de sa flotte moyen-courrier. Par ailleurs, compte-tenu des performances des nouveaux avions, les parties conviennent de faire évoluer certaines définitions qualifiant les différents types d'avions et de trajets.

Titre 1. Extension des garanties d'activité Moyen-Courrier

Article 1. Garanties de maintien d'activité sur les réseaux Moyen-Courrier et Court-Courrier

Les dispositions suivantes du présent article sont à durée déterminée.

Elles s'appliqueront à compter de la signature du présent accord et cesseront de produire tout effet au 31 mars 2030.

Les dispositions des articles 2.1 et 2.2 du Chapitre 2 du Titre 3 de l'accord Trust Together du 18 juillet 2017 sont révisées et modifiées comme suit :

« 2.1 Garantie sur le nombre de coques Moyen-Courrier

La garantie plancher en coques brutes d'Avions Moyen Courrier (MC) Air France est prolongée.

La garantie en nombre de coques d'Avions Moyen-Courrier est de 110 coques brutes Moyen-Courrier Air France (incluant les coques du réseau régional Antilles) jusqu'à la fin de l'année IATA 2029/2030.

Cette garantie sera vérifiée annuellement dans le cadre du comité de contrôle des indicateurs et basée sur le nombre de coques brutes MC officiel publié (liste de flotte).

Seuls les avions dont le CDN est supérieur ou égal à 136 sièges seront comptabilisés dans cette garantie.

Le « CDN » correspond à la « capacité issue du CDN » qui est la capacité maximale en sièges passagers d'un type avion établie lors du process de certification mené pour le Certificat de Navigabilité de type.

Mesure d'équilibre : si le nombre de coques venait à baisser en-deçà de cette garantie, il serait attribué par coque manquante à chaque pilote MC un JI compensatoire supplémentaire annuel non recouvrable. Ce jour sera positionné par le pilote à la date de son choix lors de la campagne de desiderata mensuelle. Les parties conviennent que cette mesure d'équilibre concerne la période allant de l'année IATA 2017/2018 à l'année IATA 2021/2022.

2.2 Garantie en heures de vol Moyen-Courrier

2.2.1 Garantie de 342 500 heures de vol réalisées en Avions Moyen-Courrier

Air France prolonge son engagement à ce que la production réalisée par Air France en Avions Moyen-Courrier soit supérieure ou égale à 342 500 heures de vol avion minimum par année IATA (incluant le réseau régional Antilles) jusqu'à la fin de l'année IATA 2029/2030.

Seuls les avions dont le CDN est supérieur ou égal à 136 sièges seront comptabilisés dans cette garantie.

Le « CDN » correspond à la « capacité issue du CDN » qui est la capacité maximale en sièges passagers d'un type avion établie lors du process de certification mené pour le Certificat de Navigabilité de type.

Mesure d'équilibre : à partir d'un écart de 0.5% d'heures de vol manquantes par rapport à l'engagement fixé, une indemnité forfaitaire sera versée aux pilotes MC. L'enveloppe de cette indemnité, exprimée en pourcentage de la masse salariale brute des pilotes MC, sera égale au pourcentage d'écart d'heures de vol manquantes. Les parties conviennent que cette mesure d'équilibre concerne la période allant de l'année IATA 2017/2018 à l'année IATA 2021/2022.

L'enveloppe ainsi définie sera redistribuée sous forme d'une indemnité, versée avec la paye du mois d'août de l'année IATA N+1, à chaque pilote Moyen-Courrier payé par Air France au 1^{er} avril de l'année IATA N+1. Pour chacun de ces pilotes, cette indemnité sera proportionnelle au salaire brut (tel que défini dans le chapitre 7 du présent Titre) qu'il aura perçu sur l'année IATA N.

En cas de déclenchement de la mesure d'équilibre liée à la trajectoire de rattrapage entre Air France et KLM sur Long-Courrier du point 2.1 de l'article 2 du chapitre 3 du présent Titre, il ne sera versé aux pilotes Moyen-Courrier que la plus élevée des deux indemnités.

