

Roissy, le 27 septembre 2025,

## **CONSIGNE DE GRÈVE PLANNING RENOUVELÉE** **OCTOBRE 2025 – DÉCEMBRE 2025**

Le Spaf écrivait récemment que la culture du changement à Air France était pour le moins paradoxale : très prompte à ajouter des procédures, mais extrêmement lente dès qu'il s'agit de simplifier. Sur le plan organisationnel comme opérationnel, tout concourt à l'empilement plutôt qu'à l'efficacité.

Illustrant également cette « logique » managériale, les choix de flotte et de constrictions des réseaux, tant sur MC que sur LC, sont un autre aspect de la donne. Nous ne savons pas clairement à quel horizon se fait l'analyse stratégique, mais nous sommes nombreux à trouver que la portée est un peu courte tandis que la visibilité comme la lisibilité restent quelque peu opaques...

Compte tenu de ce constat que le Spaf n'est pas le seul à dresser, la prolongation de cette consigne de grève planning répond donc à plusieurs impératifs que nous allons en partie détailler dans ce tract.

### **Dans une actualité MC qui chauffe, la dégradation rapide du secteur A320 est un sujet majeur de préoccupation.**

Depuis plusieurs mois, la situation sur A320 se dégrade fortement : baisse drastique des découchers, escales attractives supprimées, rotations courtes et missions contraintes. À l'inverse, le réseau A220 bénéficie de conditions bien plus favorables, sans justification opérationnelle sérieuse et sans souci d'équilibre.

Ces arbitrages à la hussarde apparaissent de plus en plus partisans, avec pour conséquence d'alimenter des clivages entre populations. Cette iniquité, confirmée par les chiffres de la Direction, alimente un malaise croissant chez les pilotes A320 qui ne comprennent plus d'être systématiquement désavantagés. Au vu de ce tableau péjoratif et malsain, il est donc urgent de :

- Rétablir l'équité entre les réseaux,
- Corriger les déséquilibres sur les rotations, découchers et affectations,
- Garantir un traitement respectueux et durable du secteur A320.

**Du côté du long-courrier**, la stagnation du secteur A350 génère des niveaux de QT qui en surprennent plus d'un. Il y a quelques années, on s'étonnait de voir des pilotes de séniorité supérieure au rang 3000 sur la LCP, accéder à la fonction CDB 335 AF... et 3 ans plus tard, des CDB sous le rang 300 ne peuvent y accéder. Le jour et la nuit !

En revanche, ce qui ne change pas, c'est la pesanteur des préemptions. Voici des années que la Direction promet d'organiser différemment les plannings. Il serait temps de basculer les DDA ICPL sur les mêmes périodes que ceux des 100%. Ce serait non seulement équitable mais cela mettrait fin aux magouilles et rancœurs diverses. Cette évolution, qui devrait être l'objectif de tout syndicat représentant les pilotes, ne semble guère défendue au-delà du Spaf. Il en va de même des prébendes entretenues par quelques chefs pilotes qui exploitent les créneaux planning (et congés !) au mieux de leurs intérêts personnels...

"Charité bien ordonnée commence par soi-même"... on connaît, et ils sont rares les privilégiés à vouloir abolir leurs privilèges !

C'est une des pierres d'achoppement qui justifie aussi la présente consigne.

La nouvelle génération des OA hérite de ce leg, mais en attendant, la qualité de vie au travail et le respect des pilotes doivent encore et toujours attendre pour progresser.

### **Récapitulons les objectifs de la présente consigne :**

Le retour des Dda vols P dans des critères objectifs d'attribution n'a pas tout résolu, même si c'est en soi un progrès. Il reste que cet accord garantissant les vols P n'interdit toujours pas de placer une réserve avant (sur le pré-courrier par exemple), ce qui peut potentiellement faire perdre le vol P et donc des HdV...

Notons, à titre supplémentaire, que respecter l'équité, ce n'est pas faire des cadeaux à quelques-uns sur le dos de la collectivité ou du « pot commun » de vols restant disponibles.

