

**TRANSFORM 2015
ACCORD CADRE PILOTE**

CHAPITRE 1 DISPOSITIONS GENERALES

1. OBJET

Devant la situation économique critique de l'entreprise qui pourrait remettre en cause sa pérennité en tant qu'acteur généraliste mondial du transport aérien, les organisations syndicales représentatives des pilotes signataires, soucieuses de contribuer à maintenir un périmètre d'activité suffisant pour éviter des mesures d'attrition préjudiciables à l'emploi des pilotes, s'engagent à conclure un accord déclinant les mesures ci-après qui contribuent à améliorer l'économie de l'entreprise.

Ces dispositions auront pour objet de

- ✓ permettre à l'entreprise de mettre en œuvre son projet de Transformation en s'appuyant sur les améliorations d'efficacité économique concrètes et tangibles,
- ✓ garantir, jusqu'à la fin du plan Transform en décembre 2014, aux organisations syndicales signataires la gestion des sureffectifs sans licenciement.

Les parties signataires conviennent de définir les mesures adaptées en cas d'amélioration significative ou de dégradation de la situation.

Elles pourront ultérieurement être intégrées par avenants à la convention d'entreprise PNT ou être reprises dans des accords spécifiques.

3. DEFINITIONS

Dans l'accord, le terme « pilote » désigne les PNT.

Dans l'accord, le terme « organisation syndicale signataire » désigne une organisation syndicale signataire ou adhérente du présent accord, représentative des PNT à la date des réunions, en application de l'article L.6524-3 du code des transports.

4. DUREE

Le présent accord est conclu pour une durée déterminée.

Cet accord cessera automatiquement de produire tout effet au 15 septembre 2012 et ne saurait en aucun cas se transformer en accord à durée indéterminée à cette échéance.

5. ADHESION

Le présent accord constitue un tout indivisible.

Une organisation syndicale représentative des PNT 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 à l'article L.2231-6 du 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.

CHAPITRE 2 EMPLOI

Les modalités spécifiques pour faciliter la résorption la plus rapide possible du sureffectif de pilotes seront inscrites dans le PDV de l'entreprise, elles concerneront notamment les départs définitifs ou temporaires de l'entreprise, l'organisation de la mobilité temporaire vers Transavia ainsi que des mesures de partage de l'activité, notamment un dispositif fondé sur les principes d'un TTA fractionné.

Incitation à une mobilité chez Transavia dans le cadre du PDV

Les pilotes décidant de se porter volontaires pour une mobilité de 3 ans chez Transavia bénéficieront d'une prime unique égale à la moitié de l'économie réalisée par l'entreprise sur la part fixe de leur salaire avant départ sur la période.

Pour gréer dès le 9^{ème} avion l'extension de flotte de Transavia,

- l'ensemble des postes d'officiers pilotes nécessaires seront proposés en priorité aux pilotes d'Air France volontaires.
- un minimum de 3/5 des postes de Commandant de bord nécessaires seront proposés en priorité aux pilotes d'Air France volontaires.

La fonction d'instruction sera accessible aux pilotes volontaires.

Les pilotes volontaires seront classés selon leur rang de LCP, du plus senior au moins senior.

En cas d'insuffisance de CDB volontaires, ces postes seront proposés aux officiers pilotes Air France pour accès à un stage de promotion CDB à Transavia.

Le pilote qui a fait acte d'un volontariat pour une mobilité à Transavia et dont la candidature a été retenue conserve un contrat de travail AF et signe un avenant qui précise sa situation pendant la durée de sa mise à disposition.

Un accord collectif PNT précisera le contenu de cet avenant, notamment

- Les conditions applicables seront celles de Transavia :
 - règles d'utilisation,
 - règles de rémunération, l'ancienneté AF étant prise en compte pour le positionnement sur la grille Transavia.

- les conditions du maintien de certains avantages collectifs dont bénéficient les salariés AF (GP, protection sociale)

Pendant la durée du détachement le pilote est sous la responsabilité opérationnelle de Transavia-

A la fin de la période de mise à disposition le Pilote retrouve son emploi fonction sur sa machine d'origine, sauf acte de carrière recevable.

Le contrat de travail AF étant maintenu, le pilote continue à évoluer sur la LCP AF selon les règles de la convention collective d'entreprise du PNT.

En cas de retour anticipé du fait du pilote, il sera redevable du remboursement, prorata temporis de la prime perçue au moment de sa mobilité.

Air France organise en tant que de besoin une campagne de volontariat afin de pourvoir les effectifs pilotes nécessaires pour la fonction CDB et la fonction OPL.

CHAPITRE 3 PERIMETRE

Les dispositions de ce chapitre seront à durée déterminée de 3 ans à l'exception du 3.2

1. DEFINITION DU PERIMETRE DE L'ENTREPRISE

Est concerné par cet accord toute liaison commerciale aérienne, appelée à une exploitation de courte durée ou de longue durée pour le transport de passagers ou de fret, dont :

- a) La commercialisation est assurée par la société Air France, soit explicitement :
 - Air France
 - Toute filiale aérienne de la société Air France (Brit Air, Regional, Transavia, City jet, Airlinair, et toute autre filiale aérienne qui serait créée postérieurement à cet accord)
- b) Un des partenaires commerciaux serait la société Air France ou une de ses filiales aériennes

1.1 Garantie de la part d'activité en moyens propres du Groupe Air France

La compagnie s'engage à ce que les SKO produits par le Groupe Air France (hors SKO produits par le Pôle Régional Français, City Jet et Transavia sans code AF) soient supérieurs ou égaux à 99,5% des SKO commercialisés sous code Air France. Cette garantie s'entend en moyenne sur 4 saisons IATA glissantes.

1.2 Exclusion des limitations

Les parties s'accordent pour que soient exclues des limitations précisées dans cet article :

- les franchises, affrètements et code shares concernant des avions de moins de 51 sièges commercialisés,
- la mise en place de code shares par Air France sur les lignes de partenaires ne touchant pas la France,

- la mise en place de code shares par des partenaires sur des lignes Air France ne touchant pas le territoire du partenaire concerné,
- toute activité réalisée avec un partenaire employant des pilotes du Groupe Air France, pour la part réalisée exclusivement avec ce personnel,
- toute activité réalisée au moyen d'un affrètement de type location de coque nue mise en œuvre par des pilotes du Groupe Air France.