2.2.2 Evolution de la garantie en heures de vol dans le cas d'avions Moyen-Courrier dont le rayon d'exploitation est supérieur à 4000 miles nautiques

Dans le cas où des avions Moyen-Courrier dont le rayon d'exploitation tel que défini par le constructeur est supérieur à 4000 miles nautiques étaient inclus dans le nombre de coques comptabilisées pour la garantie des 110 coques, alors cette garantie en heures de vols Moyen-Courrier serait incrémentée :

- A compter de la 2^{ème} année IATA complète d'exploitation d'au moins un de ces nouveaux avions (afin de tenir compte des contraintes de productivité liées à la montée en charge) ;
- Jusqu'à la fin de l'année IATA 2029/2030 ;
- De l'écart d'heures de vol moyen annuel produit par avion par les avions Moyen-Courrier dont le rayon d'exploitation est supérieur à 4000nm par rapport aux avions Moyen-Courrier dont le rayon d'exploitation est inférieur ou égal à 4000nm. La valeur d'écart d'heures de vol moyen retenue sera de minimum 800 heures de vol par an par avion concerné et de maximum 1200 heures de vol par an par avion concerné.

Cette valeur sera constatée lors du Comité de Contrôle des Indicateurs pour une année IATA N. La garantie de l'année IATA N+1 sera de 342 500 heures incrémentée de cette valeur d'écart d'heures de vol par avion Moyen-Courrier dont le rayon d'exploitation est supérieur à 4000nm comptabilisé dans la garantie des 110 coques (en considérant une proratisation de cette valeur incrémentale pour les coques comptabilisés sur une partie de l'année le cas échéant).

Exemple 1 :

Constat lors du contrôle des indicateurs de l'année IATA N

- 108 coques < 4000 nm, produisant en moyenne 3150 hdv/an.
- 2 coques > 4000 nm, produisant en moyenne 3850 hdv/an, soit un écart de 700 hdv/avion.

Garantie pour l'année IATA N+1

- Toute coque > 4000nm comptabilisée dans les 110 incrémentera de 800 hdv la garantie des 342 500.
- Si en N+1 il sera comptabilisé 106 coques <4000nm et 4 coques >4000nm, alors le nombre d'heures de vol réalisées devra au minimum être de 345 700 hdv.

Exemple 2 :

Constat lors du contrôle des indicateurs de l'année IATA N

- 108 coques < 4000 nm, produisant en moyenne 3150 hdv/an.
- 2 coques > 4000 nm, produisant en moyenne 4450 hdv/an, soit un écart de 1300 hdv/avion.

Garantie pour l'année IATA N+1

- Toute coque > 4000nm comptabilisée dans les 110 incrémentera de 1200 hdv la garantie des 342 500.
- Si en N+1 il sera comptabilisé 106 coques <4000nm et 4 coques >4000nm, alors le nombre d'heures de vol réalisées devra au minimum être de 347 300 hdv.

Par ailleurs les parties conviennent de se revoir dans le cadre d'un Comité de Suivi de l'Accord catégoriel Pilotes 2019 afin d'évaluer l'impact de l'utilisation de ces avions sur les principes de dimensionnement des effectifs Moyen-Courrier définis dans l'article 2 « Jours d'inactivité » du chapitre 1 Titre 2 de l'accord Trust Together Pilotes du 18 juillet 2017 et révisé par l'Accord catégoriel Pilotes 2019 du 22 février 2019.»

Article 2. Définitions

Le Chapitre 7 du Titre 3 de l'accord Trust Together révisé par le Chapitre 5 Article 2 de l'Accord Pilotes 2019 est révisé et modifié comme suit :

« Chapitre 7. Définitions

Les définitions de ce chapitre s'appliquent aux seules dispositions de cet accord pour la durée d'application de celles-ci.

Avion Moyen-Courrier et avion Long-Courrier :

Tout type avion monocouloir est considéré comme Avion Moyen-Courrier.

Tout type avion gros porteur non-monocouloir est considéré comme Avion Long Courrier.

CDN :

La « Capacité issue du CDN », appelée « CDN », est la capacité maximale en sièges passagers établie lors du processus de certification mené pour le Certificat De Navigabilité de type.

