

**Projet d'Accord de Groupe Pilotes
relatif au développement de
Transavia France et aux règles
collectives Pilotes applicables au
sein de Transavia France**

Table des matières

Préambule

Titre 1. Dispositions Générales

Titre 2. Structure et Activité de Transavia France

Titre 3. Règles relatives au détachement des pilotes Air France au sein de Transavia France et règles de carrière des pilotes Air France détachés au sein de Transavia France

Titre 4. Règles collectives Pilotes applicables à Transavia France

Annexe 1. Règles collectives Pilotes applicables à Transavia France

PREAMBULE

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.

Aussi, les parties se sont accordées pour que la négociation collective catégorielle pilotes relatives au contrat social des pilotes en activité chez Transavia ait lieu au niveau d'un groupe constitué des deux sociétés Air France et Transavia France.

Depuis la mise en place de l'accord de détachement du 10 décembre 2014, les pilotes qui rejoignent Transavia France sont exclusivement des pilotes Air France détachés au sein de Transavia France, filiale d'Air France qui en assure le management effectif.

Ainsi, les dispositions du présent accord de groupe concernent les règles applicables aux pilotes de Transavia France et celles relatives au détachement des pilotes Air France.

Titre 1. Dispositions Générales

Le présent accord collectif de groupe est conclu entre d'une part, la société Air France et sa filiale Transavia France et d'autre part les organisations syndicales représentatives Pilotes dans l'ensemble de ce Groupe constitué en application des dispositions du code du travail (article L 2232-30 et suivants).

Article 1. Objet

Le présent accord organise la mobilité transversale des pilotes de ligne d'Air France vers la compagnie Transavia France, filiale d'Air France pour en assurer le développement industriel et commercial et définit les règles collectives pilotes applicables au sein de Transavia France.

Il fixe notamment :

- Les conditions et modalités du détachement des pilotes Air France vers Transavia France ;
- Les règles collectives applicables aux pilotes au sein de Transavia France ;
- Les règles d'évolution de carrière des pilotes de Transavia France à Air France ;

Le présent accord, en application des dispositions légales issues de la loi El Khomri du 8 août 2016, se substitue pour les sujets dont il dispose dès son entrée en vigueur à toutes les dispositions conventionnelles d'entreprise traitant du même objet conclus à sa date de signature à savoir :

- Pour la société Air France : celles issues de l'accord relatif à la création de Transavia France du 6 avril 2007 et de ses avenants, celles relatives aux lignes opérées par Transavia France issues de l'accord Transform 2015 Pilote du 19 novembre 2012 (Point 9, Chapitre 2 Emploi), celles issues de l'accord Air France relatif au détachement de pilotes Air France au sein de Transavia France du 10 décembre 2014 et de ses avenants, celles issues de l'avenant du 1^{er} juin 2018 à la convention PNT Air France du 5 mai 2006 relatif aux pilotes « historiques » Transavia France ainsi que les dispositions de l'accord bases provinces PNT du 13 juillet 2011 et ses avenants pour ce qui concerne les

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

dispositions relatives à Transavia France (point 1.3 « lignes opérées » du Chapitre 1 Bases d'affectation de l'avenant du 20 juillet 2015).

- Pour la société Transavia France : celles issues de l'Accord Collectif d'Entreprise PNT (ACE) et ses avenants.

Le présent accord définit ainsi des règles collectives spécifiques de carrière applicables aux pilotes Air France dans le cadre d'un détachement au sein de Transavia France et aux pilotes Transavia France en dérogation aux règles collectives de carrière définies dans les accords collectifs Air France.

A compter de la date de signature du présent accord, aucune négociation collective catégorielle pilotes au niveau de chacune des deux sociétés du groupe ainsi défini (Air France et Transavia France) dérogoratoire au présent accord ne sera possible.

Au sein de Transavia France et d'Air France, les négociations collectives d'entreprise inter catégorielles et catégorielles pour les autres populations subsisteront. En outre, au sein d'Air France toutes les négociations catégorielles pilotes portant sur un autre objet que les dispositions du présent accord subsisteront.

Article 2. Définitions

Dans le présent accord, le terme « pilote » désigne les PNT, tel que défini à l'article L6521-1 1°, 2° et 3° du code des transports.

Dans le présent accord, le terme « organisation syndicale signataire » désigne une organisation syndicale signataire ou adhérente du présent accord, représentative des Pilotes dans l'ensemble du groupe en application de l'article L.2232-30 et suivants du code du travail et l'article L.6524-3 du code des transports.

Pilotes détachés : Pilotes Air France en détachement chez Transavia France, liés par un double lien contractuel

Pilotes Transavia France : Pilotes salariés ayant un contrat de travail avec Transavia France.

Transfert total d'une ligne : le fait d'ouvrir une ligne chez Transavia France suite à la fermeture de cette même ligne par Air France au cours de la même saison IATA(S), ou au cours de l'une des deux saisons suivantes (S+1 ou S+2).

Transfert partiel d'une ligne : le fait d'ouvrir une ligne ou d'augmenter les fréquences chez Transavia France suite à la baisse de fréquence de cette même ligne par Air France au cours de la même saison IATA(S) ou au cours de l'une des deux saisons suivantes (S+1 ou S+2).

Article 3. Champ d'Application

Les dispositions du présent accord s'appliquent aux pilotes de la Société Air France et aux pilotes de Transavia France.

Article 4. Durée

Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée et s'applique à compter du 1^{er} janvier 2020.

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Article 5. Adhésion

Le présent accord constitue un tout indivisible.

Une organisation syndicale représentative Pilotes dans l'ensemble du groupe, constitué des sociétés Air France et Transavia France et non signataire pourra y adhérer ultérieurement.

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

L'adhésion devra faire l'objet du dépôt prévu au Code du travail. Elle devra, en outre, être notifiée par lettre recommandée aux parties signataires.