1.3 *Changement d'actionariat d'une filiale*

Dans l'hypothèse où la part d'AF dans une filiale aérienne deviendrait inférieure à 50 % les parties se concerteront pour en discuter les conséquences sur le périmètre d'activité et l'emploi des pilotes Air France.

2. COURT ET MOYEN COURRIER

L'activité du Groupe Air France, de et vers la France, se répartit en 3 pôles :

2.1 *Périmètre sous responsabilité économique d'Air France*

2.1.1 Définition des lignes,

Dans le cadre de Transform, le programme Moyen courrier d'Air France est construit sur la base de 116 avions effectuant 8000 hdv sur la semaine type de l'été 2014, correspondant à 129 avions sur la base de l'utilisation avion de l'été 2011.

Le périmètre de responsabilité économique d'AF comprend toutes les lignes :

- de et vers CDG ;
- de et vers Orly en parallèle de CDG (à l'exclusion des lignes opérées dans le respect de l'accord de création de Transavia);
- exploitant les gros flux domestiques à ORY (liste des routes ORY ci-dessous)
- de et vers les 3 Bases de Province de Marseille, Toulouse et Nice.

~~Il ne comprend pas les routes opérées par City Jet.~~

Elles peuvent être exploitées en moyens propres Air France, en affrètements (ou en franchise à la date de signature de l'accord), ou en code share.

Routes opérées à Orly sous responsabilité économique Air France prévues à l'Eté 2014

Routes en affrètement	Routes en moyens propres
Brest	Pau*
Clermont-Ferrand	Toulon*
Strasbourg	Montpellier*
Mulhouse	Biarriz
Nantes	Bordeaux
Lyon	Toulouse
	Marseille
	Nice
	Barcelone
	Rome
	Istanbul
	Moscou
	Casablanca
	Ajaccio
	Bastia
	Calvi**

* Pau, Toulon, Montpellier peuvent être mixées moyen propre/affrètement

**Calvi ne sera plus opéré par AF à IATA 2015

2.1.2 Garanties

- Air France s'engage à ne pas mettre en œuvre, sous son numéro de vol, d'affrètement (ou franchise) de longue durée (supérieure à 3 mois), sur des avions commercialisés à plus de :
 - 110 sièges auprès du Pôle Régional Français,
 - 100 sièges auprès des autres compagnies.

Dans tous les cas ces avions ne peuvent être des Airbus ou des Boeing

Le cumul de contrats consécutifs d'affrètements de courte durée avec équipages ne peut, pour un même besoin, dépasser au total la limite de 3 mois.

- Le nombre total d'avions affrétés (ou franchisés) de capacité supérieure à 50 sièges ne pourra excéder 25% de la totalité des lignes avions moyens propres + affrètements.
- Sur le réseau Court Moyen Courrier, le solde entre d'une part, le nombre de passagers vendus sous code AF et transportés par d'autres compagnies et d'autre part, le nombre de passagers vendus sous code d'autres compagnies et transportés par AF ne pourra excéder 5% du total des passagers transportés sous code AF.

- Mesures spécifiques sur les bases province
 - Les rotations en W entre les bases sont autorisées
 - Avec l'accord des syndicats de signataires de l'accord base, le transfert de certaines lignes au PRF sera possible
 - Il n'y aura pas de déclenchement de la clause sur la rémunération dans le cadre du plan Transform
 - Les dispositions des paragraphes 1.2, 2.1 du chapitre 1 « Périmètre d'Activité » de l'Accord Bases Province PNT du 13 juillet 2011 sont annulées. **A l'exception des stipulations concernant les types avions.**

L'accord base province sera mis en cohérence avec ces dispositions

2.2 Périmètre sous responsabilité économique du Pôle Régional Français

2.2.1 Définition des lignes

L'ensemble des lignes domestiques et européennes n'appartenant pas au périmètre de responsabilité économique de la compagnie Air France, à l'exclusion des routes opérées par Cityjet vers Londres, Dublin et Amsterdam.

2.2.2 Garanties

Sur ce périmètre, plus les affrètements par AF, le Pôle Régional Français n'exploitera pas

- d'avions de la famille Airbus ou Boeing
- de modules de plus de 110 sièges.

Dans la limite d'un nombre total d'appareils de 95,

- ✓ Il n'y a pas de limitation sur les turbos <70 sièges et de 21,5 tonnes
- ✓ Il n'y a pas de limitation pour les jets <50 sièges et 20 tonnes
- ✓ Le nombre de jets en 50 et 110 sièges sera inférieur à 50

2.3 Périmètre sous responsabilité économique du Transavia

2.3.1 Définition des lignes

- destinations desservies uniquement par Transavia (« uniques ») au départ de Paris
- destinations desservies depuis Orly Sud en parallèle de lignes desservies par Air France au départ de **Paris**, conformément aux modalités définies dans l'accord de Transavia
- destinations desservies depuis la province, hors bases Air France

2.3.2 Accord Transavia

Les parties signataires conviennent de négocier, fin 2013, début 2014 les conditions de l'extension du dimensionnement de la flotte en fonction de la situation économique de Transavia et du Moyen courrier AF, avec notamment la possibilité d'inscrire les pilotes de Transavia, ayant réussi la sélection Air France, sur la Liste de Classement Professionnel d'Air France.

L'accord relatif à la création sera mis en cohérence avec les dispositions qui précèdent.

3. LONG COURRIER

Au-delà de la croissance en moyens propres sur le réseau long courrier, le développement s'appuie également sur des partenariats.

Dans ce contexte, les garanties qui peuvent être apportées concernent des indicateurs de partage de l'activité aérienne.

3.1. *Affrètements long-courrier*

- Air France s'engage à ne pas mettre en œuvre, sous son numéro de vol, d'affrètement de longue durée (supérieure à 3 mois), avec équipage sur les avions long-courriers non exclusivement grésés par des pilotes Air France.
- Le cumul de contrats consécutifs d'affrètements de courte durée avec équipages ne peut, pour un même besoin, dépasser au total la limite de 3 mois.

3.2. *Garantie d'équilibre entre AF et KLM*

Pour s'assurer d'une croissance équilibrée en SKO et HDV (activité Passage et cargo) entre Air France et KLM (y compris Martinair), les principes de partage appliqués depuis 2007 seront poursuivis sans limitation de durée.

