

Roissy, le 13 avril 2026,

## CONSIGNE SURVOL DE LA LIBYE LA SV BAFOUÉE

Sans réelle concertation, la compagnie a décidé de reprendre l'utilisation d'une route au-dessus de la Libye. Elle nous informe de cette décision dans un Flash Exploitation du 10 avril, indiquant que la DGAC a publié un Notam autorisant le survol de la Libye sur une route identifiée... précisément celle qui arrange Air France !

La Direction justifie sa décision de reprise « NOMINALE » des vols Air France avec les arguties suivantes :

- **La situation sécuritaire et politique en Libye est garantie... par qui ? La Turquie et la Russie ! On a vu plus rassurant.**
- **La validation de la sûreté Air France... on connaît son indépendance vis-à-vis de l'exploitation.**
- **Les vols internationaux à destination de la Libye ont repris sans incident... Par quelles compagnies ? Lesquelles ont un drapeau tricolore peint sur la dérive ?**

La Direction précise que la FAA maintient son interdiction de survol de la Libye, et que nous devons donc supprimer les partages de code avec Delta sur les vols concernés...

Elle fait surtout part des économies sur les temps de vol que cette réouverture autorisée de manière fort opportune, va permettre. Cela va de 4 à 84 minutes...

La Direction ajoute que le vol dans un espace de classe F (info de trafic) ne pose pas de problème et qu'une série de compagnies, toutes « du coin », Qatar, Emirates, Etihad, Turkish, Egyptair, Ethiopian et MEA survolent la Libye sans rencontrer de problème. Si on ajoute les compagnies libyennes, qui étonnamment survolent la Libye (sic), on ne voit vraiment plus ce qui pourrait nous empêcher d'en faire autant...

Enfin la Direction nous explique que les autres compagnies européennes peuvent, au contraire d'Air France, survoler le Niger... Il est évident que ce choix qu'elles font au quotidien depuis des années (fin 2017 ?) rend le survol de la Libye bien plus sûr pour Air France (re-sic) !

Il s'ensuit une série de conditions d'utilisation, de recommandations opérationnelles et un rappel, en anglais s'il vous plaît, sur l'utilisation de l'espace libyen de classe F, en omettant sciemment de fournir la source. D'où sort donc ce curieux rappel qui vise manifestement à induire un sentiment de normalité !?

Une fois cette publication de la Direction résumée, nous pouvons maintenant relever plusieurs points qu'elle passe, *certainement involontairement*, sous silence tellement ils sont secondaires :

L'EASA a maintenu en vigueur, au moins jusqu'au 30 avril 2026, une recommandation sur le survol de la Libye (CZIB-2017-02R18), renouvelée en octobre 2025. Cette recommandation est claire :

**«EASA recommends not to fly within the airspace of Libya at all altitudes and flight levels, except for operations to airports located on the coast under following conditions...».**

Or, Air France n'est évidemment pas concernée par les conditions qui suivent pour les terrains côtiers. De plus, la FAA interdisant le survol aux avions américains, la recommandation EASA n'est-elle pas la raison pour laquelle seules des compagnies non-européennes survolent la Libye à ce jour ?

Pour s'affranchir d'une telle recommandation, il faut une très bonne raison. Est-ce que les moins de 10 minutes gagnées sur la plupart des vols listés en est une !?

Au lieu de citer en anglais un texte sorti du chapeau, **la compagnie oublie, tout aussi involontairement, de considérer son propre MANEX A sur les espaces aériens de classe E, F et G (08.03.01.02.02.01) :**

« *Les pilotes évitent, dans la mesure du possible, de pénétrer dans les espaces de classe E, F et G* » : **Clairement et incontestablement, c'est possible en évitant la Libye !**

« *La route proposée par le dispatch pourra néanmoins traverser ces espaces aériens lorsque cela est nécessaire* » : **Tout aussi clairement et tout aussi incontestablement, ce n'est pas nécessaire !**

Les pilotes doivent-ils comprendre qu'ils peuvent dorénavant prendre autant de libertés avec les recommandations de la compagnie et avec le Manex ?

La Direction ne pouvait ignorer ces 2 points qui ont été abordés à propos d'un autre sujet, en réunion GMP (Groupe métier pilotes) le matin même avant la publication du Flash. Le rédacteur – qui était présent – ainsi que le DGOA ont donc sciemment décidé de passer ce problème sous silence.

**Nous savons tous que des stocks d'armes très importants et de toute nature existent en Libye** et personne ne sait aujourd'hui ce que sont devenus les armements du régime Kadhafi mais ils ne se sont certainement pas volatilisés. La FAA interdit, en partie pour ces raisons, le survol du pays. La Direction ne fait évidemment pas état de ce sujet qui gratte et qui gêne les organismes occidentaux.

La hiérarchie pilote, au service de l'exploitation et des contrôleurs de gestion, a été parfaitement spécieuse dans sa communication. Cette manipulation trahit la confiance des pilotes et les envoie, dans des conditions peu claires, survoler un pays plus ou moins en guerre, où les armes pullulent, on ne sait où, tout cela avec pour seul avantage le gain de quelques minutes de vol. Quid en cas de déroutement de plus d'une heure, descente vers le niveau 100, sur une trajectoire connue de tous en temps réel sur Flight radar ?

**Pour ces raisons, le SPAF publie la consigne syndicale suivante :**

**Refusez toute route survolant la Libye en demandant si besoin, au stade de la préparation du vol, une route évitant cet espace aérien.**

**Le Bureau du SPAF**