ACCORD PORTANT SUR LES MODALITES D'ORGANISATION DE LA DIVSION A330/A350 AU SEIN D'AIR FRANCE

Préambule

Les modalités d'accès et d'organisation de la division A330/A350 au sein d'Air France sont aujourd'hui régies par l'accord catégoriel Pilotes 2019 et ses avenants ainsi que par l'accord relatif aux modalités d'accès à la division A330/A350 indifféremment sur A330 ou A350.

Ils permettent notamment un accès à la division A330/A350 indifféremment sur A330 ou A350, tout en assurant, par la suite une formation sur l'autre type avion. Ainsi, tous les pilotes intégrant la division A330/A350 ont, aujourd'hui, vocation à exercer leur activité vol, au bout de 9 mois, sur les 2 avions. Ces modalités d'organisation ne sont possibles qu'avec une flotte d'A330 et d'A350 relativement équilibrée.

L'évolution de la flotte et de l'activité, dans les années à venir, vont entrainer un déséquilibre d'activité entre les 2 avions ne permettant plus d'assurer à tous les pilotes un accès à la division avec une qualification sur l'autre type au bout de 9 mois.

Ainsi, il est apparu nécessaire de venir réviser et modifier les dispositions conventionnelles organisant les modalités d'organisation de la division A330/A350.

Afin de définir les conditions préalables à l'évolution des modalités d'organisation de la division A330/A350, une Etude De Sécurité a été réalisée et présentée aux organisations syndicales représentatives pilotes.

Au regard de ces éléments et afin de répondre à ces enjeux, Air France a ouvert des négociations avec les organisations syndicales représentatives Pilotes d'Air France en vue de la conclusion d'un accord portant sur les modalités d'organisation de la division 330/350.

A l'issue de cette négociation, Air France et les organisations syndicales représentatives Pilotes d'Air France signataires sont convenues des termes du présent accord.

Article 1. Principes

L'A350 continuera à être exploité dans le cadre d'une « SFF » (Single Fleet Flying) avec l'A330 au sein d'une division unique.

Le pilote nouvellement affecté à la division A330/A350 sera qualifié initialement sur A350.

Le pilote nouvellement qualifié sur A350 ne pourra pas refuser un stage de formation sur A330 en vue d'exercer en bi-qualification A330/A350. A compter du 1er septembre 2023, la mise en formation sur A330 des pilotes qualifiés uniquement sur A350 se fera, en fonction des besoins et selon les modalités définies à l'article 2.1.1 du présent accord.

Dans le cadre de cette obligation de formation sur A330, si un pilote n'effectuait pas sa formation sur A330 telle que programmée, aucune activité vol ne lui sera programmée sur A350 postérieurement à sa date de formation prévue.

Il ne sera compté qu'un seul incrément et amortissement au titre de l'affectation au sein de la division de vol A330/A350.

Le taux horaire de base de l'A350 est calculé selon les règles prévues à l'article 3.1.1.1 du chapitre 6 « rémunération » de la convention d'entreprise du PNT, avec une vitesse exprimée en nombre de Mach égale à 0.85.

Le taux horaire de base de la prime de vol appliqué aux pilotes effectuant des vols sur A330 et A350 sera celui de l'A350 affecté d'un coefficient d'activité sur les deux avions A330 et A350 égal à 1,02 (disposition applicable à compter du 1er jour de la formation sur le deuxième avion, soit l'A330).

Le taux horaire de base de la prime de vol appliqué aux pilotes effectuant des vols uniquement sur A350, sera celui de l'A350 à l'exception des pilotes désignés d'office dans le cadre de l'article 2.1.2 qui continueront à bénéficier du coefficient d'activité précisé ci-dessus jusqu'à leur affectation définitive, sur volontariat, sur A350 uniquement.

Les pilotes effectuant leur activité sur A350 ou A330/A350, seront affectés au sein d'une unique division de vol. Ils effectueront leur activité vol :

- soit uniquement sur A350,
- soit indifféremment sur A330 et A350.