- les ratios de référence seront ceux de l'année IATA 2010/2011 : part relative exprimée en pourcentage calculée sur la production réalisée en SKO et HDV passage et cargo) (*avec la particularité que les données AF et KL sont retraitées avec les ratios de référence de 2007, avant le regroupement de l'activité de KLM et Martinair*)
- bande passante identique : marge de +/-1% dans laquelle doivent rester les ratios calculés sur la production mesurée chaque année, sur 3 années glissantes.

Les données de référence sont les suivantes

Long-Courrier IATA 2010/2011 (cargo+pax)	Ratio HDV	Ratio SKO
AF	58,4%/58,2	61,1%
KLM	41,6%	38,9%

En cas de situation qui pourrait conduire à atteindre les marges prévues, les parties signataires s'engagent à se concerter afin de définir les mesures correctrices adaptées.

3.3 Joint Venture

3.3.1. Commission Paritaire d'Examen des JV (COPEJV)

Les parties signataires s'engagent à mettre en place une « Commission Paritaire d'Examen des JV ». Cette commission, comprenant entre autres les représentants des pilotes et des pilotes actionnaires aux conseils d'administration d'Air France KLM et d'Air France, ainsi qu'un autre pilote désigné par les Organisations Professionnelles signataires, pourra consulter, avant signature et avec un préavis raisonnable, les projets de nouveaux accords de Joint Venture et les projets de modification des accords existants. Les membres de cette commission seront tenus à la plus stricte confidentialité.

3.3.2. Garanties

Dans le cadre d'un contrat de Joint Venture, sauf dérogation donnée par la COPEJV, la part des SKO produits, au départ de la France, sur les vols opérés par Air France ne pourra être inférieure à 45%. (SKO corrigés des évènements exceptionnels).

Par ailleurs les JV étant opérés en code share elles participent à l'équilibre général des codes shares définis dans ce document.

3.3.3 Garanties spécifiques pour la JV Transatlantique

Dans le cadre du contrat de Joint Venture Transatlantique, la part d'offre -mesurée chaque année en ESKO sur 3 années glissantes- produite par les compagnies européennes (AF, KL, AZ) ne peut être inférieure à 48,5%.

3.4 PRF

Les parties s'accordent pour que le PRF n'exploite pas de lignes LC

4. CARGO

La compagnie Air France s'engage à :

- ne pas mettre en œuvre des contrats de franchise et d'affrètements longue durée (supérieurs à 3 mois) avec équipages sur les avions de charge offerte maximale supérieure à 80 tonnes et non grées par des équipages Air France.
- ne pas cumuler de contrats d'affrètements consécutifs de courte durée pour un même besoin qui dépasserait au total la limite de 3 mois.

Les signataires du présent accord seront associés aux travaux sur l'évolution du métier cargo (organisation, flotte, modèle opérationnel et optimisation) au sein du Groupe AF/KL.

6 SUIVI

Au-delà de 5 % de baisse du volume d'heures par rapport au plan de route Transform sur un des secteurs d'activité suivant : MC,LC, Bases, les parties conviennent de se revoir pour en analyser les causes et définir les mesures d'adaptation permettant de revenir au niveau de dimensionnement prévu et d'en limiter les conséquences pour les pilotes d'AF.

Pour privilégier la réactivité, les délais d'information et l'efficacité, les organisations signataires nommeront 3 experts , en charge avec les directeurs suivants d'AF, Directeur du réseau, Directeur du programme, Directeur du MRN fret, de suivre l'ensemble des questions touchant au périmètre et le suivi de cet accord. Interlocuteurs Ils veilleront à organiser des échanges réguliers et fréquents.

7 DEFINITIONS

Code-Share :

Les code-share sont des accords commerciaux entre deux compagnies, qui se traduisent par la mise en commun de moyens de production et par l'affichage des codes des deux compagnies sur les vols concernés. Chaque compagnie est responsable de la commercialisation des vols sous son code. On distingue 2 types de code-share :

1. les « blocs sièges »

Ils sont régis par un partage de capacité physique dans lequel chaque partie gère son inventaire de façon indépendante. Une compagnie achète des blocs sièges sur les vols d'une autre compagnie. Elle peut ainsi utiliser les capacités de transport de l'autre compagnie en commercialisant des sièges sous son propre numéro de vol.

Ce type d'accord est réalisé très majoritairement dans un cadre de réciprocité et le nombre de sièges vendus ou achetés est, au global, sensiblement équilibré.

2. le « free flow »

Il s'agit d'une technique d'inventaire permettant la mise à disposition de la totalité des capacités produites par chacune des compagnies. Il n'y a pas d'achat a priori, la rétribution se fait sur la base des coupons de vol vendus par la compagnie qui commercialise et effectivement utilisés sur la compagnie qui opère.

SKO commercialisé par la compagnie Air France :

Tout SKO mis en vente sous le code Air France.

En cas de « free flow », les SKO commercialisés par Air France sont égaux à la moitié de la capacité commercialisée, quelle que soit la compagnie qui opère.

En cas de « blocs sièges », les SKO achetés à une compagnie sont comptabilisés comme commercialisés par Air France ; ceux vendus par Air France ne le sont pas.

SKO commercialisés par le Groupe Air France :

SKO sous code Air France produits par le Groupe Air France (hors SKO produits par Brit Air, Régional et City Jet sans code AF) + (affrètements et franchises) hors du Groupe Air France + SKO achetés par le Groupe Air France - SKO vendus par le Groupe Air France.

Groupe Air France :

Le Groupe Air France regroupe la compagnie Air France et ses filiales aériennes.

CHAPITRE 4 MESURES PILOTES

1 - Système de gestion de la sécurité et du risque fatigue

Dans le cadre de l'application du SGS-RF (DOC 9966 OACI et AMC/IEM Q), un groupe de travail paritaire sur la Gestion des Compositions d'Equipage et Risque Fatigue sera créé pour étudier l'impact de l'introduction d'un modèle de calcul de la fatigue sur la construction des rotations et des plannings des pilotes long-courrier d'une part et des pilotes moyen-courrier d'autre part.

L'objectif de ce groupe de travail est de rendre ses conclusions en novembre 2012 auprès des parties signataires, ces conclusions porteront notamment sur :

- la gestion des compositions d'équipage, de repos en escale, de repos à la base,
- les mesures d'accompagnement pour l'introduction d'un tel système en termes de calibrage du modèle retenu vis-à-vis du réseau Air France, de pilotage paritaire du Risque Fatigue, de mise en place de boucles de retour d'expérience, ...
- de délai de mise en œuvre, notamment par rapport aux développements des outils informatiques.