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

Article 6. Révision

Une demande de révision de tout ou partie du présent accord peut être faite selon les modalités suivantes.

Jusqu'à la fin du cycle électoral au cours duquel l'accord a été conclu, la procédure de révision peut être engagée par les Directions signataires ou par un ou plusieurs syndicats représentatifs dans le champ d'application de l'accord signataires ou adhérents à ce texte.

A l'issue de cette période, la procédure de révision peut être engagée par les Directions signataires ou par un ou plusieurs syndicats représentatifs dans le champ d'application de l'accord.

Toute demande de révision devra être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception ou lettre remise en main propre aux directions et aux organisation syndicales ainsi 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 7. Dénonciation

Le présent accord peut être dénoncé par tout ou partie des parties signataires habilitées à le faire conformément aux dispositions de l'article L.2261-10 du code du travail.

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

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 conformément aux dispositions du code du travail.

A l'issue de ce délai et en l'absence d'accord de substitution, les pilotes Air France détachés au sein de Transavia France seraient réintégrés au sein d'Air France dans leur fonction et type avion d'origine y compris en cas de surnombre.

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Article 8. Publicité et dépôt légal

Un exemplaire du présent accord sera notifié aux organisations syndicales représentatives Pilotes dans l'ensemble du groupe ainsi qu'aux organisations syndicales représentatives Pilotes dans chacune des deux entreprises du groupe.

Il fera l'objet de formalités légales de dépôt et de publicité.

Article 9. Comité de suivi

Un Comité de Suivi de cet accord de groupe est créé associant les organisations syndicales signataires représentatives Pilotes dans le périmètre de cet accord, la Direction de Transavia France et la Direction d'Air France.

Ce comité se réunira une fois par an ou à la demande d'une ou plusieurs des parties signataires. Il aura pour fonction de suivre l'application de l'accord et d'examiner toutes difficultés d'interprétation qui pourraient surgir.

Ce comité pourra être amené à décider de mesures dont l'accord des organisations syndicales signataires représentatives pilotes est expressément requis par le présent accord. (En cas de désaccord entre ces dernières, seul l'accord de l'organisation syndicale disposant de la plus forte représentativité au sens des dispositions du code du travail suffira).

Titre 2. Structure et Périmètre de Transavia France

Article 1. Structure de Transavia France

La direction d'Air France s'engage à ce que Transavia France demeure

- une compagnie de droit Français, sous CTA Français.
- une filiale d'Air France qui en exerce le contrôle effectif. Le capital de Transavia France sera majoritairement détenu par Air France.

A ce titre la direction d'Air France exercera le contrôle de la stratégie et du développement de Transavia France et en sera le garant.

Article 2. Périmètre de l'entreprise

La flotte de Transavia France sera exclusivement constituée d'avions monocouloirs subsoniques.

Transavia France ne réalisera pas d'étape de plus de 3000 miles nautiques (calculée en distance orthodromique) au départ de ses bases.

Transavia n'exploitera pas de vol transatlantique (vol dont la destination se situe à l'ouest du méridien (33W, non compris le Groenland).

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Le développement de Transavia France s'effectuera de sa base principale d'Orly et des deux bases de Nantes et de Lyon existantes, sans exclure le développement de nouvelles bases.

Transavia France aura la possibilité d'ouvrir ou de fermer des bases d'affectation pilotes exclusivement en France, en complément de celle d'Orly, étant entendu qu'en cas de décision de l'arrêt de la base d'affectation pilotes ou de diminution du besoin pilote sur cette base, les pilotes concernés seront affectés sur la base principale de Transavia qui est Orly.

Les parties signataires conviennent de se réunir afin de s'accorder sur les modalités pratiques liées à l'ouverture de la première base d'affectation Pilotes hors Orly.

Transavia France n'exploitera pas de vol régulier au départ de CDG sauf en cas de besoin opérationnel exceptionnel (exemple : en cas de fermeture de l'aéroport d'Orly, couvre-feu, problèmes météo, déroutement à l'arrivée du vol précédent...). Des exceptions pourront être accordées par les organisations syndicales signataires représentatives pilotes du présent accord.

Le développement de Transavia France s'effectuera sans transfert total ou partiel de ligne du réseau domestique opérée par Air France. Des exceptions pourront être accordées par les organisations syndicales signataires représentatives pilotes du présent accord.

En cas de conflit entre Air France et les pilotes effectuant la production d'Air France, il ne sera pas ajouté de vol supplémentaire sous code AF ou sous code TO avec des moyens de production Transavia France. En cas de conflit entre Transavia France et les pilotes effectuant la production de Transavia France, il ne sera pas ajouté de vol supplémentaire sous code TO par les moyens de production Air France.

Article 3. Affrètements

Transavia France donnera priorité à tout contrat d'affrètement aux Compagnies du Groupe Air France réalisé en « wet lease » d'avions du Groupe Air France.

L'affrètement d'avions de Transavia Hollande sera limité à l'équivalent de 2 coques par an.

Dans le cas particulier d'irrégularités d'exploitation ou d'actions de maintenance imprévues et si des avions du Groupe air France-KLM ne sont pas disponibles, Transavia France pourra mettre en œuvre des affrètements de courte durée.

Le cumul de contrats d'affrètements consécutifs, hors Groupe Air France KLM, pour un même besoin, correspondant exclusivement aux cas particuliers d'irrégularités d'exploitation ou d'actions de maintenance imprévues et si des avions du Groupe air France-KLM ne sont pas disponibles, ne pourra pas dépasser trois mois sauf accord des organisations syndicales représentatives pilotes signataires du présent accord.