Il est précisé que lors de phases de familiarisation et consolidation sur A330, les pilotes auront une activité vol uniquement sur 330. Le taux horaire de base de la prime de vol appliqué aux pilotes durant ces phases sera celui de l'A350 affecté d'un coefficient d'activité sur les deux avions A330 et A350 égal à 1,02.

En cas d'évolution du plan de flotte Long-Courrier Air France concernant la division A330/A350, les parties se réuniront pour définir de nouvelles modalités d'organisation et d'affectation dans la division A330/A350.

Article 2. Modalités d'affectation des pilotes pour exercer uniquement sur A350 ou indifféremment sur A330 et A350

Le présent article s'applique à tous les pilotes affectés sur la division A330/A350 ainsi qu'aux pilotes présents sur les actuels et futurs plans de qualification de type A330/A350.

Le présent article a pour objectif de permettre aux pilotes, tel que précisé ci-dessus, dans le cadre de la décroissance de l'A330 et de l'équilibrage de l'activité A330/A350, d'exprimer un volontariat pour voler uniquement sur A350 ou indifféremment sur A330 et A350 à compter de la saison W23/24.

2.1 Campagne spécifique de volontariat

A chaque campagne de qualification de type du plan de stage de la saison S+1, une campagne spécifique de volontariat sera lancée permettant à tous les pilotes affectés sur la division A330/A350 ainsi qu'aux pilotes présents sur le plan de qualification de type A330/A350 de la saison S en cours, à la date de début de la campagne, d'exprimer un volontariat pour exercer leur activité uniquement sur A350 ou indifféremment sur A330 et A350. En l'absence de réponse, le pilote sera considéré comme volontaire pour exercer indifféremment sur A330 et A350.

Cette campagne d'une durée de 15 jours minimum devra s'achever avant la commission paritaire de validation du plan de stage nominatif de la saison S+1. Une commission paritaire spécifique associée à cette campagne spécifique de volontariat se tiendra à posteriori de la commission paritaire de validation du plan de stage nominatif de la saison S+1 et au plus tard 7 jours après cette dernière. Une présentation des hypothèses de dimensionnement A330/A350 et du rendement rotation de l'A350 y sera effectuée.

2.1.1 Entrée en bi-qualification A330/A350

Le classement des pilotes volontaires pour exercer leur activité indifféremment sur A330 et A350 se fera, jusqu'à la saison Eté 25 incluse, parmi les pilotes n'ayant pas débuté leur CTR 330, en respectant les critères suivants par fonction et par spécialité :

1. pilotes jusqu'au plan de qualification de type A330/A350 de l'Eté 23 inclus classés dans l'ordre de la liste de classement professionnel.

puis

2. pilotes à compter de la saison Hiver 23/24 classés dans l'ordre de la liste de classement professionnel.

A compter de la saison Hiver 25/26, les pilotes volontaires pour exercer leur activité indifféremment sur A330 et A350, parmi les pilotes n'ayant pas débuté leur CTR 330, seront classés dans l'ordre de la liste de classement professionnel sans considération de leur saison d'entrée dans la division.

En fonction des besoins de la compagnie, priorité sera donnée pour exercer indifféremment sur A330 et A350 dans l'ordre de la liste telle que classée ci-dessus par fonction (CDB/OPL). *(sous réserve du respect des pré requis techniques)*

En cas de volontariat inférieur aux besoins pour assurer le dimensionnement tel que défini à l'article 2.2, il sera procédé à des désignations d'office, dans l'ordre inverse de la liste de classement professionnel par fonction (CDB/OPL), parmi les pilotes non volontaires pour exercer indifféremment sur A330 et A350. *(sous réserve du respect des pré requis techniques)*

Une notification définissant la situation administrative de chaque pilote lui sera adressée à posteriori de la commission paritaire spécifique.

2.1.2 Sortie de la bi-qualification A330/A350

Le classement des pilotes volontaires pour exercer uniquement leur activité sur A350 se fera, parmi les pilotes bi-qualifiés sur A330 et A350 et volant indifféremment sur les 2 avions et les pilotes ayant débuté leur CTR 330 ou 350, en respectant la liste de classement professionnel par fonction (CDB/OPL) et spécialité (100%/instructeur).

