



Com  
du BAFTO

**SNPL**  
AFTO

Roissy, le 21 octobre 2024

## Accord pilotes 2024

# FOCUS

### sur les protections périmétriques

Les protections périmétriques font partie des clauses de nos accords dont l'on se soucie peu au quotidien et qui sont pourtant absolument fondamentales pour l'avenir de notre corporation. Il suffit pour s'en convaincre de regarder ce qu'il advient chez nos collègues notamment européens lorsque ceux-ci sont peu protégés par leurs accords.

L'accord sur les conditions de travail pilotes 2024 tout juste négocié et signé par le SNPL a permis de renforcer considérablement les protections pour les pilotes d'Air France, en particulier sur moyen-courrier, en introduisant deux nouvelles garanties que nous détaillons ici.

#### ► Une garantie sur les SKO MC produits par AF

Dès l'année IATA en cours et **à durée indéterminée**, les SKO moyen-courrier CDG produits par le groupe Air France (hors SKO Hop et TO sans code AF) doivent être supérieurs ou égaux à 99,5 % des SKO commercialisés sous code Air France.

En clair, l'activité moyen-courrier produite par Air France à CDG doit correspondre *a minima* à celle qui est vendue à nos clients pour alimenter notre hub, indépendamment d'éventuels codeshares que la compagnie pourrait apposer sur d'autres compagnies.

Longtemps revendiquée, c'est une **protection majeure** pour notre avenir qui vise à **pérenniser notre moyen courrier** en propre à **CDG**.

## ► Une garantie sur le nombre de coques MC AF à CDG

De nombreux pilotes s'interrogent sur l'avenir de la flotte MC AF à CDG, et notamment sur le module qui devrait à terme remplacer nos A320/321 CEO, l'annonce de la commande devant intervenir avant la fin de l'année 2025.

Une chose est cependant claire pour le SNPL : le choix possible d'une flotte unique d'A220 ne doit pas se traduire par une attrition commerciale du moyen-courrier à CDG.

Pour mémoire, la jauge moyenne des modules moyen-courrier avant l'arrivée des A220 était d'environ 163 sièges, tandis que nos A220-300 comportent 148 sièges.

Ainsi, la négociation a permis d'aboutir au mécanisme suivant :

- La **garantie d'un nombre de coques mini** avait déjà été rehaussée en mai lors de l'accord permettant à Transavia d'opérer les 3 vols navette à Orly, passant de **80 à 85 coques** (+2 pour la Délégation de Service Public sur la Corse à Orly) ;
- Ce nouvel accord y introduit une **variabilité du plancher** en nombre de coques en fonction du CDN des avions en flotte : si la flotte moyen-courrier dépasse **68 avions** (nombre actuel de commandes fermes d'A220) **avec un CDN inférieur à 180, alors le nombre de coques minimum garanti passe à 90 (+2 pour la DSP Corse à Orly).**

Très concrètement, si la direction souhaite revenir à une mono flotte pour son MC AF en ne commandant que de l'A220 (300 ou même l'hypothétique 500), nous aurons donc un minimum de **90 coques sur CDG (+2 coques pour la DSP Corse à Orly).**

En revanche, si la direction souhaite rester sous le plancher de 90 coques, elle devra commander des modules au CDN supérieur à 180 de type A320/21 Neo au-delà des 68 A220 déjà commandés.

**Les protections périmétriques permettent de protéger l'activité des pilotes d'Air France à long-terme. Tous les pans majeurs de l'activité des pilotes d'Air France sont dorénavant protégés. Les négociations des derniers mois ont permis au SNPL de renforcer considérablement les garanties sur moyen-courrier, en sécurisant notamment les slots d'Orly et l'alimentation moyen-courrier de notre hub de CDG.**

Veuillez trouver [ICI](#) un mémo vous détaillant les principales clauses périmétriques en vigueur à ce jour.

À suivre dans le prochain tract un focus sur la revalorisation salariale.

## Le BAFTO

