

SNPL :

GUERRES DE SUCCESSION ET GUERRES INTESTINES LES PILOTES PREMIÈRES VICTIMES

Notre profession le sait d'expérience : à l'approche de la plupart des scrutins, qu'ils soient politiques ou syndicaux, l'emballement n'est jamais très loin.

L'affaire récente du cumul emploi-retraite en constitue une nouvelle illustration. Un sujet qui exigeait avant tout analyse, rigueur et discernement a finalement servi de prétexte à une agitation dont on peine aujourd'hui à comprendre la finalité. Nous nous étions déjà largement exprimés sur ce dossier dans deux tracts.

Après plusieurs mois d'interventions et de pression exercées par les syndicats, et même si les décrets ne sont toujours pas publiés — un revirement politique, un changement de Gouvernement ou de majorité parlementaire restant toujours possibles —, tout indique désormais que les pilotes seront largement protégés des effets de la réforme. C'était l'objectif. Il est aujourd'hui atteint.

Dès lors, une question s'impose : **qu'est-ce qui peut encore justifier la menace d'une grève de plus de six jours — 144 heures — brandie par le Bureau national du SNPL ?**

Certainement pas le cumul emploi-retraite tel qu'il est aujourd'hui présenté.

L'offensive syndicale engagée dépasse désormais très largement le mandat initial. Elle ne correspond plus, ni dans son ampleur ni dans ses modalités, aux engagements issus de la consultation des adhérents sur un sujet qui, pourtant, engage potentiellement toute la profession.

Les affaires internes du SNPL ne sont évidemment pas celles du SPAF. Nous pourrions même nous contenter d'observer à distance ce spectaculaire désordre, fort éloigné de ce qui se passe chez nous. **Sauf que lorsque le SNPL vacille, ce sont rarement ses seuls dirigeants qui en paient le prix.** C'est le métier qui en subit les conséquences, c'est la profession qui se trouve fragilisée. Et c'est, plus largement, le syndicalisme pilote qui risque de perdre durablement en crédibilité. L'histoire nous l'a déjà appris.

Face à la bronca d'une partie de ses adhérents, le Burex a finalement consenti à réduire la durée du préavis... d'une heure : de 144 à 143 heures.

On passe ainsi, avec une remarquable facilité, du prétendument scélérat au simplement scandaleux.

Sur le fond, nous avons pourtant expliqué dès le mois d'août que la loi retenait comme fait générateur du nouveau dispositif **l'entrée en jouissance de la première pension de vieillesse de base**. Or la CRPN, régime complémentaire professionnel, ne saurait être juridiquement assimilée à une pension de retraite de base.

En pratique, les pensionnés militaires sont également exclus du nouveau dispositif. Celui-ci ne devrait donc concerner que des situations exceptionnelles et, en tout état de cause, cesser de produire ses effets à 67 ans.

Une telle menace justifie-t-elle réellement un tel empressement, tant qualitatif que quantitatif ? Pour nous, la réponse est clairement **NON**.

Nous avons néanmoins toujours refusé de considérer ce dossier comme définitivement clos tant que nous ne disposerions pas d'une confirmation apportant aux personnels navigants une protection juridiquement incontestable. Cette sécurisation reste attendue.

Nous ne considérons donc pas le combat comme totalement gagné avant sa conclusion définitive, mais, à ce stade, nous ne voyons aucun élément susceptible de justifier un tel déploiement de forces.

Et surtout, pendant que certains mobilisent l'essentiel de leurs ressources sur un dossier désormais largement sécurisé, **une autre menace se dessine**. Celle-ci pourrait, en revanche, affecter très concrètement et très directement le niveau des indemnités versées aux salariés en fin de carrière, et notamment aux pilotes.

Voilà pourquoi il est indispensable de préserver nos capacités de mobilisation, car les réserves de munitions syndicales ne sont pas inépuisables — chez les pilotes pas davantage que chez les autres salariés.

Ce qui se prépare pour 2027

Dans le cadre de la préparation du PLFSS et du PLF pour 2027, le Gouvernement travaille actuellement à une refonte du régime fiscal et social applicable aux indemnités de rupture du contrat de travail.

Sont notamment concernées les indemnités de licenciement, les indemnités de rupture conventionnelle ainsi que les indemnités de mise à la retraite.

Cette réflexion s'appuie notamment sur un rapport conjoint publié en mai dernier par deux nids d'énarques producteurs de normes et de prélèvements : l'IGAS — Inspection générale des affaires sociales — et l'IGF — Inspection générale des finances.

Deux beaux nids d'énarques dont les travaux méritent, cette fois, toute notre attention.

Le rapport relève qu'environ 9 milliards d'euros d'indemnités de rupture ont été versés en 2024 à plus de 800 000 salariés, et **estime à près de 1,9 milliard d'euros le coût des exonérations fiscales et sociales actuellement applicables**.

