



SPAF – Le Dôme, BP 12910 – 1 rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France – Tél : 01 46 86 66 05 – Email : contact@syndicatspaf.com

Roissy, le 11 septembre 2026,

A320 :

QUAND L'ACTIVITÉ BAISSÉ, LA VIGILANCE DOIT MONTER **CONSIGNE DU SPAF : PRENEZ DE LA MARGE !**

Dans notre dernier tract (« A320 jusqu'à quand ? ») du 9 juillet dernier ainsi que dans notre consigne planning en vigueur, nous déplorions que le secteur A320 souffre chaque mois un peu plus, à l'image de ce que connaissent également le B738 chez Transavia et, désormais, dans une certaine mesure, le B777.

Nous écrivions que les trimestres se suivaient et se ressemblaient et que les derniers mois démontrent malheureusement qu'ils peuvent aussi se suivre... et s'aggraver !

Sur A320, le recul de l'activité s'accompagne d'une QVT fortement dégradée. Les rotations 4 ON ont quasiment disparu au profit des 2 ON et des vols journée, tandis que les escales et les temps de repos ont eux aussi perdu en variété et en attractivité. A la réduction des possibilités de carrière s'ajoute une sorte d'impasse professionnelle qui laisse de nombreux pilotes sans véritables perspectives.

Or la décroissance d'une division ne saurait justifier la dégradation des conditions de travail de ceux qui continuent de la faire vivre. Et elle ne doit surtout pas conduire à en négliger les conséquences opérationnelles et de sécurité des vols.

Moins voler n'est pas nécessairement mieux voler.

Une baisse importante et durable de l'activité peut produire des effets que chacun doit désormais avoir à l'esprit : **perte de rythme, perte de nos repères et de nos routines, érosion de certains automatismes avec l'espacement des vols, banalisation dans un réseau répétitif et démotivation progressive**. La liste est longue des menaces ainsi produites par des choix que nous subissons tous contre notre gré !

À cela s'ajoutent la lassitude née de l'absence de perspectives et une ambiance générale devenue franchement morose. Et ce n'est pas parce qu'un avion « ne dort plus en escale » que le découcher de ses équipages en devient pour autant impossible. De nombreuses nuitées peuvent en effet être construites sans que l'avion d'apport passe lui-même la nuit sur place.

Pris isolément, aucun de ces facteurs ne constitue nécessairement un problème. Leur accumulation doit en revanche nous conduire à nous interroger sérieusement sur leurs conséquences possibles en matière de **Sécurité des Vols**.

Un pilote confronté à des périodes d'activité réduite peut perdre une partie du rythme, de l'entraînement et des stimuli qui participent quotidiennement au maintien d'un bon niveau de performance.

Contrairement à une idée fausse, mais parfois établie, moins d'activité ne signifie pas automatiquement davantage de vigilance ou de performance.

Il serait donc particulièrement malvenu que la baisse d'activité du 320 soit aussi accompagnée, dans le même temps, d'une recherche toujours plus poussée d'optimisation opérationnelle.

Notre consigne : retrouver des marges.

Face à cette situation, **le Spaf vous recommande de porter une attention toute particulière à vos marges opérationnelles**. Cela signifie notamment :

- **ne jamais chercher à compenser les contraintes de la production par une réduction de vos propres marges**, notamment des concessions en termes de fatigue;
- conserver, dans le strict respect du référentiel, des quantités carburant adaptées à la situation du jour et majorées des menaces latentes identifiées et de celles qui sont potentielles dans notre exploitation particulière.
- éviter les stratégies inutilement tendues ou les engagements opérationnels excessifs lorsqu'une solution plus conservatrice est disponible ;
- redonner toute leur place aux briefings, aux cross-checks, au TEM et au respect rigoureux des SOP, en particulier lorsque l'activité récente a été faible ;
- **ne jamais banaliser la fatigue, la diminution de nos capacités, de notre vigilance ou le sentiment d'être insuffisamment entraîné**, et utiliser sans hésitation tous les dispositifs prévus (du débarquement au simu de renforcement, en passant par Gain) lorsque vous estimez que votre niveau de performance peut être affecté.
- **les GOP et l'opti climb sont consommatrices de ressources équipage**, sachez limiter les risques de dispersion, faites en sorte de vous préserver et de travailler de la façon la plus robuste, basique et standard possible.

Il s'agit de ne plus compenser par nos propres marges personnelles les conséquences d'une organisation détériorée que nous subissons au premier chef.

La sécurité d'un vol ne doit jamais dépendre de la capacité des pilotes à absorber silencieusement les faiblesses, lacunes et aléas de la production et de l'exploitation.

Ne laissons pas la détérioration se banaliser !

La décroissance programmée du 320 était connue de longue date. En revanche, sa déclinaison actuelle, dans les conditions que nous connaissons aujourd'hui, n'avait jamais été envisagée à ce niveau ni à cette échelle.

Au fil des décisions successives de l'entreprise, et que nous découvrons souvent brutalement, se dessine un empilement d'avanies qui nourrit le sentiment d'une gestion à courte vue et, plus encore, d'un véritable gâchis.

Qu'elles concernent l'activité, les instructeurs, les perspectives de carrière ou encore la construction des rotations, les difficultés pleuvent dru.

C'est précisément cette dérive, les chausse-trappes qui se préparaient, et l'absence de remèdes que nous dénoncions déjà au printemps. C'est aussi pourquoi, dans ce contexte désormais dégradé, il nous appartient collectivement de nous prémunir contre les conséquences des non-choix qui nous sont imposés, d'autant que les mois à venir laissent entrevoir une situation encore plus préoccupante.

Le SPAF a demandé l'ouverture d'une véritable négociation de fin de secteur A320 afin de donner aux pilotes de la visibilité sur leur avenir, leur carrière et leur rémunération, de retrouver un horizon physique et temporel pour des pilotes placés en LVP...

Cette revendication demeure entière et **l'entreprise se réfugie derrière l'excuse d'élections syndicales pour laisser la situation pourrir un peu plus.**

Mais dans l'attente, le Spaf refuse que les pilotes du 320 deviennent les **victimes d'un secteur que la Direction a choisi de faire décroître sans ménagement et sans aménagements...**

Lorsque l'activité diminue, lorsque l'entraînement réel s'espace et lorsque les repères professionnels s'émoussent, quand la morosité devient la norme, **la bonne réponse n'est certainement pas de réduire encore les marges. Au contraire : Prenez-en plus !**

Unis par l'engagement,
Le Bureau du SPAF

**POUR ADHÉRER AU SPAF OU SUIVRE
TOUTE NOTRE ACTUALITÉ SYNDICALE**