Article 4. Gestion de la croissance

Compte tenu des prévisions de besoins de pilotes pour les prochaines années, ces prévisions étant effectuées en prenant en compte :

- Les prévisions de croissance de Transavia France permises par le présent accord,

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

- Des prévisions de mobilité des effectifs pilotes entre Transavia France et Air France,
- Des mesures d'amélioration du temps de travail alterné et des quotas de congés au sein de Transavia France décrits dans le présent accord

Les parties conviennent pour les besoins de l'année 2020 :

- De se réunir avant la fin du mois de Septembre 2019 afin d'étudier les dispositifs conventionnels qui pourraient être mis en œuvre ou adaptés pour permettre de stabiliser les effectifs pilote de Transavia et/ou alléger la charge de formation. Dans cette optique, les dispositifs suivants seront notamment étudiés :
 - Transposition d'un dispositif de qualification administrative pour les pilotes exerçant leur activité chez Transavia France
 - Transposition du dispositif de prêt inter avions chez Transavia France
 - Ou tout autre dispositif permettant de répondre aux besoins de croissance
- Si nécessaire, en complément des dispositifs conventionnels précédents, et sous réserve que des solutions d'affrètements Groupe Air France et Transavia Hollande ne soient pas suffisantes, les parties étudieront la possibilité de mise en place d'affrètements hors Groupe Air France.

Ce processus de gestion de la croissance pourra être reconduit, en cas de besoin, pour les années 2021 et 2022.

Article 5. Dimensionnement des effectifs pilotes

Le dimensionnement des effectifs pilotes au sein de Transavia France sera présenté annuellement au comité de suivi du présent accord.

Article 6. Conseil de surveillance

Deux membres (pilotes salariés d'Air France) du conseil de surveillance de Transavia France sur un total de sept membres seront désignés par Air France en accord avec les organisations syndicales représentatives Pilotes signataires du présent accord.

Titre 3. Règles relatives au détachement des pilotes Air France au sein de Transavia France et Carrière des pilotes Air France détachés au sein de Transavia France

Chapitre 1. Conditions, modalités et organisation du détachement des pilotes Air France au sein de Transavia France

Les pilotes Air France exerçant chez Transavia France font l'objet d'un détachement d'Air France qu'il s'agisse de la fonction OPL ou de la fonction CDB.

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Article 1. Conditions du détachement

1.1 Organisation du détachement

Pendant toute la durée du détachement, le pilote en détachement restera salarié d'Air France et l'ensemble des droits et obligations réciproques résultant du contrat de travail Air France sera maintenu entre les parties à l'exception de ceux concernant les règles d'utilisation et la stabilité planning, la rémunération, les congés et le temps alterné, ainsi que, sous réserve des dispositions de l'article 6 du présent chapitre, la protection sociale.

Le détachement vers Transavia France fera l'objet d'un contrat de détaché Air France au sein de Transavia France exclusivement en contrat à durée indéterminée et à temps plein ; le détachement prend fin à la réalisation d'un acte de carrière selon les règles Air France en vigueur sauf dispositions relatives à la fin du détachement prévues à l'article 3 du présent chapitre.

Il est expressément précisé que l'ancienneté (Compagnie et administrative) Air France continue à courir pendant la durée du détachement. De même, le pilote en détachement continue à évoluer sur la Liste de Classement Professionnel d'Air France selon les règles en vigueur au sein d'Air France.

Pendant la durée de détachement au sein de Transavia France, le pilote est sous la responsabilité opérationnelle de Transavia France. La société Air France continuera d'exercer de façon exclusive vis-à-vis des intéressés toutes les prérogatives disciplinaires attachées à sa qualité d'employeur selon le règlement intérieur d'Air France, le cas échéant, sur saisine de Transavia France. En cas d'insuffisance professionnelle, Transavia France saisira la société Air France qui traitera cette insuffisance dans le cadre des dispositions d'entreprise Air France.

L'historique du dossier professionnel sera conservé au sein d'Air France, le dossier courant étant lui chez Transavia France où le pilote exerce son activité : le dossier professionnel du pilote détaché sera ainsi renseigné par Transavia France, porté à la connaissance du pilote qui pourra y porter ses observations puis sera transmis à Air France.

La société Air France gèrera les carrières des pilotes détachés selon les règles de carrière d'Air France et conformément à la Liste de Classement Professionnel d'Air France.

La Société Transavia France gèrera les pilotes détachés sur le plan administratif : établissement des bulletins de paie, suivi et contrôle de l'absentéisme, visite médicale, niveau professionnel, gestion des congés payés...

1.2 Conditions d'ouverture des détachements

Le détachement s'applique :

- Aux pilotes Air France volontaires pour un détachement au sein de Transavia France et ayant exprimé un volontariat recevable dans le cadre des campagnes de qualification selon les règles en vigueur à Air France. Le détachement ne produira effet qu'après accord écrit des intéressés.
- Aux pilotes recrutés par Air France pour accéder à des postes d'OPL au sein de Transavia France: ces pilotes seront recrutés par Air France et seront immédiatement détachés dans les conditions décrites dans le présent accord.
- Aux pilotes Transavia France intégrés au sein des pilotes Air France par novation de leur contrat de travail

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Article 2. Modalités du détachement

2.1 Conditions de travail pour les pilotes détachés au sein de Transavia France

Les règles d'utilisation et de stabilité planning, de rémunération, de congés et de temps alterné applicables aux pilotes Air France détachés chez Transavia France sont celles précisées dans le présent accord au Titre 4 et dans l'annexe 1.

Il est précisé que les droits à congés payés acquis à Air France avant le détachement sont utilisables au sein de Transavia France, selon les règles en vigueur chez Transavia France.

Il est précisé pour l'application de l'article 4.3 « Décompte de l'ancienneté », du chapitre 2 de la convention d'entreprise PNT Air France, que les périodes d'activité chez Transavia France sont considérées comme des périodes de travail effectif.

Il est précisé que le pilote détaché au sein de Transavia France est pris en compte dans les calculs des changements de classe d'Air France. Le pilote détaché au sein de Transavia France bénéficie donc des changements de classe et d'échelon d'Air France.