Les valeurs considérées dans le présent accord pour chaque type avion de la flotte Air France-KLM, actuelle ou en commande, sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

Flotte Long Courrier

B747	747-400	660
	747-400CBI	660
B777	777-200ER	440
	777-300ER	550
B787	787-9	420
	787-10	440
A330	A330-200	406
	A330-300	440
A340	A340-300	440
	A340-300E	440
A350	A350-900	440
A380	A380-800	868

Flotte Moyen-Courrier

A318	136
A319	145
A320	180
A321	220

Groupe Air France :

La compagnie Air France et ses filiales aériennes.

Heures de Vol avions :

Les Heures de Vol avion d'une année IATA sont les Heures de Vol réalisées, pour l'année considérée, sur moyens propre du Groupe Air France (hors Transavia et Hop !), majorées des heures de vol correspondant aux annulations répertoriées sous code INDU (mouvements sociaux internes et externes), WEAT (météo) ou toute annulation pour force majeure.

Masse salariale brute de l'année IATA N :

Somme des salaires bruts perçus au cours de l'année IATA N. Ces salaires sont définis comme suit :

Base de référence : ensemble des rémunérations considérées pour le calcul des cotisations des assurances sociales, des accidents du travail et des allocations familiales, plus communément appelé « Assiette de Sécurité Sociale ». Pour les personnels navigants, cette assiette s'entend avant réintégration des frais professionnels et déduction forfaitaire de 30 %.

De cette base de référence, sont exclus les quatre éléments suivants :

1. Les indemnités de départ volontaire
2. Les indemnités de départ en retraite et de cessation d'activité pour atteinte de la limite d'âge
3. Les indemnités de licenciement
4. La rémunération complémentaire (Salaire moins Indemnités Journalières de Sécurité Sociale) versée par Air France en cas de maladie ou accident non professionnel.

La Nouvelle Compagnie :

La Compagnie créée dans le cadre du projet « Boost » en 2017, appelée Joon.

Partage de code :

Les partages de code sont des accords commerciaux entre deux compagnies, qui se traduisent par la mise en commun de moyens de production et par l'affichage des codes des deux compagnies sur les vols concernés. Chaque compagnie est responsable de la commercialisation des vols sous son code. On distingue deux types de partages de code :

1. **les « blocs sièges »** : Ils sont régis par un partage de capacité physique dans lequel chaque partie gère son inventaire de façon indépendante. Une compagnie achète des blocs sièges sur les vols d'une autre compagnie. Elle peut ainsi utiliser les capacités de transport de l'autre compagnie en commercialisant des sièges sous son propre numéro de vol. Ce type d'accord est réalisé très majoritairement dans un cadre de réciprocité et le nombre de sièges vendus ou achetés est, au global, sensiblement équilibré.
2. **le flux libre (« free flow »)** : Il s'agit d'une technique d'inventaire permettant la mise à disposition de la totalité des capacités produites par chacune des compagnies. Il n'y a pas d'achat a priori, la rétribution se fait sur la base des coupons de vol vendus par la compagnie qui commercialise et effectivement utilisés sur la compagnie qui opère.

PIB :

Produit Intérieur Brut.

La source de données de référence qui sera utilisée est celle d'Oxford Economics reprenant pour la France la source suivante : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques\Haver Analytics.

REX :

Le résultat d'exploitation courant correspond à la différence entre le chiffre d'affaires et les charges engagées pour l'exploitation (charges externes, frais de personnel, amortissement et provisions).

Salaire brut annuel :

Somme des salaires bruts perçus par le pilote au cours de l'année IATA N. Ces salaires sont définis comme suit :

Base de référence : ensemble des rémunérations considérées pour le calcul des cotisations des assurances sociales, des accidents du travail et des allocations familiales, plus communément appelé « Assiette de Sécurité Sociale ». Pour les personnels navigants, cette assiette s'entend avant réintégration des frais professionnels et déduction forfaitaire de 30 %.

De cette base de référence, sont exclus les quatre éléments suivants :

1. Les indemnités de départ volontaire,
2. Les indemnités de départ en retraite et de cessation d'activité pour atteinte de la limite d'âge,
3. Les indemnités de licenciement,
La rémunération complémentaire (Salaire moins Indemnités Journalières de Sécurité Sociale) versée par Air France en cas de maladie ou accident non professionnel.

