**Accord sur l’accompagnement du projet Domestique**

[Préambule 2](#_Toc46428756)

[Titre 1. Garanties d’activité Moyen-Courrier 2](#_Toc46428757)

[Article 1. Garantie plancher d’activité pour les avions du Groupe de Base 2](#_Toc46428758)

[1.1 Garantie plancher sur le nombre de coques du Groupe de Base 2](#_Toc46428759)

[1.2 Garantie plancher en heures de vol avion du Groupe de Base 3](#_Toc46428760)

[1.3 Evolution des garanties plancher d’activité pour les avions du Groupe de Base 3](#_Toc46428761)

[Article 2. Garantie plancher d’activité des avions du Groupe de Base opérées par Air France 3](#_Toc46428762)

[2.1 Garantie plancher sur le nombre de coques du Groupe de Base opérées par Air France 3](#_Toc46428763)

[2.2 Garantie plancher en heures de vol avion du Groupe de Base opérées par Air France 4](#_Toc46428764)

[2.3 Garantie complémentaire 4](#_Toc46428765)

[2.4 Evolution de la garantie plancher en heures de vol dans le cas d’introduction d’avions Moyen-Courrier opérés par Air France avec un rayon d’exploitation supérieur à 4000 miles nautiques 4](#_Toc46428766)

[Article 3. Déclenchement des garanties planchers 5](#_Toc46428767)

[3.1 Déclenchement des garanties en nombre de coques brutes 5](#_Toc46428768)

[3.2 Déclenchement des garanties en heures de vol avions 5](#_Toc46428769)

[Article 4. Clause d’adaptation 5](#_Toc46428770)

[Article 5. Garantie d’activité au sein du Groupe Air France pour des avions de plus de 110 sièges 6](#_Toc46428771)

Article 6. Définitions ..……………………………………………………………………………………………........... 6

[Article 7. Comité de contrôle des indicateurs 7](#_Toc46428772)

[Titre 2. Dispositions Générales 9](#_Toc46428773)

[Article 1. Champ d’application 9](#_Toc46428774)

[Article 2. Durée 9](#_Toc46428775)

[Article 3. Adhésion 9](#_Toc46428776)

[Article 4. Révision 9](#_Toc46428777)

[Article 5. Dénonciation 10](#_Toc46428778)

[Article 6. Diffusion, Publicité et Dépôt Légal](#_Toc46428779) …………………………………………………………………..10

# Entre,

**La Société AIR France dont le siège est situé au 456 rue de Paris\_93290 TREMBLAY EN France, représenté par , d’une part,**

**Et,**

**Les Organisations Syndicales Représentatives des pilotes : SNPL France Alpha, SPAF, ALTER d’autre part,**

**Il a été conclu ce qui suit :**

**PREAMBULE**

Dans le contexte économique de la crise du Covid-19 et des conditions liées au prêt garanti par l’état alloué à Air France, transformer le réseau domestique d’Air France devient une nécessité afin d’améliorer la performance économique et environnementale du Groupe tout en conservant une offre sur ce marché. Ainsi Transavia France poursuivra l’offensive au départ d’Orly et de la Province, notamment face aux compagnies Low cost, en complétant son réseau moyen-courrier par des opérations « domestique ». L’offre commerciale de Transavia permettra au Groupe Air France d’avoir une offre compétitive et ainsi de protéger ses parts de marché et son empreinte commerciale sur son marché domestique dans le respect du développement durable.

Les dispositions du présent accord révisent certaines dispositions :

* de l’Accord Trust Together du 18 juillet 2017 ;
* de l’Accord catégoriel Pilotes 2019 du 22 février 2019 ;
* de l’Accord sur l’accompagnement du développement de Transavia France du 13 septembre 2019 ;

et visent notamment à renouveler des garanties relatives à un niveau d’activité plancher Moyen-Courrier maintenue au sein du Groupe.

# Titre 1. Garanties d’activité Moyen-Courrier

Les dispositions des articles 1,2,3,4 du présent titre sont à durée déterminée.