Dans le système de classe Transavia France, la classe applicable au pilote Air France détaché est identique à celle dont il bénéficierait s'il effectuait son activité à Air France, en application des règles définies au chapitre 3 de la convention d'entreprise du PNT Air France (à l'exception des pilotes visés au point 2.1.2 de l'article 2 du Chapitre 2 du Titre III du présent accord).

2.2. Cas particulier de l'inaptitude temporaire

Au-delà de 3 mois d'inaptitude temporaire, le pilote détaché est réintégré dans les effectifs Air France. Il bénéficie à partir de sa réintégration à Air France des règles conventionnelles relatives à l'inaptitude temporaire en vigueur à Air France diminuées de 3 mois au titre de la période déjà prise en charge par Transavia France. Il reprendra son activité au sein de Transavia France dès la fin de son inaptitude temporaire. Transavia France organisera les visites médicales nécessaires à la reprise de son activité.

Article 3. Fin du détachement

3.1. Cas de rupture anticipée du détachement

Le détachement prend fin, dès que le pilote détaché réalise un acte de carrière chez Air France selon les règles en vigueur chez Air France.

- Le détachement prend fin lorsque le pilote détaché est empêché de poursuivre son détachement en raison de son inaptitude physique ou mentale définitive, de l'atteinte de l'âge légal de cessation d'activité de pilote.
- Pour les autres causes qui rendraient impossible le maintien du contrat de détachement du pilote au sein de Transavia France, elles feront l'objet d'une analyse individuelle entre les deux sociétés et le pilote concerné. Une information de la cause rendant impossible le maintien du détachement du pilote et des conditions de réintégration au sein d'Air France sera faite aux organisations syndicales

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

représentatives Pilotes signataires du présent accord en respectant l'anonymat sauf opposition de l'intéressé. Les conditions de la réintégration éventuelle chez Air France seront soumises à l'accord des organisations syndicales représentatives Pilotes signataires du présent accord

3.2. Réintégration

Dans le cas de rupture du détachement visé au premier alinéa du 3.1 ci-dessus, à savoir en cas d'acte de carrière, le pilote détaché est réintégré chez Air France dans sa nouvelle fonction et/ou son nouveau type avion.

Dans tous les cas de rupture du détachement visés au deuxième alinéa du 3.1 ci-dessus, le pilote détaché est réintégré sous 15 jours chez Air France dans sa fonction et type avion d'origine y compris en cas de surnombre.

Dans tous les cas de rupture du détachement visés au troisième alinéa du 3.1 ci-dessus, le pilote détaché est réintégré sous 15 jours chez Air France dans sa fonction et type avion d'origine y compris en cas de surnombre sauf accord des parties.

Il est précisé que l'expérience acquise en tant que CDB chez Transavia France vaudra pour les stages CDB AF Moyen-courrier, sauf cas de réintégration chez Air France suite à une insuffisance professionnelle.

Dans le cas où la poursuite du contrat de travail n'est pas possible à Air France compte tenu des motifs ayant justifié la fin du détachement, la rupture du contrat de travail sera supportée au plan organisationnel, procédural et financier de façon exclusive par Air France selon les règles Air France prévues par les accords collectifs applicables aux pilotes et le Règlement intérieur Air France Annexe Pilotes.

La période de détachement pour le pilote détaché sera comptabilisée intégralement pour le calcul de son ancienneté Air France.

Les indemnités de rupture seront calculées selon les dispositions prévues par accord collectif Air France. Seront prises en compte comme assiette les sommes perçues par le pilote que ce soit à Air France ou lors de son détachement au sein de Transavia France.

3.3. Cas de rupture du détachement en raison de réduction d'activité liée à des difficultés économiques

En cas de réduction d'activité liée à des difficultés économiques de Transavia France ou en cas d'arrêt d'activité de Transavia France, cette situation sera traitée à l'identique d'une fin de secteur selon la convention PNT Air France en vigueur.

Article 4. Electorat et éligibilité aux élections professionnelles

Le pilote détaché au sein de Transavia France sera électeur et éligible au sein de Transavia France, s'il remplit les conditions requises prévues par la loi.

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Par ailleurs, dans les mêmes conditions, le pilote Air France détaché au sein de Transavia France sera électeur et éligible au sein d'Air France, s'il remplit les conditions requises prévues par la loi.

Article 5. Cartes professionnelles et facilités de Transport

Les pilotes Air France détachés au sein de Transavia France auront deux cartes professionnelles (une Air France et une Transavia France).

Ils bénéficient des facilités de transport Air France et Transavia France.

Article 6. Garanties collectives

Un régime de retraite supplémentaire égal à celui d'Air France est proposé aux pilotes en activité chez Transavia France. Sous réserve de son accord, l'assureur est le même que celui retenu pour la retraite supplémentaire des pilotes Air France de manière à ce que les gestions administratives et financières soient simplifiées. Air France s'engage à ce que les régimes de retraite supplémentaire Air France et Transavia France soient coordonnés, au sein de dispositifs de pilotage et de suivi tels que ceux prévus par l'accord PNT 2006 Air France et ses avenants.

Les Directions d'Air France et de Transavia France s'engagent à ce que les niveaux de protection sociale complémentaire

- frais de santé (mutuelle),
- prévoyance (incapacité, invalidité, décès),
- perte de licence définitive

soient au moins équivalents à ceux d'Air France, sans que le coût global à la charge du pilote détaché soit supérieur à celui qu'il aurait à Air France.

Par ailleurs, Air France encouragera toute initiative qui permettrait aux pilotes détachés de pouvoir bénéficier des activités sociales et culturelles du comité social et économique exploitation aérienne d'Air France.

Dans cet objectif, les directions d'Air France et de Transavia France organiseront une réunion de travail avec l'ensemble des parties prenantes avant la fin de l'année 2019.

