

Roissy, le 3 décembre 2025

ACHEMINEMENTS PILOTES :



ENFIN UNE ISSUE FAVORABLE À LA NÉGOCIATION DEMANDÉE PAR LE SNPL !

Depuis plus de 20 ans subsistait un énorme trou dans notre contrat concernant le traitement réservé aux acheminements, terme générique utilisé jusque-là pour tous les déplacements professionnels de type mises en place, définis dans nos accords comme n'étant pas associées à une activité vol.

Que les choses soient claires, **cet accord ne traite que de ces cas spécifiques et non des mises en place avant ou à l'issue d'une activité vol telles que nous les connaissons aujourd'hui.**

Quelques dispositions conventionnelles spécifiques portant sur la classe de réservation étaient bien prévues dans le protocole instructeur en cas de stage de formation hors base, mais ces activités ne généraient jusqu'à aujourd'hui ni rémunération, ni temps de repos conventionnels autres que ceux imposés par les FTL.

En outre, des cas particuliers avaient été remontés aux représentants SNPL et mettaient en évidence que les temps de service et temps de repos réglementaires issus des FTL n'étaient même pas décomptés automatiquement par Air France (!), positionnant potentiellement des pilotes en situation non réglementaire.

Face à ces dysfonctionnements et après de nombreux mois de négociation, **le SNPL vient de signer un accord mettant fin à ces aberrations.** Nous vous présentons ci-dessous les principales améliorations contenues dans les accords Air France et Transavia (accords disponibles ci-dessous pour les plus curieux d'entre vous), applicables **à compter du 1er juin 2026.**



- [Accord relatif aux acheminements des Pilotes Air France](#)
- [Avenant 34 à l'accord de Groupe Pilotes relatif à la mobilité pilotes, à l'harmonisation progressive des systèmes de rémunération et à l'adaptation des règles collectives des pilotes d'Air France et de Transavia France](#)

- **Activités concernées**

Concrètement, **sont couverts les déplacements hors base** pour se rendre en stage de qualification ou de maintien de compétence, les déplacements des instructeurs pour des séances de simulateur, les trajets des pilotes basés en province devant se rendre à Paris pour des activités sol ou simulateur, ainsi que les autres déplacements demandés par la compagnie.

- **Inscription sur les plannings**

Tous les **acheminements** devront dorénavant être **inscrits avec leurs horaires réels sur les plannings** des pilotes, comme le serait une mise en place.

Le décompte des temps d'activité (en TS et en temps de travail) sera automatisé.

- **Rémunération**

Les acheminements généreront des heures créditées, améliorant ainsi les conditions de rémunération. Pour faire simple, les **acheminements**, qu'ils soient effectués par voie aérienne ou de surface (train, voiture), **seront dorénavant rémunérés de la même manière qu'une mise en place** adossée à une activité vol.

- **Conditions de transport**

Les conditions de transport **pour les simulateurs réalisés hors base** étaient déjà définies dans le **protocole instructeur**, aussi bien pour les stagiaires que pour les instructeurs, et restent **identiques à celles actuellement en vigueur pour les mises en place**. En particulier sur long-courrier pour les stages hors base, la réservation se fera en Business, vocation Première.

Pour les quelques cas dans lesquels les conditions n'étaient pas définies, les acheminements en **train** seront réalisés en **première classe** ou équivalent, et la réservation sera faite en **classe "business" si existante sur le vol** lorsque l'acheminement se fait en avion.

- **Temps de repos**

L'accord distingue les acheminements "proches" (Moyen-Courrier) des acheminements "éloignés" (Long-Courrier) pour adapter le temps de repos.

- Pour un **acheminement aller éloigné**, le **voyage** se fera impérativement **la veille** de l'activité sur une journée sans vol.
- Pour un **acheminement aller proche**, le **voyage** pourra se faire **le jour même si l'horaire le permet**, ou **la veille sur demande du pilote**.
- À l'issue d'un **acheminement retour éloigné**, le temps de repos conventionnel sera de **3 RNN** (3 nuits locales pour Transavia).
- À l'issue d'un **acheminement retour proche**, le temps de **repos** sera fixé à **12 heures minimum** après arrivée à la base, sans pouvoir être inférieur au temps de travail précédent.

Notons que si l'acheminement retour s'enchaîne directement après la mission sans coupure, l'ensemble est considéré comme un seul et même temps de travail.

Ces temps de repos conventionnels sont similaires à ceux en vigueur après les mises en place et viennent renforcer les protections minimalistes des FTL.

- **Cas particulier des rapatriements**

De trop nombreux cas de rapatriements dans des conditions "douteuses" nous ayant été remontés, nous avons demandé à intégrer le traitement de ceux-ci dans le périmètre des deux accords signés.

En pratique, deux cas peuvent se présenter :

- **En cas d'impossibilité** (pour raison médicale, personnelle, défaut de document officiel ou force majeure) **d'assurer la mission vol**, celle-ci est interrompue et le **rapatriement organisé par la compagnie** s'opérera dans les mêmes conditions que les autres acheminements, c'est-à-dire **en classe business** si existante ;
- **En cas de rapatriement sanitaire** géré par **Europ'assistance** (à ce jour) dans le cadre du contrat d'assistance, si l'état de santé du pilote ne requiert **pas d'assistance particulière**, la classe de réservation correspondra dorénavant à celle prévue pour un acheminement, c'est-à-dire **business si disponible** (alors que la réservation était jusqu'à présent faite en classe éco !)

La signature de ces deux accords par le SNPL vient clôturer une longue séquence de négociation permettant enfin d'être réglementaire dans tous nos déplacements professionnels. Ils améliorent notablement le contrat des pilotes d'Air France et de Transavia, mettant fin à un sujet de discorde historique avec la compagnie.

LE BAFTO