Elles s’appliqueront à compter de la date de signature du présent accord et selon les modalités de l’article 3. Elles cesseront de produire tout effet au 31 mars 2031.

Les dispositions des articles 5,6,7 du présent titre reprennent les durées d’application des dispositions conventionnelles qu’elles révisent.

Les dispositions des articles 1, 2, 3 du présent titre révisent et se substituent aux articles 2.1 et 2.2 du Chapitre 2 du Titre 3 de l’accord Trust Together Pilotes, tels que révisés par l’article 1 du Titre 1 de l’accord Air France sur l’accompagnement du développement de Transavia France.

## Article 1. Garantie plancher d’activité pour les avions du Groupe de Base

### Garantie plancher sur le nombre de coques du Groupe de Base

Une garantie plancher en coques brutes du Groupe de Base est créée.

Cette garantie plancher globale en nombre d’avions du Groupe de Base est de 150 coques brutes[[1]](#footnote-1).

Cette garantie sera vérifiée annuellement dans le cadre du comité de contrôle des indicateurs et basée sur le nombre de coques brutes officiel publié à la date du 30 septembre de chaque année IATA (selon la liste de flotte parue dans le rapport des résultats trimestriels).

Seuls les avions dont le CDN est supérieur ou égal à 136 sièges seront comptabilisés dans cette garantie.

### 1.2 Garantie plancher en heures de vol avion du Groupe de Base

Une garantie plancher en heures de vol avion du Groupe de Base est créée.

Cette garantie plancher en heures de vol est de 452 000 heures de vol avion du Groupe de Base[[2]](#footnote-2) par année IATA.

Seuls les avions dont le CDN est supérieur ou égal à 136 sièges seront comptabilisés dans cette garantie.

### 1.3 Evolution des garanties plancher d’activité pour les avions du Groupe de Base

Dans le cas où le nombre de coques brutes du Groupe de Base opérées en propre par Air France passerait sous les 110 coques alors la garantie en nombre de coques du Groupe de Base, telle que définie au point 1.1 du présent article, augmenterait comme suit :

* Pour trois coques opérées par Air France en moins, une garantie de croissance de 4 coques opérées par Transavia France serait apportée ;
* Cette garantie de croissance s’appliquera dès le retrait de la première coque opérée par Air France sous les 110, selon un ratio de 4/3 de coques opérées par Transavia France, arrondi à l’entier le plus proche comme indiqué.

***Exemple***

* *Nombre de coques Groupe de Base opérés Air France pour une année N : 99 ;*
* *Garantie du nombre total de coques Groupe de Base pour l’année N : 154.*

Par ailleurs, la garantie annuelle en heures de vol avions du Groupe de Base, telle que définie au point 1.2 du présent article, augmenterait en fonction du nombre de coques additionnelles garanties à hauteur de 6,5 heures par jour par coque sur l’année (soit sur 365 jours).

***Exemple***

* *Garantie du nombre total de coques Groupe de Base pour l’année N : 154 ;*
* *Garantie en heures de vol du Groupe de Base pour l’année N : 461 490 heures.*

## Article 2. Garantie plancher d’activité des avions du Groupe de Base opérées par Air France

### 2.1 Garantie plancher sur le nombre de coques du Groupe de Base opérées par Air France

La garantie plancher en coques brutes du Groupe de Base opérées en propre par Air France sur le hub de CDG est de 80 coques[[3]](#footnote-3).

Cette garantie sera vérifiée annuellement dans le cadre du comité de contrôle des indicateurs et basée sur le nombre de coques brutes à la date du 30 septembre de chaque année IATA.

Seuls les avions dont le CDN est supérieur ou égal à 136 sièges seront comptabilisés dans cette garantie.

### 2.2 Garantie plancher en heures de vol avion du Groupe de Base opérées par Air France

La garantie plancher en heures de vol avion du Groupe de Base opérées en propre par Air France sur le hub de CDG est de 249 000 heures[[4]](#footnote-4) par année IATA.

Seuls les avions dont le CDN est supérieur ou égal à 136 sièges seront comptabilisés dans cette garantie.