Dans le cadre du SGSRF, pour alimenter le retour d'expérience, les compositions d'équipages sur les routes suivantes sont applicables par dérogation aux règles en vigueur sur les saisons IATA Hiver 2012-2103, Eté 2013 :

- Equipage à 2 sur MIAMI en Hiver ;
- Equipage à 3 sur BUENOS AIRES en Eté ;
- Equipage à 3 sur les rotations bi-tronçons Cargo retour Mexico ;
- Vol tri-tronçons cargo en équipage à 3 sur la rotation CDG-NDJ-BGF-BZV sous réserve que le TSV reste inférieur à 14 :30 sur la période ;

2 - Stabilisation de l'exploitation

Afin d'éviter de déstabiliser les plannings des pilotes dans le suivi de l'exploitation, un nouveau système d'affectation des tâches non placées sera mis en œuvre progressivement en commençant par la division 777 et la division 320.

Des plages de plannings seront laissées « en blanc » pour certains pilotes, leur planning

étant ensuite construit progressivement.

Le dimensionnement des pilotes sur ces plages sera défini avec pour seul objectif de faire face aux aléas d'exploitation.

Ces plages seront de deux types :

- ✓ des plages d'une durée d'un mois (mois calendaire ou du 16 au 15), « désidérables » en début de saison, avec une occurrence prévisionnelle par pilote entre 20 et 30 mois,
- ✓ des plages de 4 jours consécutifs,

Le planning sera construit au fur et à mesure de l'affectation des tâches non placées,

Un équilibrage de la planification de ces plages sera effectué par type avion et par fonction 100% (CDB, OPL),

le pilote recevra au plus tard à J-2 son activité du jour J (JIcomplémentaires ou vol ou réserve domicile ou hôtel),

Pour les plages d'un mois, les pilotes bénéficieront d'une rémunération minimale garantie de 90 % de la moyenne secteur de leur division sans pouvoir être inférieure au MGA.

Les modalités précises sont décrites en Annexe 1.

3 - Moyen Courrier Base Région Parisienne

La densification du programme sur CDG et ORLY permet une amélioration sensible des RMJ avions (autour de 10 heures de vol) et rend possible une optimisation de l'affectation des équipages sur les lignes avions avec une augmentation du Rendement Rotation à près de 5.

La productivité dégagée en augmentation du nombre d'heures de vol annuelles s'appuie sur une transposition du modèle d'exploitation des bases province.

Le nombre de jours d'activité vol est fixé en moyenne à 13 jours par mois complet d'activité pour un pilote à temps plein. Les pilotes ayant une fonction ou un mandat particulier (Chefs Pilotes, Pilotes Experts, Managers Pilotes, délégué,...) sont comptés au prorata de la part de leur activité vol.

Dans tous les cas le nombre de pilotes (équivalent temps plein) par fonction ne pourra être inférieur aux heures de vol annuelles programmées de la base divisées par 700. De même que dans l'alinéa ci-dessus, les pilotes ayant une fonction ou un mandat

particulier (Chefs Pilotes, Pilotes Experts, Managers Pilotes, délégué,...) sont comptés au prorata de la part de leur activité vol.

Les règles d'utilisation et limitations spécifiques sont décrites en Annexe 2.

Les règles de décompte et le seuil de déclenchement des heures supplémentaire sont inchangés

Les règles de rémunération sont modifiées uniquement par les dispositions du paragraphe 6 du présent chapitre.

4 - Long Courrier

Mesures liées au dimensionnement

L'augmentation de productivité recherchée en nombre d'heures de vol annuelles est obtenue par la modification des règles de dimensionnement.

La cadence relative prévisionnelle annuelle moyenne par spécialité, CDB long courrier - toutes divisions confondues-, OPL long courrier -toutes divisions confondues-) ne doit pas dépasser 900 Heures créditées (75 x 12) majorée de 10%.

Les JI semestriels sont remplacés par 12 JI annuels attribués par année IATA complète d'activité (tableau de prorata en annexe 5)

Les règles de décompte et le seuil de déclenchement des heures supplémentaire sont inchangés

Les règles de rémunération sont modifiées uniquement par les dispositions du paragraphe 6 du présent chapitre.

Mesures liées aux compositions d'équipage, au repos à la base et au repos en escale

- ✓ Les dispositions relatives au renfort ou doublure par symétrie sont supprimées. (le terme jusqu'à 70 heures de la page 53, du paragraphe « Dispositions complémentaires des vols de mise en place » sera supprimé).
- ✓ Pour les courriers en équipage de base de 2 jours ou plus civils d'engagement, le RPC est porté de 2 RNN à 3RNN.
- ✓ L'utilisation en programmation dans la limite de 4 repos conditionnels par escale et par semaine sera gérée par le SGS-RF.
- ✓ La limitation du RR à 5.30 est supprimée.

5 - Règles de congés

En parallèle des mesures transverses sur la limitation des congés annuels, le quota du régime B est ramené à 45 jours. Le régime A n'est pas modifié.

Par ailleurs, des modalités spécifiques d'apurement des reliquats seront prévues pendant la durée de Transform pour contribuer à la gestion du sureffectif.

6 - Rémunération

Pour traduire les mesures de productivité physique ci-dessus en efficacité économique, des paramètres de la rémunération des pilotes sont modifiés :

- ✓ le taux de majoration des heures de nuit est valorisé à 40%
- ✓ la rémunération des activités sol hors séances de simulateur est indexée sur la valeur du fixe (évaluée entre 9 à 12% du fixe)

Dans le cadre de la limitation de l'évolution de la masse salariale recherchée par l'entreprise, les parties signataires conviennent de geler les changements de classe à compter du 31 juillet 2012 et pour la durée du plan Transform (jusqu'au 31 décembre 2014).

En conséquence de la mise en œuvre de cette mesure dès 2012, la décision prise lors de la phase 1 de modifier le taux des indemnités kilométrique trajet fixé unilatéralement par la Direction, est annulée pour les pilotes.

Cette période sera mise à profit pour étudier de nouvelles règles d'évolution de la rémunération de la carrière, prenant en compte l'allongement de la carrière type.