SKO commercialisés par la compagnie Air France ou Nouvelle Compagnie :

Tout SKO mis en vente sous le code Air France ou Nouvelle Compagnie.

En cas de « blocs sièges » achetés par Air France (respectivement Nouvelle Compagnie), les SKO achetés à une compagnie sont comptabilisés comme commercialisés par Air France (respectivement Nouvelle Compagnie); ceux vendus par Air France (respectivement Nouvelle Compagnie) ne le sont pas.

SKO commercialisés par le Groupe Air France :

SKO sous code Air France produits par le Groupe Air France (hors SKO produits Hop ! et Transavia sans code AF) + (affrètements et franchises) hors du Groupe Air France + SKO achetés par le Groupe Air France - SKO vendus par le Groupe Air France. »

Article 3. Garantie d'activité au sein du Groupe Air France pour des avions de plus de 110 sièges

Air France s'engage à ce qu'aucune compagnie du Groupe Air France autre qu'Air France ou Transavia France n'exploite d'avion de plus de 110 sièges. Tout avion de plus de 110 sièges du Groupe Air France, hors Transavia France, sera inscrit sur la liste de flotte Air France et piloté par des pilotes Air France à des conditions d'emploi et de rémunération identiques à celles appliquées aux pilotes Air France effectuant la production Air France en moyen propre Air France.

Titre 2. Règles d'utilisation et de rémunération selon le type d'avion et de trajet

Article 1. Définition AVION MOYEN-COURRIER (MC) ET AVION LONG-COURRIER (LC)

La définition « Avion Moyen-Courrier (MC) et Avion Long Courrier LC » de l'accord PNT du 8 mars 1996, est révisée comme suit :

« AVION MOYEN-COURRIER (MC) ET AVION LONG-COURRIER (LC)

Tout type avion monocouloir est considéré comme Avion Moyen-Courrier.

Tout type avion gros porteur non-monocouloir est considéré comme Avion Long Courrier.

Règles de planification :

Les règles de planification dépendent uniquement de la catégorie d'avion (moyen-courrier / long-courrier) de la Division d'affectation du PN. Un minimum de 1 JI sera positionné entre un courrier moyen-trajet de type 1 ou un trajet de type 2, et un courrier long-trajet effectués avec un avion moyen-courrier. »

Article 2. Définition MOYEN TRAJET/LONG TRAJET

La définition « Moyen Trajet / Long Trajet » de l'accord GMT du 8 mars 1996, révisée par l'accord du 25 novembre 97 et par l'accord PNT 2003-2005 du 18 juin 2003, est révisée comme suit par le présent accord :

« MOYEN TRAJET/LONG TRAJET

Moyen-trajet de type 1 : un courrier donné est considéré comme un courrier Moyen Trajet de type 1 lorsqu'il comprend uniquement des destinations dans un rayon de 2100 milles nautiques.

Trajet de type 2 : un courrier donné est considéré comme un courrier de type 2 s'il respecte les deux conditions suivantes :

- lorsqu'il comprend uniquement des destinations dans un rayon de 3000 milles nautiques avec une destination au moins au-delà de 2100 milles nautiques ;

- lorsque le nombre de méridiens de référence décomptés entre la base et l'escale de repos la plus éloignée est strictement inférieur à 4.

Long-trajet : dans les autres cas, un courrier donné est considéré comme un courrier Long Trajet.

Il est précisé que toutes les distances de ce paragraphe sont calculées au départ de Paris en distance orthodromique.