### 2.3 Garantie complémentaire

Les lignes Orly-Marseille, Orly-Nice, Orly-Toulouse resteront exclusivement opérées en moyen propre Air France.

Ainsi il est précisé que l’activité correspondant à ces routes n’est pas comptabilisée dans les garanties des points 2.1 et 2.2 du présent article.

Dans l’hypothèse où il serait envisagé de ne plus opérer ces routes en moyens propres Air France, les parties se réuniront pour définir les modalités de cette évolution.

### 2.4 Evolution de la garantie plancher en heures de vol dans le cas d’introduction d’avions Moyen-Courrier opérés par Air France avec un rayon d’exploitation supérieur à 4000 miles nautiques

Dans le cas où des avions Air France Moyen-Courrier dont le rayon d’exploitation tel que défini par le constructeur est supérieur à 4000 miles nautiques étaient inclus dans le nombre de coques comptabilisées pour atteindre au moins l’une des garanties en nombre de coques des points 1.1 et 2.1 du présent article, alors les garanties en heures de vols des points 1.2 et/ou 2.2 seraient incrémentées :

* A compter de la 2ème année IATA complète d’exploitation d’au moins un de ces nouveaux avions (afin de tenir compte des contraintes de productivité liées à la montée en charge) ;
* Jusqu’à la fin de l’année IATA 2030 (31 mars 2031) ;
* De l’écart d’heures de vol moyen annuel produit par avion par les avions Moyen-Courrier dont le rayon d’exploitation est supérieur à 4000nm par rapport aux avions Moyen-Courrier dont le rayon d’exploitation est inférieur ou égal à 4000nm. La valeur d’écart d’heures de vol moyen retenue sera de minimum 800 heures de vol par an par avion concerné et de maximum 1200 heures de vol par an par avion concerné.

Cette valeur sera constatée lors d’un Comité de Suivi des Indicateurs pour une année IATA N. Si des avions Moyen-Courrier de rayon d’exploitation supérieur à 4000nm étaient comptabilisés pour atteindre au moins l’une des garanties en nombre de coques, alors la garantie en heures de vol correspondante de l’année IATA N+1 sera incrémentée de cette valeur d’écart d’heures de vol pour le nombre de coques concernés (en considérant une proratisation de cette valeur incrémentale pour les coques comptabilisées sur une partie de l’année le cas échéant).

***Exemple 1 :***

***Constat lors du contrôle des indicateurs de l’année IATA N***

* *148 coques < 4000 nm, produisant en moyenne 3000 hdv/an/avion.*
* *2 coques > 4000 nm, produisant en moyenne 3700 hdv/an/avion, soit un écart de 700 hdv/avion.*

***Garantie pour l’année IATA N+1***

* *Toute coque > 4000nm comptabilisée pour atteindre une des garanties plancher en nombre de coques incrémentera de 800 hdv la garantie en heures de vol correspondante.*
* *Si en N+1 il est comptabilisé 146 coques <4000nm, dont 80 coques opérées par AF sur CDG, et 4 coques >4000nm, alors la garantie en heures de vol du Groupe de Base sera de 455 200 hdv et la garantie en heures de vol opérés par AF sur CDG restera à 249 000 heures de vol.*

***Exemple 2 :***

***Constat lors du contrôle des indicateurs de l’année IATA N***

* *148 coques < 4000 nm, produisant en moyenne 3000 hdv/an/avion.*
* *2 coques > 4000 nm, produisant en moyenne 4300 hdv/an/avion, soit un écart de 1300 hdv/avion.*

***Garantie pour l’année IATA N+1***

* *Toute coque > 4000nm comptabilisée pour atteindre une des garanties plancher en nombre de coques incrémentera de 1200 hdv la garantie en heures de vol correspondante.*
* *Si en N+1 il sera comptabilisé 106 coques <4000nm, dont 76 coques opérées par AF sur CDG, et 4 coques >4000nm opérées par AF sur CDG, alors la garantie en heures de vol du Groupe de Base sera de 456 800 hdv et le nombre d’heures de vol opérés par AF sur CDG sera de 253 800 heures de vol.*

Par ailleurs les parties conviennent de se revoir dans le cadre d’un Comité de Suivi de l’Accord catégoriel Pilotes 2019 afin d’évaluer l’impact de l’utilisation de ces avions sur les principes de dimensionnement des effectifs Moyen-Courrier définis dans l’article 2 « Jours d’inactivité » du chapitre 1 Titre 2 de l’accord Trust Together Pilotes du 18 juillet 2017 et révisé par l’Accord catégoriel Pilotes 2019 du 22 février 2019.