Chapitre 2. Règles de carrière des pilotes au sein de Transavia France

Article 1. Règles de carrière applicables dans le cadre du détachement chez Transavia France

L'ensemble des actes de carrière chez Transavia France sera organisé en utilisant la liste de classement professionnel Air France étant entendu que les pilotes Transavia France dont les places ont été réservées sur la LCP Air France sont départagés entre eux en tenant compte de leur place sur la LCP Transavia France

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

en vigueur au 1/1/2013, après application des principes prévus par l'article 3 du Chapitre 2 du Titre 3 du présent accord.

Pour les pilotes Air France détachés au sein de Transavia France, le B737* est considéré comme avion du groupe de base Air France au sens des accords et de la convention d'entreprise PNT Air France traitant des carrières PNT Air France. En conséquence, la durée d'amortissement liée à la première qualification (OPL sur B737* détaché au sein de Transavia France ou OPL sur A320**) est celle prévue par la convention d'entreprise PNT Air France. Il est par ailleurs précisé que pour les pilotes Air France détachés au sein de Transavia France, le B737* est également considéré comme faisant partie du groupe de base pour l'application du paragraphe 3 « *promotion à la fonction Commandant de Bord* » du chapitre 5 « *Règles de Carrière* » de l'accord PNT 2006 Air France (à l'exception des pilotes visés au point 2.1.2 de l'article 2 du Chapitre 2 du Titre III du présent accord pour lesquels des dispositions spécifiques existent).

En dérogation aux règles conventionnelles applicables à Air France, il est entendu qu'il ne sera pas possible aux OPL B737* détachés au sein de Transavia France de postuler à un poste d'OPL A320** chez Air France pendant la durée de cet amortissement.

Dans tous les cas les pilotes concernés signeront une convention de formation comprenant notamment une clause de dédit formation.

1.1. Gréement des postes d'Officiers Pilotes de Ligne chez Transavia France

La totalité des postes OPL chez Transavia France sera gréée par des OPL recrutés pour être détachés chez Transavia France en contrat à durée indéterminée à temps plein et conformément à l'Accord sur les filières de recrutement des pilotes d'Air France du 29 Avril 2014 et ses avenants de révision ; c'est donc la sélection Air France qui s'applique et cette sélection Air France vaut également sélection pour Transavia France. A ce titre, ces pilotes seront recrutés par Air France et signeront concomitamment un contrat de travail avec Air France et un contrat de détaché Transavia France.

Les OPL recrutés et détachés au sein de Transavia France depuis le 10 décembre 2014 sont inscrits sur la Liste de Classement Professionnel Air France conformément aux dispositions de la convention PNT Air France, étant entendu que la qualification de type et le lâcher au sein de Transavia France sont validant.

Les OPL recrutés par Air France pour être détachés au sein de Transavia France depuis le 10 décembre 2014 pourront exprimer un volontariat en application des règles conventionnelles en vue d'une affectation à Air France dans le cadre d'un acte de carrière.

La Qualification de Type B737* est comptabilisée comme première qualification dans le paragraphe 2.4.2. "Durée minimale d'affectation sur un type avion et incrément de qualification de type avion" de la convention PNT Air France.

Cas particulier des OPL recrutés et détachés au sein de Transavia France avant le 18 avril 2017 : Ces OPL pourront exprimer un volontariat à partir de la 6ème saison en vue d'une affectation OPL A320** pour la saison suivante : leur volontariat sera prioritaire en cas d'ouverture de poste chez Air France. Ils pourront exprimer un volontariat à partir de la 8ème saison en vue d'une affectation OPL A320** pour la saison suivante et il y sera donné satisfaction.

En cas d'affectation sur A320** ou autre avion du Groupe de base Air France, aucun amortissement ni incrément ne sera demandé au titre de cette qualification A320** ou autre avion du Groupe de base Air France. Cette possibilité n'empêche en aucun cas de réaliser un acte de carrière conformément aux accords en vigueur à Air France.

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Dans ce cadre, des campagnes de volontariat spécifiques pour ces affectations OPL A320** seront organisées en complément des campagnes générales.

Par ailleurs, dès l'obtention de l'ATPL, l'OPL percevra la gratification exceptionnelle liée à cette obtention ; cette prime étant versée chez Transavia France, elle ne sera donc pas due au retour à Air France.

1.2 Gréement des postes de Commandants de Bord chez Transavia France

Depuis le 10 décembre 2014, les postes de CDB chez Transavia France sont créés exclusivement en contrat à durée indéterminée à temps plein, par des pilotes volontaires réalisant un acte de carrière conformément aux règles de carrière en vigueur à Air France. A ce titre, ils perçoivent la gratification exceptionnelle versée au moment du lâcher CDB ; cette prime étant versée chez Transavia France à l'occasion de la réalisation de l'acte de carrière promotion CDB elle vaut pour passage CDB Air France et ne sera donc pas due au retour à Air France. Ces pilotes signent, en plus de leur contrat de travail Air France, un contrat de détaché au sein de Transavia France.

Par exception au paragraphe précédent et jusqu'à la mise en ligne du quarantième avion, ces postes de CDB seront créés en respectant une trame de 6 pilotes d'origine Air France et, par dérogation aux règles de carrière, 1 pilote d'origine Transavia France hors statut de détaché. Les pilotes Air France sont classés selon la Liste de Classement Professionnel Air France, les pilotes d'origine Transavia France hors statut de détaché, selon la Liste de Classement Professionnel de Transavia France limitée aux pilotes Transavia France. La trame sera construite selon le principe : rang 1 = TO ; rangs 2 à 7 = AF ; rang 8 = TO ; rangs 9 à 14 = AF ; etc ...

Article 2. Pilotes Transavia France

2.1 Pilotes Transavia France ayant réussi la sélection Air France

2.1.1 Pour les OPL Transavia France acceptant la novation

Les OPL qui répondent à la définition de pilotes Transavia France ayant réussi la sélection Air France se verront proposer un contrat de travail Air France pour la fonction OPL B737* au sens des règles Air France sous forme d'une novation de contrat de travail.