Règles de construction des rotations :

Les règles qui régissent la constitution des rotations dépendent du type de trajet de la rotation :

- Les courriers Moyen Trajet de type 1 sont régis par les règles définies pour les avions Moyen-courrier. Par exception à ces dernières, les dispositions suivantes s'appliquent :
 - sur un avion long-courrier, le repos post-courrier sera calculé selon les règles long-courrier, et l'heure de présentation sera celle des règles long-courrier.
- Les courriers Trajet de type 2 sont régis par les règles définies pour les avions Long-Courrier. Par exception à ces dernières :
 - sur un avion moyen-courrier le repos post-courrier d'un courrier de deux jours ou plus d'engagement sera de 2 RNN, avec un réengagement après 11h00 ;
 - en programmation, après un service de vol comportant du vol de nuit (hors service de vol au départ de la base d'affectation), le TSV suivant dans le même courrier devra comporter un passage à la base entraînant la fin du courrier.
- Les courriers Long Trajet sont régis par les règles définies pour les avions Long-courrier.

Les courriers Trajet de type 2 ou long trajet effectués avec avion moyen-courrier seront validés par le SGRF conformément au protocole SGRF du 10 février 2014 ; en cas de désaccord, l'avis du Directeur de la Sécurité des Vols sera requis. »

Article 3. Temps de vol rémunéré

Les dispositions relatives au temps de vol rémunéré de l'article 1 de l'annexe 4 « règles de rémunération » de l'accord Transform 2015 du 19 novembre 2012, révisées par l'Accord Pilote 2019 du 22 février 2019, sont révisées comme suit par le présent accord :

«Temps de vol rémunéré (HV100%(r)) :

Le temps de vol rémunéré servant au calcul de la rémunération d'une étape en fonction est indépendant du temps de vol réalisé. Il est égal au temps de vol de référence, prolongé de :

- 15 minutes pour les étapes réalisées avec un avion moyen-courrier sur moyen-trajet de type 1
- 35 minutes pour les étapes réalisées avec un avion moyen-courrier sur trajet de type 2 ou sur long-trajet
- 35 minutes pour les étapes réalisées avec un avion long-courrier»

Article 4. Groupe de Base et rémunération associée

Le premier paragraphe de la définition du Groupe de base de la Convention d'Entreprise Air France PNT tel que révisée par avenant du 23 mars 2017 :

« Les Pilotes de ligne, lors de leur embauche, sont affectés sur les avions du Groupe de base, dont la définition établi d'accord parties est, à ce jour, la suivante :
Famille Airbus A320, Boeing B737 »

Est révisé et remplacé par le paragraphe suivant :

« Les Pilotes de ligne, lors de leur embauche, sont affectés sur les avions du Groupe de base, dont la définition établi d'accord parties est, à ce jour, la suivante :

Avions Moyen-Courrier (Tout type avion monocouloir) de plus de 110 sièges. »

Cette nouvelle définition du Groupe de base sera appliquée pour toutes les dispositions conventionnelles en vigueur faisant référence au Groupe de base pour leur application, notamment les règles de rémunération et de carrière.

Titre 3. Mesures d'accompagnement de la croissance

Article 1. Campagne de volontariat CDB de la saison hiver 2019

Par dérogation à toute disposition conventionnelle, la campagne de volontariat pour des qualifications de type avion et promotions CDB pour la saison hiver 2019 sera prolongée jusqu'au 7 août 2019.

Article 2. Modification de la Cabine Avion des B777-300

Compte tenu des projets de modifications cabine sur la flotte Boeing 777-300, les parties conviennent de réviser l'accord du 2 septembre 1992 et toutes les dispositions conventionnelles garantissant « une toilette réservée à l'équipage » pour les B777-300 dans les conditions définies ci-après.

Les présentes dispositions suivantes se substituent aux dispositions conventionnelles ainsi révisées.

Sur les B777-300 concernés par une modification cabine dans les prochaines années et équipés d'une cabine La Première suite à ces modifications cabine, ou à défaut ceux équipés d'une cabine La Première à la date de signature du présent accord, il est convenu que les dispositions de l'accord du 2 septembre 1992 et toutes dispositions conventionnelles garantissant « une toilette réservée à l'équipage » sont supprimées.

Lors d'une éventuelle modification des cabines des autres B777-300, ou en cas de retours passagers négatifs, les parties se réuniront pour étudier l'extension d'une telle révision conformément au standard de l'industrie.

Il sera étudié en GMP les modalités opérationnelles de mise en œuvre de cette mesure.