## Article 3. Déclenchement des garanties planchers

### 3.1 Déclenchement des garanties en nombre de coques brutes

Les garanties en nombre de coques définies dans les articles 1 et 2 du présent titre s’appliqueront à compter de la date de signature du présent accord.

### 3.2 Déclenchement des garanties en heures de vol avions

Compte tenu de la crise du Covid-19, les garanties en heures de vol définies dans les articles 1 et 2 du présent titre s’appliqueront à compter de l’année IATA 21/22.

Si l’évolution du contexte économique et en particulier la dynamique de reprise du secteur aérien le justifiaient, les parties signataires pourraient avoir recours un recours à la clause d’adaptation défini à l’article 4 ci-dessous.

## 

## Article 4. Clause d’adaptation

En cas de prolongation de la crise économique ou de nouvel événement externe conduisant à une situation économique dégradée pour le Groupe Air France, et reconnue comme telle par les parties signataires du présent accord, elles s'engagent à se réunir au plus tard lors du Comité de Contrôle des indicateurs (au plus tard le 15 juin de chaque année) pour convenir de l’adaptation des garanties définies dans les garanties des Articles 1 et 2 du présent Titre, ou définir de nouvelles garanties les remplaçant.

## Article 5. Garantie d’activité au sein du Groupe Air France pour des avions de plus de 110 sièges

Cet article est à durée indéterminée.

Il révise et se substitue à l’article 3 du Titre 1 de l’accord Air France sur l’accompagnement du développement de Transavia France sans y apporter de modification.

Air France s’engage à ce qu’aucune compagnie du Groupe Air France autre qu’Air France ou Transavia France n’exploite d’avion de plus de 110 sièges. Tout avion de plus de 110 sièges du Groupe Air France, hors Transavia France, sera inscrit sur la liste de flotte Air France et piloté par des pilotes Air France à des conditions d’emploi et de rémunération identiques à celles appliquées aux pilotes Air France effectuant la production Air France en moyen propre Air France.

**Article 6. Définitions**

Les dispositions du présent article révisent le Chapitre 7 du Titre 3 de l’accord Trust Together, tel que révisé par l’Article 2 de l’Accord Pilotes 2019 et révisé par l’article 2 du Titre 1 de l’accord Air France sur l’accompagnement du développement de Transavia France, en le complétant.

Celles-ci s’appliquent aux seules dispositions des accords précédemment cités, ainsi qu’à celles du présent accord, pour la durée d'application de celles-ci.

**Avion Groupe de Base :**

Avions Moyen-Courrier (tout type avion monocouloir) de plus de 110 sièges du Groupe Air France, opérés par Air France ou Transavia France.

**CDN :**

La « Capacité issue du CDN », appelée « CDN », est la capacité maximale en sièges passagers établie lors du processus de certification mené pour le Certificat De Navigabilité de type.

Les valeurs considérées dans le présent accord pour chaque type avion de la flotte Air France-KLM, actuelle ou en commande, sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

**Flotte Long Courrier**



**Flotte Moyen-Courrier**



*\* Certification prévue pour 2021 – certification juillet 2020 à 145*

**Coques Brutes :**

Nombre total de coques figurant sur la liste de flotte officielle (résultats financiers) comprenant notamment les avions en ligne et les réserves avions (exploitation, maintenance).

**Groupe Air France :**

La compagnie Air France et ses filiales aériennes.

**Heures de Vol** :

Les Heures de Vol avion d’une année IATA sont les Heures de Vol réalisées, pour l’année considérée, sur moyens propre du Groupe Air France (hors HOP !), majorées des heures de vol correspondant aux annulations répertoriées sous code INDU (mouvements sociaux internes et externes), WEAT (météo) ou toute annulation pour force majeure.