Dans ce cadre, les règles permettant d'avoir un impact moyenné équivalent à la diminution de GVT recherchée (0,6%) seront définies. A l'issue de la période de gel, les mesures d'avancement individuel seront décidées en prenant pour point d'origine fictif pour l'application des nouvelles règles le 31/7/2012.

7 - Formation

Le passage à la documentation constructeur permet d'adopter les programmes constructeur de qualifications de type en agissant sur trois leviers :

- ✓ la durée des stages
- ✓ la rationalisation des contenus

- ✓ une meilleure maîtrise des moyens de formation

Le protocole instructeur et l'accord sur « les règles d'utilisation des stagiaires dans les stages de qualification à la base » seront adaptés en conséquence.

10 - Divers

Des mesures complémentaires d'économie seront mises en œuvre, en particulier, sur l'optimisation des prestations embarquées, la diminution des journées de convocation délégués, des journées PAI, les journées LAQ, hébergement/voiture instructeur.

Ainsi qu'une mesure visant à améliorer la recette : les sièges isolés sur les flottes 777 en équipage renforcé ou doublé seront commercialisables selon des modalités à définir. Par ailleurs, le siège du poste repos du 747-400 sera démonté.

<p style="text-align: center;">CHAPITRE 5 PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE</p>

Néanmoins, les organisations signataires souhaitent s'assurer en parallèle de la cohérence de cette mise en œuvre avec le calendrier du projet de Transform, tant dans sa composante industrielle que sociale.

Pour s'assurer de la transformation effective de l'entreprise, un observatoire de la Transformation sera créé, composé à parité de membres de la direction et de représentants des organisations syndicales signataires.

Cet observatoire aura pour mission,

- ✓ de déterminer le calendrier d'implémentation des mesures pilote
- ✓ de suivre la mise en œuvre des différentes mesures.

L'observatoire sera assisté par un cabinet d'expertise, désigné par les organisations syndicales signataires.

<p style="text-align: center;">CHAPITRE 6 OBSERVATOIRE DE LA CONCURRENCE</p>
--

Le transport aérien est en perpétuel mouvement, ce qui oblige la compagnie à s'adapter très rapidement à ces évolutions.

Les parties signataires conviennent de créer un « Observatoire de la concurrence » chargé de vérifier que le positionnement d'Air France en matière de produit et de coût par rapport à KLM et à ses principaux concurrents européens (LH, IAG) reste pertinent dans la durée.

Des écarts structurels observés feront l'objet d'analyses détaillées et de propositions au Conseil d'Administration.

Le positionnement de Transavia et du PRF feront partie du périmètre d'observation.

La Direction sera représentée par la Direction Générale, les deux administrateurs pilote en feront partie, de même que d'autres représentants des organisations syndicales dans les conditions qui seront définies dans l'accord.

Une première réunion sera organisée avant la fin de l'année 2012, les modalités et modes de fonctionnement de cet observatoire seront définis à cette occasion.

<p style="text-align: center;">CHAPITRE 7 MESURES ADDITIONNELLES</p>
--

En cas d'amélioration plus rapide que prévue de la performance de l'entreprise, des mesures pourraient notamment consister en tout mécanisme adapté d'intéressement et ou d'abondement à des schémas d'épargne salariale.

Par ailleurs, le principe de la mise en œuvre d'une ORS est acté.

ANNEXE 1 STABILISATION DE L'EXPLOITATION

Sur les divisions long-courrier, les plages d'un mois seront programmées en majorité, par rapport aux plages de 4 jours qui couvriront pour leur part des périodes spécifiques. Sur la division moyen-courrier, un panachage de plages de 4 jours et de plages d'un mois seront programmées pour tenir compte de la plus grande variabilité des volumes des tâches non placées au cours d'un mois. La période longue d'un mois correspond à un mois calendaire ou à un mois du 15 du mois M au 15 du mois M+1.

Pendant ces plages de construction progressive de planning, le pilote devra se conformer à l'activité qui lui sera attribuée (vol, support simulateur, ou réserve domicile ou hôtel), sans pour autant que celle-ci puisse aller au-delà de la plage programmée, sauf accord du pilote. Les activités autres que vol seront bornées par accord. L'activité attribuée est réputée stable.

Pour les plages longues d'un mois, la période de 5 jours consécutifs de repos (ou son prorata) sera programmée à l'avance et désidérable, dans le cas où ces 5 jours consécutifs ne contiennent pas de week end, alors un week end sera garanti stable.

Le reste du planning (JI complémentaires, vol et réserve domicile ou hôtel) sera construit au fur et à mesure des tâches non placées qui seront générées : le pilote recevra au plus tard à J-2 18h son activité (ou JI) du jour J.

Dans le cas particulier d'une prévenance à J-2 pour une activité vol du matin (heure bloc avant 12:00) le pilote pourra bénéficier d'un hébergement s'il le demande.

Les activités programmées dans cette période ne peuvent pas déstabiliser la suite du planning, sauf accord du pilote.

Garantie de rémunération pour ces plages de construction progressive de planning :

Pour les plages de 4 jours consécutifs : toute journée non déclenchée donne lieu au versement de 2 heures créditées (décompte et rémunération).

Pour les plages d'un mois : une garantie de rémunération égale à 90% de la moyenne secteur sera appliquée sans pouvoir être inférieure au MGA (prorata temporis selon la durée de la plage sur le mois concerné, selon la règle du salaire théorique prévue au §5.2 du chapitre 6 de la convention d'entreprise du PNT).

Planification des plages de construction progressive de planning :

Un équilibrage de la planification de ces plages sera effectué par type avion et par fonction 100% (CDB, OPL) et par type de plages (longue 1 mois ou 4 jours). De même un équilibrage des réserves domicile ou hôtel programmées durant ces périodes sera effectué par type avion et par fonction 100% (CDB, OPL).

Le pilote pourra exprimer un désidérata sur la période longue d'1 mois de planification avant le début de la saison, et après la campagne de congés. Une période de désidérata ne pourra se faire que sur une période ne comprenant pas plus de 4 jours de congés.

Mise en œuvre :

Ces plages seront programmées progressivement sur chacune des divisions de vol en complément du système de réserves domicile ou hôtel actuel, en commençant par les divisions B777 et A320, afin de déterminer le niveau optimal de plages.

A terme, les réserves domicile ou hôtel ne seront affectées que sur des périodes de plages de construction progressive de planning.

