

Roissy, le 31 août 2026,

CONSIGNE DE GRÈVE PLANNING BIS-REPETITA SEPTEMBRE 2026 – DÉCEMBRE 2026

Alors que le secteur 320 bat de plus en plus de l'aile, à l'instar du 738 chez TO, et que le secteur 777 semble peu à peu suivre la même pente en matière de QVT, au profit d'un réseau 350 devenu quasiment inaccessible au commun des mortels, il n'est pas temps de renoncer à une consigne qui permet aux pilotes d'exprimer concrètement leur mécontentement et de donner du poids aux alertes et commentaires récurrents du SPAF.

Dans notre précédente consigne, nous écrivions que sur les conditions de travail des pilotes, les trimestres se suivaient et se ressemblaient. Les derniers mois ont malheureusement démontré qu'ils pouvaient aussi se suivre... et s'aggraver. La Direction vient d'en faire la démonstration aux pilotes de plusieurs divisions en déclin, alors même que le recul d'une activité ne saurait en aucun cas justifier la dégradation des conditions de travail de ceux qui la font vivre.

Face à ce constat, que le SPAF est loin d'être le seul à dresser, la prolongation de cette consigne de grève planning répond donc à plusieurs impératifs, que nous ne détaillerons pas tous ici :

Avec l'été, **les problèmes récurrents de GP** qui n'ont jamais reçu de solutions sérieuses ni proactives reviennent de façon plus prégnante. D'expérience longue durée de nos délégués seniors, il y a fort peu de compagnies où un GP maison est aussi mal traité qu'à Air France. La philosophie anti-GP caractéristique d'AF qui s'exerce à tous les niveaux est sans doute un motif fondateur pour le pire...

Ceux d'entre nous qui ont parcouru des lignes avec des compagnies étrangères savent qu'il est souvent possible en GP de trouver des interlocuteurs franchement bienveillants dans des lieux souvent inattendus ; à Air France, c'est l'inverse, c'est la bienveillance – rare – qui surprend et déconcerte ! Quel pilote n'a pas entendu le détestable opprobre jeté sur les PN en XCM par trop de personnels qui oublient que si l'application Air France était mieux conçue, on pourrait s'annuler après la clôture sans jamais avoir à les solliciter...

Enfin, quantité de tracasseries non soldées perdurent alors que l'entreprise ne cesse de promouvoir des révisions, modifications et adaptations des outils et du référentiel, mais jamais celles que souhaitent les salariés usagés des « facilités » de transports. Ainsi, nombre d'irritants sont savamment entretenus. Le Site GPnet où rien ne change vraiment dans l'ergonomie – nulle –, les indispo ou les lags fréquents, et la lenteur globale du système (dont on se demande si elle n'est pas délibérée tellement c'est grotesque !). Toujours des process et des écrans multipliés sur les BLS inadaptées à ce qu'est devenue « l'expérience d'enregistrement GP » pour parler jargon corporate...

En résumé, des outils, services et supports qui vont de pire en pire, indisponibles, péremptaires, voire hostiles ! Il suffit de réserver un billet sur une compagnie tierce (lowcost incluses) et de s'enregistrer pour voir la différence de traitement et de simplicité par rapport à nos R1 et R2. Idem avec l'application, pesante et inepte, il faut encore mettre sa date de naissance à chaque enregistrement alors que le système la connaît évidemment !...

Et pêle-mêle, on relève encore le seul remboursement billet qui n'est possible qu'en mode "coupon par coupon" uniquement, idem dans les remboursements des déclassés où il faut rentrer plein d'infos que la compagnie détient déjà parfaitement, juste histoire de rendre l'opération plus laborieuse... Alors quoi, cela vient-il de programmeurs mal intentionnés ou bien est-ce dissuasion institutionnelle calculée ? Nous avons notre petite idée...

Enfin, après des années de plainte répétées, il n'y a toujours pas de panier en achats Gp multiples, et côté opérations, on voit persister un PAM qui n'est respecté que dans certaines dispositions "spéciales anti-PN" ou pour nous entraver, quand d'autres aspects, censément protecteurs, sont systématiquement ignorés par les opérateurs de première et seconde ligne... Et on en passe, c'est un défilé de sujets médiocres et persistants qui relèvent d'une forme de mépris anti-personnel et ne grandissent pas notre compagnie.

