

Roissy, le 9 juillet 2025,

CONSIGNE SIÈGES REPOS PNT EN J

De plus en plus souvent, les classes éco et premium surbookées conduisent les escales à confisquer le(s) siège(s) repos PNT en J de façon abusive et non conforme à nos accords.

Ces derniers sont pourtant clairs : le seul motif admis se résume à la situation pure et simple d'une vente directe du siège avant H-30 heures (et certainement pas dans le cas d'un REPINV ou d'un surclassement commercial).

Le Protocole d'accord portant définition des conditions d'emploi du PNT en PEQ2 sur avions LC (du 2 sept. 1992) définissait parfaitement le cadre dans son article 3 : Poste de repos

"Les avions "PEQ2" long-courriers répondent aux normes de la charte "poste de repos" rappelée ci-après :

- deux couchettes de dimensions suffisantes, dans un environnement équipé de :
- une isolation thermique et phonique satisfaisante,
- un système de régulation thermique autonome,
- un humidificateur, après expérimentation menée et validée par les parties signataires,
- un dispositif d'appel depuis le poste de pilotage,
- une toilette, réservée à l'équipage,
- deux sièges isolés « type CLUB », situés à proximité du poste, mis à la disposition de l'équipage lorsque les conditions du vol requièrent l'utilisation d'un renforcement par deux PNT ; en cas de non utilisation, ces sièges seront commercialisables
- un siège « type CLUB » : ou une couchette convertible lorsque les conditions du vol requièrent l'utilisation d'un renforcement d'un seul PNT.

[...]

En tout état de cause, pour chaque avion nouveau, les organisations professionnelles signataires seront associées à la mise en œuvre des principes énoncés plus haut et ce dès la prise de décision consistant à introduire l'avion nouveau dans la flotte."

Par la suite, en 2024, dans l'**ACCORD PILOTE PORTANT SUR LE PROJET RESEAU DOMESTIQUE**, le SNPL a cru bon de réviser les dispositions applicables de la sorte :

Titre 2. Conditions de travail et vie quotidienne

Chapitre 1. Siège repos Long-Courrier Air France

L'article 3 « poste repos » du protocole d'accord portant définition des conditions d'emploi du PNT en équipage à 2 sur avions Long-Courriers du 2 septembre 1992 prévoit que « les avions « Peq2 » Long-Courriers répondent aux normes de la charte « poste repos » rappelée ci-après :

(...)

- deux sièges isolés, « type club », situés à proximité du poste, mis à la disposition de l'équipage lorsque les conditions du vol requièrent l'utilisation d'un renforcement par deux PNT ; en cas de non utilisation, ces sièges seront commercialisables
- un siège « type club » ou une couchette convertible lorsque les conditions du vol requièrent l'utilisation d'un renforcement d'un seul PNT.

Des modalités particulières d'application sont prévues pour le 777 par Transform 2015 Pilotes.

Il apparait, aujourd'hui, que sur certains types avion le niveau de confort du siège prête à discussion.

Ainsi, les parties conviennent que le présent chapitre est conclu, à compter 1^{er} novembre 2024, pour une durée indéterminée. Ainsi, pour la flotte d’Air France présente à date de signature, la réservation d’un siège en classe business s’opérera selon les modalités suivantes :

Type Avion	Nombre de siège réservé en classe Business
A330	PEQ 3 : 0 PEQ 4 : 1 réservé
A350	PEQ 3 : 1* PEQ 4 : 1 réservé + 1*
B777-200	PEQ 3 : 1* PEQ 4 : 1 réservé + 1*
B777-300	PEQ 3 : 0 PEQ 4 : 0
B787	PEQ 3 : 0 PEQ 4 : 1 réservé

DIRECTION GENERALE RESSOURCES HUMAINES



(1*) Un siège en classe Business sera réservé uniquement s’il n’a pas été vendu 30 heures avant l’heure du vol (ou début de l’enregistrement si antérieur). Ce siège est réservé avant tout surclassement, notamment :

- en cas de proposition commerciale visant à permettre à un passager, non réservé en classe Business lors de l’achat initial, de voyager en classe Business (exemple : Pax payant...)
- d’un passager en mission, non réservé en classe Business, et ayant une vocation au surclassement (exemple : personnel en MEP en S1 avec vocation surclassement en classe Business...)
- d’un passager, non réservé en classe Business, voyageant avec des billets à réduction non commerciale (exemple : R2J, R1Y...)

Le PAM Air France sera mis à jour des dispositions du présent article.

En cas d’intégration d’un nouvel avion, de modification du poste repos (retrait ou ajout de siège) d’un avion déjà en flotte ou de changement de la dénomination de la classe Business, les parties se réuniront pour définir, si besoin, les modalités d’application de l’article 3 « poste repos » du protocole d’accord portant définition des conditions d’emploi du PNT en équipage à 2 sur avions Long-Courriers du 2 septembre 1992.

CONSIGNE :

CDB, refusez expressément la préemption du siège repos pilote en J dans tous les cas non-conformes.