Il y a donc une grande marge de progrès à accomplir et l'état des lieux qui a été réalisé ces dernières semaines révèle aussi très clairement des anomalies que seul un vrai sup du programmé/réalisé sera en mesure de compenser. C'est un des objectifs que nous devons poursuivre et obtenir, à l'instar de nombreuses compagnies majeures où ce système est en vigueur depuis des années !

Une fois encore, cette consigne est donc la résultante de situations dénoncées mais non corrigées, c'est une réponse syndicale que le Spaf propose à tous les pilotes. Les irrégularités qui se perpétuent doivent être combattues, c'est ce que nous vous proposons à travers cette consigne de grève ouverte. Ce n'est en rien une grève à la carte, mais un moyen que vous propose le Spaf d'appuyer nos revendications dans un contexte où les anomalies perdurent et où nombre de pilotes souhaitent pouvoir réagir.

**GP :** Un sujet qui est un chantier majeur à lui seul (cf. notre tract du 19 mai 2025) mais relève bel et bien de la QVT pour nombre d'entre nous. Nous le demandons depuis longtemps : il faut des assises sur les facilités de transport et il ne faut pas que la montagne accouche, une fois de plus, d'une souris. Aujourd'hui un Aller-retour R1 M Province-CDG peut coûter plus cher qu'un billet réservé payant de base pour un client quelconque, c'est scandaleux !

**Instruction/Formation :** Les supports simulateurs continuent d'être imposés à des pilotes non-volontaires. La "Consigne Formation" du Spaf en date du 6 février 2024 est donc toujours d'actualité.

**S'agissant des réserves,** les pilotes sont sortis de négociation en 2022 avec un accord en régression par rapport à la situation antérieure. C'est particulièrement vrai concernant la garantie de rémunération qui est insuffisante, le Spaf a pesé dans les négociations actuelles pour revaloriser le calcul, mais aussi pour parvenir à la mise en place du sup {réalisé ; programmé} quelles que soient les annulations qui interviendraient après le constat d'élaboration. En termes d'exécution, aujourd'hui, une réserve avec les dispersions accolées, c'est l'aération du planning du mois qui disparaît, mais c'est aussi un moyen simple pour la Production d'avoir de la marge post-réserve, mais sans avoir à la payer...

**Hébergements - Transports - Escales :** Nous ne reviendrons pas pesamment sur les transports équipages en escale ni sur l'hébergement, et pour une fois, l'unanimité syndicale a été obtenue sur ce sujet tandis que la compagnie traîne encore des pieds...

Le sujet de l'attente de chambre demeure : Le Spaf est totalement opposé à cette pratique et demande des engagements sur le respect strict du texte de la PGK avec une mise à disposition des chambres « dès l'arrivée à l'hôtel ». La compagnie doit s'y engager ! La possibilité d'attente est évoquée dans le seul cas où l'équipage arrivant reprend les chambres de l'équipage partant. Elle se trouve mentionnée dans l'annexe 5 de la PGK qui est une trame en exemple du contrat hôtelier. Cette « possibilité » est apparue en cas de capacités hôtelières limitées dans des escales spécifiques ou de consignes strictes de la Sûreté limitant les choix d'hôtels, mais certainement pas pour générer une attente systématique et un contrat hôtelier à la baisse au détriment des équipages !

Même chose pour les Indemnités repas : la Direction minimise les IR depuis des années alors que tout est clair dans nos textes, à savoir qu'une indemnité repas doit consister au versement d'un montant par repas comprenant une entrée, un plat, un dessert, une boisson et un café pris dans un panel de restaurants autour de l'hôtel (dont un dans l'hôtel). À ce montant s'ajoutaient des menus frais pour couvrir les frais annexes à ce repas. Ce panel de restaurants a disparu.

**Bien que se disant tout à fait consciente de ces questions, la Direction n'accède pas aux revendications du SPAF qui demeurent :**

- **CONGÉS :** Des règles d'attribution des congés identiques pour l'ensemble des pilotes et l'ouverture de la totalité des quotas quotidiens dès le début de la campagne.