ANNEXE 2 REGLES D'UTILISATION AVION MOYEN COURRIER

La présente Annexe s'applique à l'ensemble des pilotes dont la base d'affectation est la région parisienne, à l'exception des dispositions du paragraphe 1.3 et du paragraphe 7 qui ne s'appliquent pas aux instructeurs et stagiaires en qualification de type (phase AEL), Chefs Pilotes, Pilotes Experts et Managers Pilotes, et des dispositions du paragraphe 4 qui ne s'appliquent pas aux Chefs Pilotes, Pilotes Experts et Managers Pilotes.

Ces dispositions complètent, modifient ou remplacent des dispositions des accords du 8 mars 1996, du 20 mars 1997, du 25 novembre 1997, du 21 mars 2001, des mesures à durée indéterminée de l'annexe 5 de l'accord collectif 2003-2005 et du chapitre 4.1. de l'accord PNT 2006 traitant du même objet.

1 - LIMITATIONS PAR PERIODE

1.1. Limitations en temps de travail

La limitation du temps de travail sur 7 jours civils consécutifs est fixée à 55 heures (58 heures en réalisé).

A la demande du pilote, cette limitation sera abaissée à 50 heures (53 heures en réalisé).

1.2. Limitations en heures de vol

La limitation en heures de vol dans le mois civil est fixée à 80 heures (85 heures trois mois civils par année civile, de façon non consécutive).

La limitation à 90 heures sur 30 jours civils consécutifs de la base d'affectation est remplacée par une limitation à 90 heures du 16 du mois au 15 du mois suivant (vérifiée avec les heures programmées).

Les limitations en heures de vol sont en outre complétées par une limitation à 235 heures sur 3 mois civils consécutifs (vérifiée avec les heures programmées).

1.3. Nombre de jours d'activité

Il ne peut être programmé plus de 5 jours consécutifs d'activité.

Une période de 5 jours consécutifs d'activité vol comprendra au moins un découcher.

1.4. Nombre d'activités nocturnes et matinales

Le nombre total d'activités nocturnes et matinales est limité à 5 (avec un maximum de 2 vols de nuit) par 7 jours civils glissants.

Il ne sera pas programmé plus de 4 activités nocturnes et matinales consécutives, sous réserve d'avoir au moins un découcher sur les 4 jours. Sinon il ne sera pas programmé plus de 3 activités nocturnes et matinales consécutives sans découcher.

2 - CONSTRUCTION DES ROTATIONS

2.1. La limitation du nombre de courriers croisés à 21 occurrences du §1.1.1.3 du chapitre 4.1 de l'accord PNT 2006, est remplacée par une limitation à 10 courriers croisés par pilote et par an.

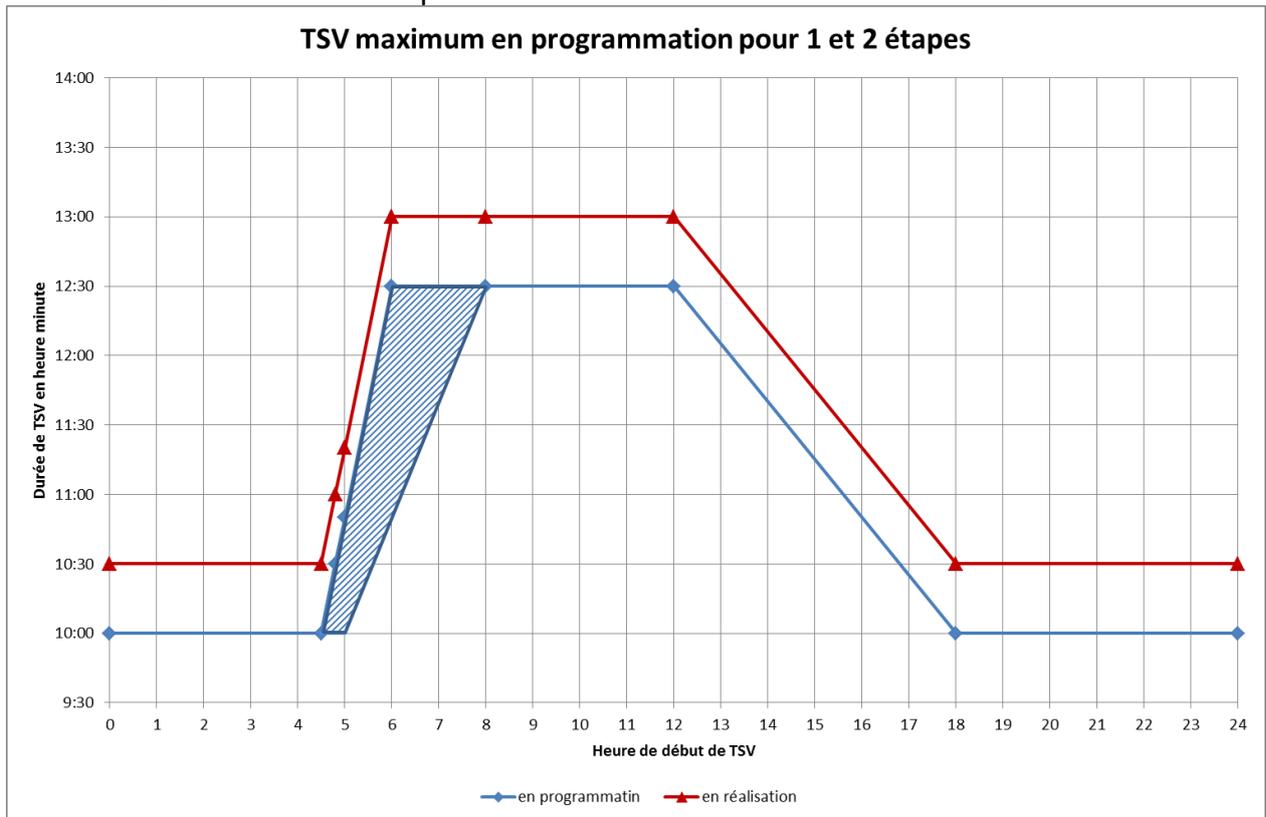
2.2. Les §1.1.1.6. et 1.1.2. du chapitre 4.1 de l'accord PNT 2006, cessent définitivement de produire tout effet.

2.4 Le §1.1.1.1 du chapitre 4.1 de l'accord PNT 2006 est remplacé par : le nombre de TSV supérieurs à 10h00 ne doit pas dépasser 10% du nombre total de TSV sur une semaine de construction des rotations.