La piste aujourd'hui étudiée pourrait amputer une part particulièrement significative de ces indemnités et, avec elles, remettre en cause un élément du contrat social construit depuis des décennies. Le plafond d'exonération pourrait notamment être ramené à un seul PASS (48 060 euros) alors que les règles actuelles permettent, selon les situations, d'atteindre jusqu'à 2 PASS pour les cotisations sociales et 6 PASS pour l'impôt sur le revenu.

L'objectif affiché serait de dégager environ **440 millions d'euros de recettes sociales supplémentaires chaque année**, auxquels pourrait s'ajouter un rendement fiscal d'un ordre comparable. Et, naturellement, cette réforme frapperait d'abord les indemnités les plus élevées. Environ **5 % des salariés concernés, soit près de 40 000 personnes chaque année**, pourraient ainsi supporter l'essentiel de l'effort demandé.

Le mouvement a d'ailleurs déjà commencé : depuis le 1er janvier 2026, la contribution patronale spécifique applicable à certaines indemnités de mise à la retraite a été portée de 30% à 40 %.

Pour le SPAF, la recherche immédiate de recettes destinées à alimenter les comptes publics ne saurait justifier la remise en cause d'un pacte social construit sur plusieurs décennies.

Il est hors de question que les salariés deviennent, une fois encore, la variable d'ajustement budgétaire des finances publiques et que leur indemnité de départ se transforme en caisse de secours pour combler les déficits de l'État.

Ce combat nous paraît autrement plus crucial et utile que celui du cumul emploi-retraite.

Une indemnité de départ à la retraite n'est pas un cadeau.

Chez les pilotes comme chez les autres salariés, elle constitue l'aboutissement de plusieurs dizaines d'années de travail. Elle résulte très souvent de dispositions conventionnelles négociées de longue date au sein des entreprises et fait pleinement partie des conditions économiques sur lesquelles les salariés ont construit leur fin de carrière.

En réduire brutalement la valeur nette par une nouvelle ponction fiscale ou sociale reviendrait donc à changer les règles au dernier moment, parfois quelques mois seulement avant le départ de salariés ayant organisé depuis des années leur avenir sur la base des dispositions en vigueur.

Le SPAF s'y opposera avec la plus grande détermination.

Plutôt que de voir ces sommes aspirées par les finances publiques, **nous préférons qu'elles restent entre les mains de ceux qui les ont gagnées** et qu'elles continuent ainsi à alimenter l'économie, l'investissement et la consommation.

Mais ce dossier dépasse très largement le seul cadre des pilotes d'Air France. Il concerne potentiellement plusieurs dizaines de milliers de salariés directement exposés à une augmentation des prélèvements sur leurs indemnités de départ. La réponse doit donc être à la hauteur de l'enjeu.

Et ce n'est **certainement pas le moment de disperser nos forces dans des querelles d'appareil**, des rivalités de personnes ou des stratégies syndicales dictées par des échéances électorales. Sur un sujet de cette importance, les pilotes ne peuvent se payer le luxe de la cacophonie ou les initiatives clivantes d'appareils syndicaux dépassés par les enjeux.

SPAF, SNPL, ALTER et toutes les organisations représentatives qui souhaitent réellement défendre les intérêts des pilotes doivent construire un front commun. La cohérence syndicale ne peut pas être un simple slogan.

Face à une menace pareille, elle devient une nécessité.

Cela impose également de **ne pas galvauder l'arme ultime dont disposent les salariés : la grève.**

Un tel préavis ne peut être un instrument de communication syndicale, particulièrement en période électorale. D'autant que chaque grève annoncée et insuffisamment suivie renseigne notre interlocuteur sur notre capacité réelle de mobilisation et nous fait perdre collectivement de la crédibilité.

Le Spaf mobilise dès à présent ses moyens politiques, juridiques et syndicaux pour obtenir la garantie que les droits économiques liés au départ en retraite des pilotes ne seront pas amputés.

Nous interpellons les pouvoirs publics. Nous analyserons chaque texte et chaque amendement. Nous demandons également à la Direction d'Air France de prendre immédiatement position sur les conséquences qu'aurait une évolution de la fiscalité ou des prélèvements sociaux applicables à nos indemnités de départ.

Enfin, notre position vis-à-vis de l'entreprise est déjà parfaitement claire : si une nouvelle disposition législative ou réglementaire devait réduire le montant net de l'IFC, le Spaf exigera immédiatement l'ouverture d'une négociation afin que l'entreprise compense la perte subie, euro pour euro.

Lorsqu'une profession se mobilise, interpelle le pouvoir et maintient la pression jusqu'à obtenir des garanties, elle gagne. **Cette menace sérieuse nécessite une réponse du même ordre : sans surenchère, sans guerre de chapelles ou préavis hasardeux pour occuper le terrain électoral.**

Une attaque collective appelle une riposte collective et unitaire. Si demain le Gouvernement décide de toucher à la prime de départ, il devra trouver face à lui non pas un syndicat, mais la réponse unitaire de toute une profession !

Le Bureau du SPAF