La novation de leur contrat de travail leur sera proposée à compter du 1er septembre 2019 et les pilotes pourront signer la novation de leur contrat à compter du 1er janvier 2020, date d'application du présent accord et jusqu'au 10 janvier 2020. La novation par la signature du pilote sera effective à compter du 1er janvier 2020.

Dès la signature de la novation de son contrat de travail, le pilote signera concomitamment son avenant de détachement avec Air France et son contrat de détaché avec Transavia France.

L'OPL sera détaché au sein de Transavia France dans les conditions d'ouverture prévues au Titre 3, Chapitre 1, article 1.2 du présent accord dans la fonction d'OPL.

L'OPL Transavia France à la date d'effet de la novation de contrat est positionné dans le système de classe Transavia France dans la même classe que celle applicable au sein d'Air France à l'OPL Air France positionné juste devant lui sur la Liste de Classement Professionnelle Air France. Il bénéficiera ensuite des changements

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

de classe en application des règles définies au chapitre 3 « carrière » de la convention d'entreprise du PNT Air France.

Cas particulier du pilote Transavia France ayant intégré Air France dans la fonction OPL avant le 1^{er} janvier 2020 : En raison du nouveau système de classe mis en place au sein de Transavia France, et afin de garantir une cohérence de traitement, cet OPL sera, rétroactivement à la date de son intégration Air France, positionné dans le système de classe Air France selon le même principe. Une régularisation de rémunération lui sera versée le cas échéant.

L'OPL Transavia France restera en contrat de détachement au sein de Transavia France jusqu'à la réalisation d'un acte de carrière au sein d'Air France.

En application des règles conventionnelles en vigueur au sein d'Air France, les OPL Transavia France pourront exprimer un volontariat pour un acte de carrière au sein d'Air France, leur place réservée sur la Liste de Classement Professionnel Air France permettant de déterminer la recevabilité de cet acte.

L'acte de carrière recevable pour l'exercice de l'activité de pilote sur un avion d'Air France mettra fin alors au détachement du pilote au sein de Transavia France.

2.1.2 Pour les CDB Transavia France acceptant la novation

Le CDB Transavia France à la date du 31/12/2019 est positionné dans le système de classe Transavia France en 4^{ème} classe au 1^{er} janvier 2020, puis en 3^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2023, en 2^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2027 et en 1^{ère} classe à compter du 1^{er} janvier 2031.

Pour les CDB ayant réussi la sélection Air France et ayant fait un volontariat recevable à la fonction CDB à Air France sur B737* (lorsque sa place réservée sur la Liste de Classement Professionnelle Air France lui permet d'accéder à cette fonction, à savoir lorsqu'au moins un pilote Air France moins senior au titre de la Liste de Classement Professionnelle Air France aura été promu CDB au sein de Transavia France sur B737*), il lui sera proposé la novation de son contrat de travail.

Dès la signature de la novation de son contrat de travail, qui devra intervenir dans les 3 mois suivant la proposition de novation, le pilote signera concomitamment son avenant de détachement avec Air France et son contrat de détaché avec Transavia France.

Le CDB sera détaché au sein de Transavia France dans les conditions d'ouverture prévues au Titre 3, Chapitre 1, article 1.2 du présent accord dans la fonction de CDB.

Il sera positionné en tant que CDB dans le système de classe CDB Air France à la classe CDB obtenue chez Transavia France, son évolution ultérieure au sein du système de classe Transavia France étant identique à son évolution ultérieure au sein du système de classe Air France

Une durée d'amortissement sera appliquée selon le principe de base d'incrément de qualification en application des règles en vigueur au sein d'Air France.

Il est retenu une position 3 dans le tableau de décompte des qualifications de type avion prévu par la Convention d'entreprise PNT Air France (principe de base d'incrément de qualification).

Dès la novation de son travail signée, il pourra exprimer des desideratas dans le cadre des campagnes de volontariats en application des règles conventionnelles de carrière au sein d'Air France.

L'acte de carrière recevable pour l'exercice de l'activité de pilote sur un avion d'Air France mettra fin alors au détachement du pilote au sein de Transavia France.

Cas du CDB qui exprime un volontariat pour un acte de carrière OPL au sein d'Air France :

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

- le CDB Transavia France ayant réussi la sélection pourra exprimer un volontariat pour un acte de carrière au sein d'Air France, sa place réservée sur la Liste de Classement Professionnelle Air France permettant de déterminer la recevabilité de cet acte.
- Il lui sera proposé une novation de son contrat de travail sur la fonction OPL au sein d'Air France
- Dès la signature de la novation de son contrat de travail, il pourra réaliser son acte de carrière OPL au sein d'Air France.
- Il sera positionné dans la classe OPL Air France identique à celle applicable à l'OPL Air France situé juste devant lui sur la LCP Air France. Une durée d'amortissement sera appliquée selon le principe de base d'incrément de qualification en application des règles en vigueur au sein d'Air France. Il est retenu une position 2 dans le tableau de décompte des qualifications de type avion prévu par la Convention d'entreprise PNT Air France (principe de base d'incrément de qualification).

2.1.3 Inscription sur la LCP Air France des pilotes Transavia France intégrés au sein des pilotes Air France par novation de leur contrat de travail

Par dérogation aux règles générales relatives à l'inscription sur la « Liste de Classement Professionnel (LCP) » telles que définies au Chapitre 1 « Emploi » de la convention d'entreprise PNT Air France du 5 mai 2006, des dispositions spécifiques sont applicables aux pilotes Transavia France pour leur inscription nominative sur la LCP (Liste de Classement Professionnel) Air France sur des places qui leur ont été réservées selon les critères suivants et dans cet ordre :

- 1- Date de mise en stage de qualification de type retenue pour ces pilotes qui est fixée au 19 décembre 2014.
- 2- Selon la LCP (Liste de Classement Professionnel) Transavia France en vigueur au 1^{er} janvier 2013.