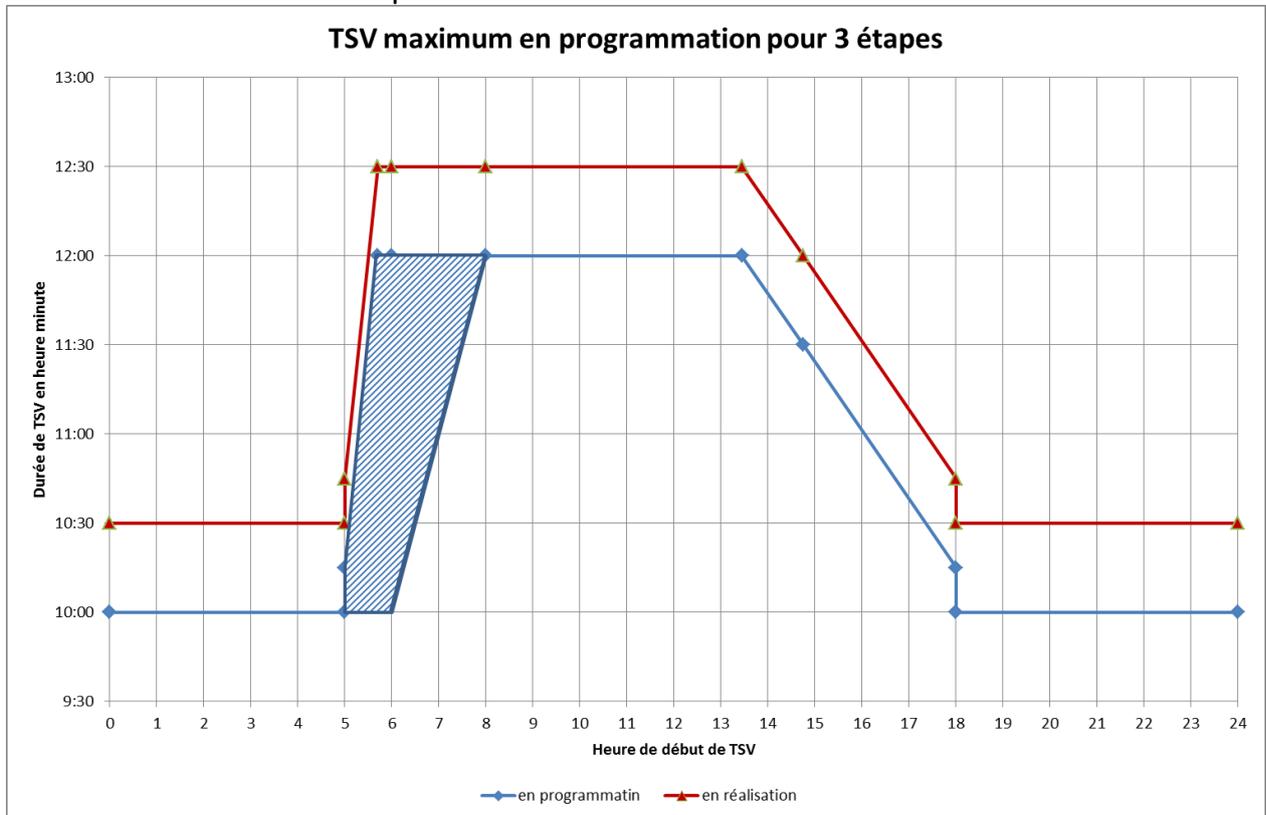
2.5. Limitations de Temps de Service de Vol

Les grilles se lisent en heure de référence au début du service de vol.

