

Com du BAFTO



Roissy, le 23 mai 2024

Le SNPL signe des améliorations de nos protections périmétriques, garantes de l'avenir de nos emplois pilotes au sein d'Air France et de Transavia

Le départ d'Air France de l'aéroport d'Orly à compter de 2026 a fait couler beaucoup d'encre depuis l'annonce faite en Octobre dernier. En effet, c'est tout un pan de notre histoire qui évolue.

Le choix stratégique de la direction de **clarifier la politique des marques** va conduire à dédier entièrement la plateforme d'Orly à Transavia en laissant Air France se recentrer sur l'aéroport de CDG et son HUB.

Le SNPL, fidèle à son habitude, a su tirer partie de cette négociation en obtenant une **amélioration de nos protections périmétriques**, garantes de l'emploi des pilotes AF/TO actuels et futurs.

Rappelons que les accords précédemment votés par les pilotes, ont permis en 2019 le déplaçonnement de Transavia au-delà des 40 coques, ainsi que la reprise du réseau domestique en 2020, à l'exception des vols Navettes.

Rappelons également qu'aucun accord de périmètre ne protège les pilotes contre la fermeture unilatérale d'une ligne Navette : l'objet principal de cet accord consiste ainsi à rendre possible, à partir de 2026 l'exploitation par Transavia des trois destinations Navette - Toulouse, Marseille et Nice - depuis l'aéroport d'Orly.

Avant la signature de ce nouvel accord, nos garanties périmétriques négociées en 2019 étaient les suivantes :

- Minimum 80 coques MC AF à CDG (incluant les 2 coques Antilles) ;
- Ratio coques MC AF vs coques TO qui, en deçà de 110 coques MC AF, remplaçait 3 avions AF sortis de la flotte par 4 avions TO entrant ;
- Garantie d'heures de vol MC AF CDG de 249.000 heures minimum.



Suite à cet accord, dorénavant nos garanties périmétriques sont composées des éléments suivants :

- **Minimum 87 coques MC AF dont 85 coques sur CDG** (incluant les 2 coques Antilles). Cette garantie de 87 coques prendra fin en cas de perte de la DSP Corse (Délégation de Service Public) sans remettre en cause la garantie de 85 coques à CDG.
- **Ratio coques AF vs TO amélioré**, avec dans un premier temps sous les 110 coques MC AF : pour 2 avions AF sortis, 3 avions TO entrants. En deçà de 90 coques MC AF, pour 1 avion AF sorti, 2 avions TO entrants ;
- Garantie d'**heures de vol MC AF CDG améliorée** à 261.500 heures minimum ;
- Garantie que **95 % des slots opérés à Orly seront pilotés par des pilotes du groupe AF** (les 5 % restants servent toujours de slot baby-sitting, permettant l'octroi de créneaux à des compagnies partenaires quand AF n'est pas en capacité de les assurer). En complément, le SNPL a obtenu une garantie sur **le maintien du nombre actuel de slots à Orly** dans le portefeuille du Groupe Air France. En clair, il n'est pas question de baisser la voilure du Groupe Air France au départ d'Orly.

Garantie	Accord 2019	Accord 2024
Nombre de coques MC AF	80 coques CDG	87 : 85 coques CDG + 2 coques supplémentaires liées à la DSP Corse
Heures de vols MC AF CDG	249.000	261.500
Nombre total de coques AF + TO	Sur la base de 150 coques totales : 110 AF + 40 TO Ratio 4 coques TO pour 3 coques AF si le nombre de coques MC AF passe sous 110 Soit 160 coques MC garanties si la flotte AF descend au plancher de 80 coques.	Sur la base de 150 coques totales : 110 AF + 40 TO Amélioration du ratio à 3 coques TO pour 2 coques AF, puis 2 pour 1 si le nombre de coques AF passe sous 90. Soit 165 coques MC garanties si la flotte AF descend au plancher de 85 coques.
Slots d'Orly	Ø	95% des slots d'Orly utilisés par Air France ou Transavia France et maintien du volume global actuel

Notre périmètre se renforce donc, permettant un développement accéléré de Transavia sur Orly tout en améliorant notre protection en coques bleu-blanc-rouge sur Roissy.

L'emploi pilote en ressort renforcé, comme en atteste notre LCP qui atteint un record historique avec près de 5200 pilotes inscrits !

A noter que trois coques AF actuellement dévolues aux vols Navette seront remontées sur Roissy en 2026 pour y être spécifiquement affectées aux liaisons CDG - TLS/MRS/NCE afin d'en augmenter les fréquences.

Enfin, nous tenons à rappeler que les garanties présentes dans l'accord de groupe Transavia n'ont pas été modifiées et continuent à s'appliquer.

Transavia reste donc :

- limitée aux avions monocouloirs ;
- limitée aux étapes de moins de 3000NM ;
- interdite de vols transatlantiques ;
- et interdite de vols réguliers au départ de CDG.

Seuls les pilotes dans l'entreprise peuvent contractualiser des garanties périmétriques. Ce sont des protections fortes, puissantes et leurs améliorations impactent directement les pilotes d'Air France et de Transavia.

En 2026, Transavia devra opérer seule notre trésor commun que sont les créneaux d'Orly, aéroport saturé en mouvements, afin de les protéger de la concurrence. Elle ne pourra le faire que si son industrialisation s'accélère et si sa performance opérationnelle s'améliore, il lui reste deux ans pour cela.

Le BAFTO