Cette inscription sera effective dès la signature par le pilote de la novation de son contrat de travail.

2.1.4 Dates d'ancienneté compagnie et d'ancienneté administrative PNT des pilotes Transavia France intégrés au sein des pilotes Air France par novation de leur contrat de travail

Par dérogation aux règles générales relatives à l'ancienneté « compagnie » et l'ancienneté « administrative PNT » telles que définies au Chapitre 2 « Embauche » de la Convention PNT Air France du 5 mai 2006, des dispositions spécifiques sont applicables aux pilotes Transavia France. Il est ainsi précisé que leur date d'ancienneté compagnie et leur date d'ancienneté administrative PNT inscrites sur leur contrat de travail proposé par Air France sont fixées au 19 décembre 2014.

Cette date d'ancienneté administrative servira de référence pour la vérification des critères techniques liés à l'ancienneté.

2.1.5 Facilités de transport

En ce qui concerne le droit aux facilités de transports lors du départ à la retraite du pilote, il est précisé que la novation de contrat ne pourra conduire à une situation moins favorable que s'il était resté sous le contrat Transavia France.

2.2 Pilotes Transavia France ayant réussi la sélection Air France mais ayant refusé sa novation de contrat

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

En cas de refus du pilote de sa novation de contrat de travail, il restera salarié de Transavia France et conservera son contrat de travail initial Transavia France.

Le bénéfice de la réussite à la sélection Air France dans le cadre de la sélection adaptée pour tous les pilotes Transavia France, ne lui sera pas maintenu.

La place qui lui avait été réservée sur la LCP Air France ne sera pas maintenue.

Dans le système de classe Transavia France, les CDB Transavia France seront positionnés en 4^{ème} classe au 1^{er} janvier 2020, puis en 3^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2023, en 2^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2027 et en 1^{ère} classe à compter du 1^{er} janvier 2031.

Les OPL Transavia France seront positionnés en 4^{ème} classe au 1^{er} janvier 2020, puis en 3^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2023, en 2^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2027 et en 1^{ère} classe à compter du 1^{er} janvier 2031.

2.3 Pilotes Transavia France n'ayant pas réussi ou présenté la sélection Air France

Le pilote Transavia France n'ayant pas réussi ou présenté la sélection Air France reste salarié Transavia France.

Il sera proposé aux pilotes Transavia France qui n'auront pas réussi ou présenté la sélection Air France pour les pilotes Transavia France, de pouvoir la repasser, une ou deux fois entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2021.

2.3.1 Pour les OPL

Les OPL Transavia France seront positionnés en 4^{ème} classe au 1^{er} janvier 2020, puis en 3^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2023, en 2^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2027 et en 1^{ère} classe à compter du 1^{er} janvier 2031.

Dès sa réussite à la sélection, les dispositions suivantes s'appliquent.

Les pilotes qui répondent à la définition de pilotes Transavia France ayant réussi la sélection Air France se verront proposer un contrat de travail Air France pour la fonction OPL B737* au sens des règles Air France sous forme d'une novation de contrat de travail.

La novation de leur contrat de travail leur sera proposée à compter de la réussite de la sélection Air France.

Les pilotes pourront signer la novation de leur contrat, dans un délai de 3 mois suivant la proposition de novation.

Dès la signature de la novation de son contrat de travail, le pilote signera concomitamment son avenant de détachement avec Air France et son contrat de détaché avec Transavia France.

L'OPL sera détaché au sein de Transavia France dans les conditions d'ouverture prévues au Titre 3, Chapitre 1, article 1.2 du présent accord dans la fonction d'OPL.

L'OPL Transavia France à la date d'effet de la novation de contrat est positionné dans le système de classe Transavia France dans la même classe que celle applicable au sein d'Air France à l'OPL Air France positionné juste devant lui sur la LCP Air France. Il bénéficiera ensuite des changements de classe en application des règles définies au chapitre 3 de la convention d'entreprise du PNT Air France.

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

L'OPL Transavia France restera en contrat de détachement au sein de Transavia France jusqu'à la réalisation d'un acte de carrière au sein d'Air France.

En application des règles conventionnelles en vigueur au sein d'Air France, les OPL Transavia France pourront exprimer un volontariat pour un acte de carrière au sein d'Air France, leur positionnement sur la Liste de Classement Professionnelle Air France permettant de déterminer la recevabilité de cet acte.

L'acte de carrière recevable pour l'exercice de l'activité de pilote sur un avion d'Air France mettra fin alors au détachement du pilote au sein de Transavia France.

2.3.1 Pour les CDB

Dans le système de classe Transavia France, les CDB Transavia France seront positionnés en 4^{ème} classe au 1^{er} janvier 2020, puis en 3^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2023, en 2^{ème} classe à compter du 1^{er} janvier 2027 et en 1^{ère} classe à compter du 1^{er} janvier 2031.

Dès sa réussite à la sélection, les dispositions de l'article 2.1 du chapitre 2 du Titre 3 leur sont applicables.

Article 3. Règle spécifique de gestion au sein de Transavia France

Les opportunités de Temps de travail alterné, de temps adapté et de fonction instructeur offertes au sein de Transavia France seront ouvertes aux pilotes Transavia France selon les dispositions suivantes :

- Un ratio par fonction calculé à chaque saison IATA du nombre de pilotes Transavia France par rapport au nombre total de pilotes exerçant chez Transavia France servira de référence pour la répartition des opportunités citées ci-dessus jusqu'au 31 décembre 2021. Il est entendu que les pilotes bénéficiant de ces opportunités dans le cadre de ce ratio sont l'ensemble des pilotes Transavia France à la date du 31 décembre 2019 y compris les pilotes Transavia France qui ont accepté une novation de leur contrat de travail et exercent leur activité en contrat de détachement au sein de Transavia France.
- A compter du 1^{er} janvier 2022, la répartition de ces opportunités s'effectuera par le re-calcul de ce même ratio par fonction des pilotes Transavia France par rapport au nombre total de pilotes exerçant chez Transavia France, ce ratio sera actualisé à chaque saison IATA. Il est entendu que seuls les pilotes Transavia France bénéficieront de ces opportunités dans le cadre de ce ratio.