## Article 7. Comité de contrôle des indicateurs

Le Comité de contrôle des indicateurs, crée par le Chapitre 4 du Titre 3 de l’accord Trust Together du 18 juillet 2017, a pour objectif de vérifier le respect des indicateurs d’activité. A ce titre, les indicateurs définis dans les articles 1 et 2 du présent accord seront suivis lors de ce Comité, à savoir :

* Nombre de coques brutes du Groupe de base au 30 septembre de chaque année
* Heures de vol du Groupe de Base pour chaque année IATA

Afin de mettre en cohérence la définition du Comité de contrôle des indicateurs, le Chapitre 4 du Titre 3 de l’accord Trust Together, révisé par l’article 2 du Chapitre 5 de l’Accord Pilotes 2019, est modifié comme suit :

**« Chapitre 4. Comité de contrôle des indicateurs**

Il est créé un comité ayant pour mission de vérifier le respect des indicateurs suivants :

* Nombre de coques brutes du Groupe de Base
* HDV MC du Groupe de Base
* HDV de la trajectoire de rattrapage du point 2.1.2 de l'article 2 du chapitre 3 du présent Titre
* Nombre de coques brutes LC du point 2.2 de l'article 2 du chapitre 3 du présent Titre
* Ratio de l’indicateur « CDN » sur la flotte Long Courrier passagers du Groupe Air France par rapport à celle de KLM tel que défini à l’article 3 du chapitre 3 du présent Titre.

Ce comité sera composé de deux (2) membres de la direction et de deux (2) membres Pilotes désignés par les OS signataires du présent accord.

* Réunion du comité

Le comité se réunira à l'issue de l'année IATA et avant le 15 juin de chaque année.

La direction convoquera ce comité et transmettra les données permettant de vérifier les indicateurs au plus tard 15 jours avant la tenue de la réunion du comité.

S’il est constaté un non-respect des garanties prévues dans les chapitres 2 et 3 du présent Titre :

* Les mesures d’équilibre définies dans le chapitre 3 s'appliqueront selon les conditions et les modalités précisées dans cet accord ;
* La Direction s'engage à présenter un plan de rattrapage des niveaux garantis aux organisations syndicales signataires du présent accord, dans un délai de trois mois, à compter de la date de réunion du présent comité, et indépendamment d'éventuelles futures négociations du contrat social pilotes.
* Données et indicateurs

La Direction mettra à disposition du comité tous les éléments sollicités par les OS PNT signataires du présent accord permettant d’assurer la mission confiée au Comité. Les données seront transmises aux OS signataires du présent accord à l’issue de chaque saison IATA dans un délai de 45 jours maximum et les données annuelles au plus tard 15 jours avant la tenue de la réunion du comité.

Ces éléments comprendront au moins :

* Les données de la saison IATA passée en heures de vol avions pour le Groupe Air France sur les périmètres Court et Moyen-Courrier ainsi que Long Courrier et pour KLM.
* Les pourcentages de SKO produits par le Groupe Air France tel que définis à l'article 1 du chapitre 1 du Titre 3 de l’accord Trust Together sur l’ensemble des périmètres concernés.
* Nombre de coques brutes Groupe Air France (hors Hop !) Moyen-Courrier au 30 septembre de l’année IATA considérée.
* Nombre de coques brutes Groupe Air France et KLM Long-Courrier au 31 décembre de l’année IATA considérée par type avion.
* Part des heures de vol avions Air France sur avions monocouloirs de plus de 51 sièges par rapport au total des heures de vol sur avions monocouloirs de plus de 51 sièges d’Air France et de HOP! pour les saisons Eté et Hiver de l’année IATA considérée.
* Part d’heures de vol Long Courrier Groupe Air France tels que définis au point 2.1 de l'article 2 du chapitre 3 du Titre 3 du présent accord pour l’année IATA considérée.
* Ratio de l’indicateur « CDN » sur la flotte Long Courrier passagers Groupe Air France au 31 décembre de l’année IATA considérée par rapport à celle de KLM tel que défini à l’article 3 du chapitre 3 du présent Titre. »

# Titre 2. Dispositions Générales

## Article 1. Champ d’application

Les dispositions du présent accord s’appliquent à tous les Pilotes de la société Air France.