Il faut une affectation de « points congés » qui soit conforme aux congés obtenus, ainsi que des quotas communs à toutes les populations ou au strict prorata des effectifs. Par exemple, les chefs pilotes prennent leurs congés soi-disant « hors quota » et ne reçoivent aucun point... Ceux qui retournent « en ligne » y reviennent avec 0 point... Ce n'est pas acceptable ! Le SPAF demande depuis longtemps que sur chaque journée du calendrier soient affichés les points congés du dernier pilote (quelles que soient ses fonctions) ayant obtenu des congés, ce serait le minimum en matière de transparence...

- **DDA REPOS & VOLS :** Respect des règles existantes de pose en améliorant le traitement. Priorité et Rang doivent rester équivalents en changeant de division (sans préjudice ni aubaine), mais ce n'est toujours pas le cas.
- **TEMPS ALTERNÉ :** Le SPAF demande l'assurance d'obtenir du temps alterné pour le pilote demandeur dès ses 55 ans. L'attribution du TTA devra se faire hors quota pour les pilotes ne l'ayant pas obtenu lors de la campagne TTA. Sacrifier les pilotes sur l'autel de la productivité n'est pas un projet durable.

- **STABILITÉ DE PLANNING** : Respect strict de l'accord et des pénalités dissuasives en cas d'entorse.
- **SUP du Programmé/réalisé** : L'accord sur ce sujet critique a rapidement montré ses limites : simu annulé => aucune garantie, étapes annulées à chaud => aucune garantie, on est encore très loin d'un engagement à payer le sup du programmé/réalisé que souhaite la très grande majorité des pilotes, une sorte de couverture anti-aléas que l'entreprise doit à ses salariés et pas seulement PS !

En résumé, si vous vous estimez lésé(e)s dans la pose et/ou l'obtention de vos congés, de vos DDA (vols, repos, vol P), ou tout simplement dans la qualité de votre vie au travail, en escale ou dans celle de vos plannings, vous pouvez décider de faire grève, sur la ou les activités de votre choix, pour appuyer nos demandes.

Vous trouverez ci-dessous les consignes particulières liées à notre droit de grève.

**ARRÊT DE TRAVAIL**  
**DU 1ER OCTOBRE 2025 À 00H00 AU 31 DÉCEMBRE 2025 À 23H59**  
**(HEURES LOCALES DE PARIS)**

**PERSONNELS CONCERNÉS :**

Cette consigne couvre tout Pilote, syndiqué ou non syndiqué, de la Compagnie Air France.

La grève suspend le contrat de travail, mais ne le rompt pas.

Vous êtes dégagés (ées) de toute obligation vis-à-vis de la Compagnie.

Le but de ce préavis n'est pas de déstabiliser l'exploitation, mais de rétablir une équité entre tous les pilotes sur la qualité des plannings, le SPAF vous suggère donc de prévenir la compagnie au plus tôt.

**DÉCLARATION DE GRÈVE :**

Au plus tôt après le constat d'élabo, et du fait des obligations qui résultent de la Loi Diard au moins 48h avant le début de l'activité (heure de présentation, **PRENEZ DES MARGES!**), le SPAF vous propose d'envoyer, à l'adresse [mail.greve.pilotes@airfrance.fr](mailto:mail.greve.pilotes@airfrance.fr) et à votre chef de flotte, le mail suivant avec copie au SPAF (rendez-vous aussi sur Pilotlib+ RH-Carières/Instructions RH/Déclaration de grève et de reprise) :

**Sur long-courrier :**

« Je vous fais part de mon intention de faire grève la (ou les) journée(s) du xx/xx/2025 (au yy/yy/2025) pour obtenir la satisfaction des revendications présentées par le SPAF indiquées dans le tract du 27 septembre 2025 portant préavis. Je reprendrai le travail le yy+1/xx/2025 à 0h00 ».

**Sur moyen-courrier :**

« Je vous fais part de mon intention de faire grève du xx/xx/2025 au yy/yy/2025 à hh pour obtenir la satisfaction des revendications présentées par le SPAF indiquées dans le tract du 27 septembre 2025 portant préavis. Je reprendrai le travail le yy+1/yy/2025 à 0h00 ».

En cas de difficulté dans l'application de ces consignes, [contactez-nous](#).

**BONS VOLS À TOUTES ET À TOUS !**

**Le Bureau du SPAF**