Le Spaf va d'ailleurs demander des négociations pour remettre au propre cet édifice malodorant, véritable décharge à ciel ouvert.

Autre sujet depuis de longs mois déjà : la dégradation rapide et brutale du secteur A320

reste encore et toujours un sujet majeur de préoccupation. De façon disproportionnée par rapport aux nécessités, on relève une baisse drastique des rotations longues et des découchers ; des escales attractives sont supprimées sans corrélation avec des impératifs de remplissage ou commerciaux (sans même parler de l'hérésie du 220 sur Florence alors que le module 318/319 – ou même 320 – est opérationnellement plus apte et commercialement plus modulaire).

À l'inverse, le réseau A220 bénéficie de conditions bien plus favorables, sans justification opérationnelle sérieuse et sans souci d'équilibre. Cette injustice est révoltante.

Les arbitrages Programme 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 n'acceptent pas d'être systématiquement désavantagés.

Au vu de ce tableau péjoratif, **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%. Cet autre chantier n'avance guère et les réticences sont sensibles de la part de ceux qui tirent évidemment parti de la situation présente. Pourtant, il serait non seulement équitable d'y remédier, mais cela mettrait fin aux magouilles et rancœurs diverses. 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.

Récapitulons les objectifs :

Comme les RP du Spaf le portent à travers de nombreuses RIC posées à la Direction, 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 paragraphe plus haut et 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 ! Ce chantier avance, mais lentement, il y a encore beaucoup trop d'inertie et une volonté qui, si elle n'est pas mauvaise, semble insuffisante de la part de la Direction pour aboutir à un compromis satisfaisant !

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. Rappelons aussi notre « Consigne sur les débriefings » de juin 2021. Nous y écrivions :
« [...] Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement... et rapidement ! Synthèse et pertinence, c'est tout l'art du débriefing.

Après un contrôle ou une activité sous supervision, il y a une charge et une fatigue supplémentaires. Dans ces circonstances particulières, la concision n'est pas juste une option, elle est indispensable et, au surplus, légale.

Parmi les références de chronologie et d'activité légales, il y a le Temps de Service de Vol (TSV) et le Temps de Travail (TDT). La compagnie ne peut et ne doit pas permettre les débordements que l'on constate. [...] »

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 :

RÉSERVES : Une vraie garantie de RÉMU, instabilité = jour travaillé & rémunéré en conséquence, horaires fixes dès le constat, programmation à la même norme horaire que les collègues, et enfin, les vols P protégés.

Comme nous l'avons expliqué dans plusieurs tracts et demandé/renouvelé en négociation catégorielle, nous demandons une garantie de rému équitable (le sup du programmé et du réalisé) et non une rému liée à la seule garantie d'activité secteur qui peut être le MGA, même avec des pilotes au-dessus du MGA le mois donné !

Nous demandons aussi que les **jours d'instabilité créés dans le cadre du déclenchement d'une réserve soient des jours « travaillés » donc décomptés et rémunérés**. Enfin, nous demandons qu'à compter du constat d'élabo, les horaires ne puissent pas être modifiés (même en réduction d'horaires, car cela modifie les possibilités de déclenchement, donc le planning) sans accord du pilote.

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.

HÉBERGEMENT et IR : Le SPAF demande **l'interdiction du dévoiement de la clause d'exception qui autoriserait** (dans des conditions très particulières et identifiées) l'attente des chambres pour un équipage. La réservation de lots de chambres à la dernière minute n'est pas compatible avec notre activité, les retraits Amex ou équivalent doivent être maintenus dans la zone sûre de l'hôtel.

Le SPAF demande **une révision du montant des IR** à la hausse et une transparence rétablie sur son calcul dans chaque escale.

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 SEPTEMBRE 2026 À 00H00 AU 31 DÉCEMBRE 2026 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 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/2026 (au yy/yy/2026) pour obtenir la satisfaction des revendications présentées par le SPAF dans le tract du 31 août 2026 portant préavis.
Je reprendrai le travail le yy+1/xx/2026 à 0h00 ».*

Sur moyen-courrier :

*« Je vous fais part de mon intention de faire grève du xx/xx/2026 au yy/yy/2026 à hh pour obtenir la satisfaction des revendications présentées par le SPAF dans le tract du 31 août 2026 portant préavis.
Je reprendrai le travail le yy+1/yy/2026 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