Les volontariats des pilotes souhaitant exercer sur A350 uniquement seront acceptés sous réserve des capacités de formation/production de la division. Ainsi, en cas de volontariats supérieurs aux capacités de formation/production, le service de production pilotes garantira, à minima, à chaque campagne spécifique de volontariat :

- un volume de départ assuré de 15 % des effectifs bi-qualifiés par fonction (CDB/OPL) et de 15% des effectifs bi-qualifiés par spécialité (100%/instructeur) incluant les départs en qualification de type avion/promotion CDB/retraites….

et

- le départ de 15 CDB et 15 OPL pour exercer sur A350 uniquement jusqu'à ce que le nombre d'A330 soit inférieur à 9 avions. Les quotas ne sont pas cumulatifs avec le point précédent. Ainsi, ce quota de départ de pilotes bi-qualifiés vers la mono-qualification A350 peut avoir été déjà vérifié au tiret précédent.

La spécialité du pilote s'apprécie au jour de la commission paritaire spécifique.

En cas de volontariats supérieurs à la limite définie ci-dessus, priorité sera donnée dans l'ordre de la liste telle que classée ci-dessus par fonction (CDB/OPL) et spécialité (100%/ instructeur).

En cas de volontariats inférieurs aux besoins pour assurer le dimensionnement tel que défini à l'article 2.2, il sera procédé à des désignations d'office, dans l'ordre inverse de la liste telle que définie ci-dessus par fonction (CDB/OPL) et spécialité (100%/ instructeur).

Un pilote volontaire pour exercer uniquement sur A350 et retenu dans le cadre de la commission paritaire spécifique exercera définitivement et uniquement sur A350, dans les 7 mois à compter du mois suivant la validation en commission paraitre spécifique de son volontariat. Il ne pourra plus exercer en bi-qualification sur A330 et A350.

Un pilote désigné d'office pour exercer uniquement sur A350 devra être interrogé lors des prochaines campagnes spécifiques. En l'absence de volontariat du pilote pour exercer uniquement sur A350, il exercera de nouveau en bi-qualification A330/A350 dès lors que des besoins supplémentaires seront

nécessaires pour assurer le dimensionnement tel que défini à l'article 2.2 et ce, avant toute nouvelle bi-qualification en application de l'article 2.1.1 du présent accord.

Une notification définissant la situation administrative de chaque pilote lui sera adressée à posteriori de la commission paritaire spécifique.

2.2 Règles spécifiques de programmation applicables aux pilotes bi-qualifiés A330 et A350 et volant indifféremment sur les 2 avions

Le dimensionnement des CDB bi-qualifiés A330/A350 et volant indifféremment sur les 2 avions sera effectué pour permettre un équilibrage des rotations à 50% sur A330 et à 50% sur A350.
Le dimensionnement des OPL bi-qualifiés A330/A350 et volant indifféremment sur les 2 avions sera effectué pour permettre un équilibrage des rotations à 40% sur A330 et à 60% sur A350.
Ces objectifs d'équilibrage s'apprécient en nombre de rotation à la saison IATA. Ce dimensionnement sera revu sur une temporalité similaire à celle des commissions paritaires de validation du plan de stage.

Pour chaque CDB et chaque OPL, un objectif d'équilibrage du nombre d'activité vol et simulateur A330 ou A350 sera recherché sur 3 mois glissants conformément aux préconisations de l'EDS.

Pour les pilotes bi-qualifiés A330 et A350 et effectuant leur activité vol indifféremment sur A330 et A350, le système de DDA vol déjà existant restera mis en œuvre à l'exception des compteurs de points des DDA vol A330 et A350 qui seront distincts. Les modalités techniques de mise en œuvre de ces compteurs distincts seront déterminées en comité de suivi du présent accord avec la division A330/350 et le service de production pilotes pour permettre une implémentation de ce dispositif au 1er janvier 2024.