Titre 4. Règles collectives Pilotes applicables à Transavia France

Les règles collectives Pilotes applicables à Transavia France définies en annexe 1 du présent accord sont applicables aux pilotes exerçant leur activité au sein de Transavia France.

Les parties ont pour objectif de ne pas faire diverger les barèmes de rémunération respectifs.

Il est convenu de prendre des mesures d'amélioration de la vie quotidienne des pilotes portant notamment sur : les congés annuels, le temps alterné, les règles de planification, les outils informatiques d'accès au planning pour les pilotes.

Article 1. Mesure d'amélioration des congés annuels

Il est convenu d'instaurer un droit d'été garanti (DEG) à chaque pilote sur la période du 16 juin au 15 septembre.

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Ce droit d'été garanti sera de :

- 10 jours par pilote pour l'année 2020
- 12 jours par pilote pour l'année 2021
- 15 jours par pilote à compter de l'année 2022

Les jours non distribués aux pilotes n'ayant pas utilisé la totalité de leur droit Etés garantis, que ce soit en raison de la demande du pilote ou d'une non satisfaction des périodes demandées, ne seront pas redistribués aux autres pilotes.

Article 2. Mesure d'amélioration du temps de travail alterné

Il est convenu d'instaurer, en complément du dispositif de temps alterné par mois entier déjà existant, un dispositif de temps alterné fractionné 23/30^{ème} - 10/12^{ème} (période d'inactivité sans solde de 7 jours consécutifs par mois à l'exception des mois de et août).

Ces deux dispositifs de temps alterné sont applicables aux pilotes sollicitant un congé parental d'éducation.

Ces dispositifs sont détaillés au Titre 7 de l'annexe 1 du présent accord.

Par ailleurs, il est convenu d'instaurer pour l'attribution des dispositifs de temps alterné un quota global exprimé en mois.

Ce quota appliqué par fonction (CDB/OPL) et fixé à :

$Q \text{ année } 2020 = 0,2 \times E \text{ année } 2019$

$Q \text{ année } 2021 = 0,35 \times E \text{ année } 2020$

$Q \text{ année } 2022 = 0,47 \times E \text{ année } 2021$

A compter de l'année 2023, ce quota sera défini selon la formule suivante :

$Q \text{ année } N = 0,47 \times E \text{ année } N-1$

Où Q représente le quota par fonction exprimé en mois de temps alterné,

Et E l'effectif par fonction en activité (présent payé) au 1^{er} avril de l'année considérée.

Les périodes de temps de travail alterné d'un pilote ayant 60 ans révolus au 1^{er} janvier de l'année N ne sont pas soustraites du quota pour l'année N défini ci-dessus.

Les périodes de temps de travail alterné d'un pilote attribuées pour un congé parental d'éducation ne sont pas soustraites du quota pour l'année N défini ci-dessus.

Dans le cas où le cumul des demandes de temps de travail alterné dans le quota et hors quota aurait un impact sur le dimensionnement et la capacité à couvrir le besoin en effectif pilotes, les parties signataires du présent accord conviennent de se réunir afin d'étudier la baisse du quota défini.

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Un système de desiderata sera mis en place pour permettre au pilote de demander la période de temps alterné qu'il souhaite sur le mois.

Article 3. Les outils informatiques d'accès au planning pour les pilotes

Il est convenu d'améliorer les outils informatiques d'accès au planning existants pour les pilotes en complément des développements déjà en cours concernant l'ergonomie de l'application d'accès planning sur smartphone.

De nouvelles fonctionnalités, permettant au pilote de suivre les possibilités d'acceptation de ses desideratas (vols, repos) et de ses congés annuels durant la campagne de congés, seront intégrées courant du deuxième semestre 2020.

Un groupe de travail ad hoc associant les représentants du personnel Pilotes de Transavia France sera réuni afin de les associer dans les phases de test.

Article 4. Mesures d'amélioration des conditions d'utilisation

A compter de la saison hiver 2020/21, les plannings seront construits en respectant la règle suivante : sauf accord du pilote, sur toute période de 15 jours consécutifs, il sera positionné, soit un bloc de TROIS (3) jours OFF consécutifs, soit QUATRE (4) jours OFF sans dépasser SIX (6) jours ON consécutifs.

Exemples :

- 6 jour ON – 3 jours OFF – 6 jours ON ;
- 6 jours ON – 2 jours OFF – 5 jours ON – 2 jours OFF ;
- ...

Sauf accord du pilote, il ne sera pas programmé de vol avec activité nocturne, consécutivement à deux activités simulateur en activité nocturne.

Sauf accord du pilote, il ne sera pas programmé de période de repos en cours de rotation en escale de moins de 9h de présence effective à l'hôtel. Lorsque le vol précédent le repos est un vol en activité nocturne, la période de repos effective à l'hôtel est portée à 12h sauf lorsque cette période de repos précède une MEP isolée. Cette règle vaut également lorsque la compagnie prévoit pendant la rotation un décoller à Orly.

Sauf accord du pilote, il ne sera pas programmé une activité simulateur et une activité vol sur une même journée d'engagement.

Sauf accord du pilote, il ne sera pas programmé plus de 4 étapes de vol au cours de la même journée. Il ne sera pas programmé de MEP devant les 4 étapes.

Fait à Roissy le

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

Pour la société Air France

Pour la société Transavia France

Pour les Organisations Syndicales

Pour le SNPL France Alpa

Pour le SPAF

Annexe 1. Règles collectives Pilotes applicables au sein de Transavia France

*ou tout type avion monocouloir opéré par Transavia France

** ou tout type avion monocouloir opéré par Air France

PROJET