Article 3. Mesure d'équilibre

En vue de garantir l'équilibre économique du projet et selon un principe de mutualisation, un principe de modération des augmentations salariales pour l'ensemble de la population des pilotes d'Air France est retenu.

Les parties signataires s'accordent ainsi sur le principe que la progression annuelle des salaires des pilotes qui sera négocié dans le cadre de la Négociation Annuelle Obligatoire sur les mesures salariales de l'automne 2019 ne donnera lieu à aucune augmentation générale pour la catégorie des pilotes (augmentation des barèmes), et ce indépendamment de ce qui sera négocié pour les autres catégories de personnel.

Si cette Négociation Annuelle Obligatoire devait s'inscrire dans une logique pluriannuelle il est convenu entre les parties que seule la première année de cet exercice ferait l'objet d'une modération salariale telle que décrite ci-dessus.

Titre 4. Dispositions Générales

Article 1. Champ d'application

Les dispositions du présent accord s'appliquent à tous les Pilotes de la société Air France.

Article 2. Durée

Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée à l'exception des articles pour lesquels il est expressément prévu une durée déterminée.

Le présent accord s'applique à compter de sa date de signature.

Les parties signataires conviennent que le présent accord se substitue pour les sujets dont il dispose dès son entrée en vigueur :

- aux dispositions conventionnelles existantes issues d'accords et avenants antérieurs, traitant du même objet et qu'il modifie expressément,
- à tout usage ou engagement unilatéral traitant du même objet.

Article 3. Adhésion

Le présent accord constitue un tout indivisible.

Une organisation syndicale représentative des Pilotes dans l'entreprise et non signataire pourra y adhérer ultérieurement.

Cette adhésion ne pourra être partielle et concernera nécessairement l'ensemble des termes de l'accord.

L'adhésion devra faire l'objet du dépôt prévu à l'article L.2231-6 du code du travail. Elle devra, en outre, être notifiée par lettre recommandée aux parties signataires dans un délai de huit jours à compter de ce dépôt.

Elle sera valable à compter du lendemain du jour de sa notification au secrétariat du greffe du conseil de Prud'hommes compétent.

Article 4. Révision

La Direction ou les organisations syndicales habilitées conformément aux dispositions du code du travail peuvent demander la révision de tout ou partie du présent accord, selon les modalités suivantes:

Toute demande de révision devra être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception ou lettre remise en main propre à la direction et aux organisations syndicales habilitées à engager la procédure de révision et comporter les dispositions dont la révision est demandée.

Le plus rapidement possible suivant la réception de cette lettre, les parties devront ouvrir une négociation en vue de la rédaction d'un éventuel nouveau texte. Les dispositions de l'accord dont la révision est demandée resteront en vigueur jusqu'à la conclusion d'un avenant.

Article 5. Dénonciation

Le présent accord peut être dénoncé par tout ou partie des parties signataires.

La dénonciation est notifiée aux autres signataires par lettre recommandée avec avis de réception ou par lettre remise en mains propres. Elle fait l'objet de formalités de dépôt légal.

Lorsque la dénonciation est le fait d'une partie seulement des organisations syndicales signataires, elle ne fait pas obstacle au maintien en vigueur de l'accord entre les autres parties signataires.

Lorsque la dénonciation émane de la direction ou de la totalité des organisations syndicales signataires, une nouvelle négociation doit s'engager, à la demande d'une des parties intéressées dans les trois mois qui suivent la date du dépôt légal de la dénonciation.

L'accord continue de produire effet jusqu'à l'entrée en vigueur de l'accord qui lui est substitué ou, à défaut, pendant une durée d'un an à compter de l'expiration du délai de préavis.

Article 6. Diffusion, Publicité et Dépôt Légal

Le présent accord sera notifié aux organisations syndicales représentatives des Pilotes et fera l'objet de formalités de dépôt et de publicité prévues par les dispositions légales.

Tout éventuel avenant ultérieur fera l'objet des mêmes formalités de diffusion, dépôt et notification.

Fait à Roissy, le

Pour la société Air France

Pour les Organisations Syndicales Représentatives Pilotes

Pour le SNPL Air France

Pour le SPAF

Pour Alter

PROJET