2.3 Décroissance de la flotte A330 et incitation

Afin d'inciter momentanément les pilotes bi-qualifiés A330 et A350 à maintenir une activité vol sur les 2 avions, les pilotes bi-qualifiés A330 et A350 et exerçant leur activité vol sur les 2 avions bénéficient lorsque le nombre d'A330 est strictement inférieur à 9 et à compter du mois suivant :

- d'une garantie de rémunération correspondant à la moyenne secteur(*) des pilotes de même fonction (OPL/CDB) et spécialité (100%, instructeur) exerçant leur activité uniquement sur A350,
- d'une prime mensuelle d'incitation (en supplément de la garantie précédente).

Cette prime d'incitation sera d'un montant de :

- 10 PVEI lorsque le nombre d'A330 est strictement inférieur à 9
- 15 PVEI lorsque le nombre d'A330 est strictement inférieur à 7
- 20 PVEI lorsque le nombre d'A330 est strictement inférieur à 5

Ces PVEI seront valorisées au taux horaire de base de l'A350 et hors KSP. Elles s'appliqueront prorata temporis sur le mois en cas de période incomplète d'activité (les congés annuels ou exceptionnels étant assimilés à de l'activité et ne donnant pas lieu à prorata), et sera prise en compte pour le calcul de la moyenne des primes de vol pour la Prime de Fin d'Année.

(*) *Moyenne secteur calculée selon les dispositions prévues à l'article 5.2 « règle du salaire théorique » du chapitre 6 - Rémunération de la Convention d'Entreprise du PNT pour les pilotes 100%*
La garantie mensuelle de rémunération sera calculée en référence à l'activité moyenne des instructeurs de même fonction (OPL, CDB) exerçant uniquement sur A350 pour les instructeurs
Dans tous les cas, ces garanties de rémunération s'appliquent prorata temporis sur le mois en cas de période d'activité incomplète.

Article 3. Dispositions générales

3.1. Champ d'application

Les dispositions du présent accord s'appliquent aux pilotes exerçant au sein de la division A330/A350.

3.2. Durée

Le présent accord est conclu pour une durée déterminée. Il s'applique à compter 1er septembre 2023, à l'exception des articles pour lesquels il est prévu une date spécifique de mise en œuvre, et prendra fin lorsque le dernier A330 sera sorti de la flotte.

Les parties signataires conviennent que le présent accord se substitue pour les sujets dont il dispose dès son 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.

Ainsi, les dispositions suivantes révisent et se substituent à toutes les dispositions conventionnelles existantes issues d'accords et avenants antérieurs relatives à la qualification A330 et A350 et à tout usage et engagement unilatéral traitant du même objet et notamment :

- de l'accord relatif aux modalités d'accès à la division A330/A350 indifféremment sur A330 ou A350 du 17 décembre 2020 ;
-du chapitre 3 « Dispositions relatives à l'arrivée de l'A350 et à la sortie de l'A340 de l'accord catégoriel Pilotes 2019 du 22 février2019 modifié par avenants successifs.

3.3. 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 des formalités de dépôt et de publicité prévu par le 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

3.4. 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.

3.5. 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 des 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.

3.6. 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.

3.7. Comité de Suivi

Un Comité de Suivi de l'accord est créé associant les organisations syndicales représentatives pilotes signataires du présent accord et la Direction.

Ce comité se réunira sur demande d'une ou plusieurs des parties signataires. Il aura pour fonction de suivre l'application de l'accord et d'examiner toutes difficultés d'interprétation qui pourraient surgir.

Un ordre du jour et un compte rendu seront systématiquement réalisés.

Le comité de suivi sera chargé de faire des propositions qui devront être acceptées par les parties signataires du présent accord. En cas de désaccord entre ces dernières, seul l'accord de l'organisation syndicale disposant de la plus forte représentativité aux dernières élections professionnelles du CSE suffira.

3.8. Clause de rendez-vous

Les parties conviennent que, dans l'hypothèse ou une des dispositions prévues par le présent accord deviendrait illicite en raison d'un changement législatif et/ou réglementaire et/ou jurisprudentiel, des négociations s'engageront dans les meilleurs délais pour traiter cette situation.

Fait à Roissy, le 18/07/2023

Pour la Société Air France

[signé le 18 juil. 2023]

Pour les Organisations Syndicales Représentatives Pilotes

SNPL France ALPA

[signé le 17 juil. 2023]

SPAF

ALTER

[signé le 12 juil. 2023]