## Article 2. Durée

Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée à l’exception des articles pour lesquels il est expressément prévu une durée déterminée.

Le présent accord s’applique à compter de sa date de signature à l’exception des articles pour lesquels il est expressément prévu une date de début d’application.

Les parties signataires conviennent que les dispositions du présent accord se substituent pour les sujets dont elles disposent dès leur entrée en vigueur :

* aux dispositions conventionnelles existantes issues d’accords et avenants antérieurs, traitant du même objet et qu’il modifie expressément,
* à tout usage ou engagement unilatéral traitant du même objet.

## Article 3. Adhésion

Le présent accord constitue un tout indivisible.

Une organisation syndicale représentative des Pilotes dans l’entreprise et non signataire pourra y adhérer ultérieurement.

Cette adhésion ne pourra être partielle et concernera nécessairement l’ensemble des termes de l’accord.

L’adhésion devra faire l’objet du dépôt prévu au code du travail. Elle devra, en outre, être notifiée par lettre recommandée aux parties signataires dans un délai de huit jours à compter de ce dépôt.

Elle sera valable à compter du lendemain du jour de sa notification au secrétariat du greffe du conseil de Prud’hommes compétent.

## Article 4. Révision

La Direction ou les organisations syndicales habilitées conformément aux dispositions du code du travail peuvent demander la révision de tout ou partie du présent accord, selon les modalités suivantes:

Toute demande de révision devra être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception ou lettre remise en main propre à la direction et aux organisation syndicales habilitées à engager la procédure de révision et comporter les dispositions dont la révision est demandée.

Le plus rapidement possible suivant la réception de cette lettre, les parties devront ouvrir une négociation en vue de la rédaction d'un éventuel nouveau texte. Les dispositions de l'accord dont la révision est demandée resteront en vigueur jusqu'à la conclusion d'un avenant.

## Article 5. Dénonciation

Le présent accord peut être dénoncé par tout ou partie des parties signataires.

La dénonciation est notifiée aux autres signataires par lettre recommandée avec avis de réception ou par lettre remise en mains propres. Elle fait l’objet de formalités de dépôt légal.

Lorsque la dénonciation est le fait d’une partie seulement des organisations syndicales signataires, elle ne fait pas obstacle au maintien en vigueur de l’accord entre les autres parties signataires.

Lorsque la dénonciation émane de la direction ou de la totalité des organisations syndicales signataires, une nouvelle négociation doit s’engager, à la demande d’une des parties intéressées dans les trois mois qui suivent la date du dépôt légal de la dénonciation.

L’accord continue de produire effet jusqu’à l’entrée en vigueur de l’accord qui lui est substitué ou, à défaut, pendant une durée d’un an à compter de l’expiration du délai de préavis.

## 

## Article 6. Diffusion, Publicité et Dépôt Légal

Le présent accord sera notifié aux organisations syndicales représentatives des Pilotes et fera l’objet de formalités de dépôt et de publicité prévues par les dispositions légales.

Tout éventuel avenant ultérieur fera l’objet des mêmes formalités de diffusion, dépôt et notification.

Fait à Roissy, le 04 septembre 2020

**Pour la Société Air France**

**Pour les Organisations Syndicales Représentatives** **Pilotes**

Pour le SNPL France ALPA

1. *Incluant le réseau régional Antilles* [↑](#footnote-ref-1)
2. *Incluant le réseau régional Antilles* [↑](#footnote-ref-2)
3. *Nombre de coques nécessaires pour opérer le programme des lignes de/vers CDG hors réseau opéré en avion long-courrier, incluant le réseau régional Antilles et les réserves avions moyen-courrier* [↑](#footnote-ref-3)
4. *Heures de vol avions opérées de/vers CDG hors réseau opéré en avion long-courrier, incluant le réseau régional Antilles* [↑](#footnote-ref-4)