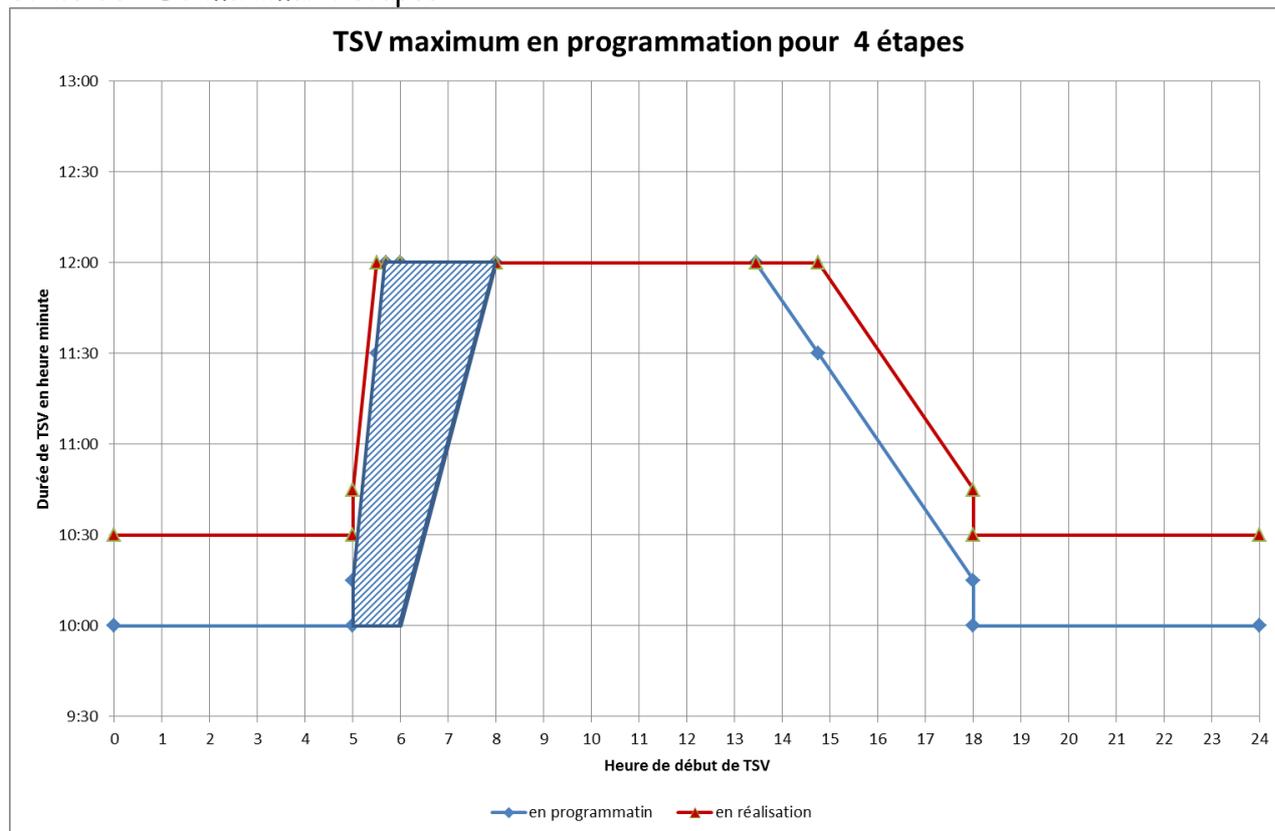
Grille de TSV maximal 1/2 étapes



Grille de TSV maximal 3 étapes



Grille de TSV maximal 4 étapes



Zone hachurée dans grilles de TSV 1 et 2 étapes, 3, et 4 étapes : le nombre de services de vol dont le TSV s'inscrit dans la zone hachurée est limité à 2 sur 7 jours glissants et à 1 par courrier.

3 - LIMITATIONS DE TEMPS DE VOL

Pour les services de vol comportant 1 ou 2 étapes, les limitations en temps de vol programmés sont les suivantes :

Heure de début de TSV	Somme des temps de vol
6h00 à 06h59	08h30
07h00 à 07h59	09h00
08h00 à 16h59	09h30
17h00 à 18h29	09h00
18h30 à 19h59	08h30
20h00 à 5h59	08h00

4 - JOURS D'INACTIVITE

Le nombre de Jours d'inactivité, pour un mois complet d'activité, est de 13 jours dont une période de 5 jours consécutifs.

TABLEAU DE PRORATA DES JOURS D'INACTIVITE MENSUELS MOYEN-COURRIER

Nombre de jours donnant lieu à prorata	0 1	2 3	4 5	6 7 8	9 10	11 12	13 14 15	16 17	18 19	20 21	22 23 24	25 26	27	>27
Nombre de JI mensuels restants	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Durée minimale de la période	5	5	5	4	4	3	3	3	2	2	2	2	1	0

5 - REGLES DE SUIVI ET REALISATION

Si un temps de travail dont l'heure de fin programmée au plus tard à minuit le jour J, empiète en réalisation sur un JI programmé le jour (J+1), le JI sera repositionné (en amont ou en aval) sur le mois, ou à défaut le mois suivant.

La limitation prévue au §1.3 du présent chapitre pourra être dépassée avec l'accord du pilote : nombre de jours d'activité consécutifs porté à 6, limité à 2 fois par mois (avec au minimum un repos ou congé de 4 jours entre les 2 occurrences).

En cas de retard à l'arrivée d'un TSV ayant un RPC supérieur à 12 heures, le RPC pourra être réduit à SUP(TSV réalisé, 12 heures) avec l'accord du pilote concerné afin de permettre le maintien de l'activité suivante.

En suivi, pour permettre au pilote d'effectuer une activité supplémentaire (avec son accord), un JI pourra être repositionné en amont ou en aval sur le mois.

En suivi et avec l'accord du pilote, la durée programmée de 2 JI consécutifs pourra être inférieure à 57 heures avec un mini de 53 heures et une prise de service au plus tôt à 5 heures.

6 - PRINCIPES DE DIMENSIONNEMENT EFFECTIF

Toutes les dispositions relatives au dimensionnement des effectifs autres que celles du présent paragraphe cessent définitivement de produire tout effet.

Le nombre de jours d'activité vol est fixé en moyenne à 13 jours par mois complet d'activité pour un pilote à temps plein. Les pilotes ayant une fonction ou un mandat particulier (Chefs Pilotes, Pilotes Experts, Managers Pilotes, délégué,...) sont comptés au prorata de la part de leur activité vol.

Dans tous les cas le nombre de pilotes (équivalent temps plein) par fonction ne pourra être inférieur aux heures de vol annuelles programmées de la base divisées par 700. De même que dans l'alinéa ci-dessus, les pilotes ayant une fonction ou un mandat particulier (Chefs Pilotes, Pilotes Experts, Managers Pilotes, délégué,...) sont comptés au prorata de la part de leur activité vol.

7 - ORGANISATION PRATIQUE DE L'ACTIVITE

Les plannings seront construits dans le respect des contraintes réglementaires et avec comme objectifs : la couverture de l'exploitation, l'équilibre économique et l'équité entre les pilotes.

7.1 Qualité Planning - Plannings circadiens

Les plannings seront construits afin de limiter les changements de rythmes circadiens.

Un cycle matin est défini par une succession de repos et d'activités vol avec une heure de présentation antérieure à 10h29.

Un cycle soir est défini par une succession de repos et d'activités vol avec une heure de présentation à partir de 10h30.

En programmation, un cycle matin ne pourra pas comprendre plus de 9 activités nocturnes ou matinales.

Par ailleurs, entre deux périodes de repos, la planification des activités nocturnes ou matinales intègrera majoritairement une prise de service de plus en plus tardive.

En programmation, il sera positionné :

- 2 JI pour passer d'un cycle matin à un cycle soir,
- 3 JI pour passer d'un cycle soir à un cycle matin.

Par ailleurs, les rotations commençant par un TSV avec une heure de présentation antérieure à 10h29 (heure de Paris) et se terminant par un TSV avec une heure de présentation à partir de 10h30 (heure de Paris) seront considérées comme un passage d'un cycle matin à un cycle soir.

De même, les rotations commençant par un TSV avec une heure de présentation à partir de 10h30 (heure de Paris) et se terminant par un TSV avec une heure de présentation antérieure à 10h29 (heure de Paris) seront considérées comme un passage d'un cycle soir à un cycle matin.

En suivi, il pourra être positionné une activité avec une heure de présentation antérieure à 10h29 en début d'un cycle soir avec l'accord du pilote. De même il pourra être positionné une activité ayant une heure de présentation à partir de 10h30 à la fin d'un cycle matin avec l'accord du pilote.

L'application de ce paragraphe sera étudié pour les plages de réserve et les réserves.

7.2 Préférences Planning

Il sera mis en place une préférence planning pour les activités vols nocturnes ou matinales.

Dans ce cas, la limitation à 9 activités nocturnes ou matinales dans un cycle matin ne s'appliquera plus pour les pilotes qui auraient choisi cette préférence.