

La fnam en 2021 | 2022, c'est :

Graphisme : deschando.laure@gmail.com - Impression : Mailédit - Photographie Air France : © Christophe Leroux

- Une équipe très largement renouvelée
- Un nouveau nom et un nouveau logo mettant en valeur les métiers de l'aérien
 - Un nouveau site internet
- Une conférence de presse traditionnelle au début de chaque saison aéronautique
 - Des communiqués de presse sur les sujets d'actualité
- Une table ronde pour dévoiler les propositions de la Fnam à l'attention des candidats à l'élection présidentielle
 - Une nouvelle dynamique de communication interne et externe
 - L'organisation d'un congrès annuel



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

La FNAM est l'organisation professionnelle représentant le secteur aérien français, pôle de compétence et de savoir faire. Elle regroupe en son sein 7 groupements professionnels qui représentent les métiers et les entreprises liés au transport aérien. L'objectif de la FNAM est de préserver l'excellence du secteur, de développer les emplois sur l'ensemble du territoire et d'accompagner la transition énergétique.



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

22, avenue Franklin Delano Roosevelt - 75008 Paris

1000 followers
30 000 vues 2000 abonnés
3 publications par semaine

www.fnam.fr



LE TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

- Un rôle économique significatif (500 000 emplois dont près de 100 000 directs)
- Un hub majeur en Europe et dans le monde
- Un maillage français des aéroports outil de désenclavement des territoires
- Une contribution indispensable à la sécurité civile et au travail aérien notamment dans les zones difficiles d'accès
- Un facteur clé dans le choix de l'implantation des entreprises

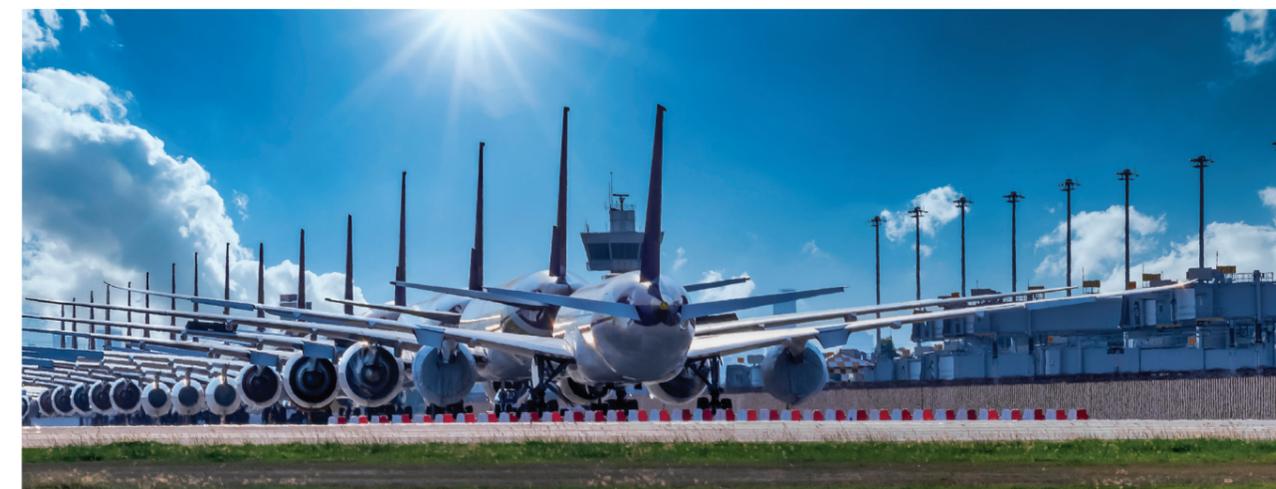


83709

salariés dont 40% de femmes
(Emplois de la branche en 2020)

Entre crises sanitaire, économique et environnementale, la **fnam** au service d'une reprise durable du secteur aérien

1. CRISE COVID



Trafic 2021 vs 2019 en France **-60%** de passagers



70 MILLIONS
de passagers en 2021

180 MILLIONS
de passagers en 2019

LES SECTEURS REPRÉSENTÉS PAR LA FNAM

Compagnies aériennes

Le Groupe Air France représente deux-tiers du secteur aux côtés de 21 compagnies aériennes majeures transportant chacune plus de 10 000 passagers par an.

Aéroports

Plus de 150 aéroports aux fonctions diversifiées constituent un maillage territorial aéroportuaire au service du développement des territoires. Ils sont les garants de l'indépendance française en termes de mobilité au sein de l'Europe et du Monde.

Assistance en escale & Maintenance aéronautique

Les entreprises d'assistance en escale emploient environ 22 000 salariés et ont développé un savoir-faire et des processus

qui font partie intégrante des fondamentaux du transport aérien. Le savoir-faire du secteur de la maintenance aéronautique est mondialement reconnu.

Aviation Générale & Hélicoptères

Réparties sur l'ensemble du territoire, les très nombreuses entreprises affiliées au GIPAG et au SNEH sont largement intégrées au tissu industriel français.

Aviation d'affaires

Avec près de 500 avions basés et plus de 170 000 mouvements opérés en 2020 sur ses aéroports, la France reste le 1^{er} marché européen de l'aviation d'affaires. L'EBAA France compte 70 membres dont 16 opérateurs commerciaux et privés.

Alors que l'activité économique en France a repris avec vigueur à la suite de la crise du COVID, le secteur aérien français est resté en 2021, pour sa part, plongé dans la crise. Le trafic aérien français, en nombre de passagers, s'est ainsi établi à 40% du trafic de référence de 2019.

Si le trafic aérien a été un peu meilleur au cours de l'été 2021 en nombre de vols et de passagers transportés notamment au sein de l'Union européenne, l'activité long-courrier (y compris pour l'aviation d'affaires) est restée particulièrement pénalisée par les fermetures de frontières (Amérique et Asie en particulier) et les confinements dans les territoires d'Outre-Mer (avec une situation sanitaire dramatique dans ces régions). Les résultats financiers des compagnies aériennes françaises ont affiché une baisse très significative de leur chiffre d'affaires en 2021.

Les entreprises du secteur aérien français ont par ailleurs pris, depuis le début de la crise, des mesures importantes de transformation interne qui apparaissaient nécessaires pour faire face à une crise violente mais conjoncturelle.

La FNAM a porté auprès de l'État les demandes d'aides du secteur et notamment l'adaptation d'un certain nombre de dispositifs aux spécificités du secteur aérien. L'ensemble des acteurs du secteur aérien français (aviation commerciale, aviation d'affaires, aviation générale, hélicop-

tères, aéroports, assistants en escale) ont notamment eu recours aux dispositifs d'aides suivants, mis en place par le gouvernement français :

- Dispositifs d'Activité Partielle (AP) et d'Activité Partielle de Longue Durée (APLD)
- Prêts Garantis par l'État (PGE)
- Fonds de solidarité
- Dispositif dit « coûts fixes »
- Fonds « fermeture »
- Report de cotisations sociales, de taxes et de redevances
- Dispositifs d'aides individuelles compatibles avec l'encadrement temporaire communautaire en matière d'aides d'État pour soutenir l'économie dans le contexte du COVID-19

La FNAM a également entrepris les actions nécessaires auprès de l'État afin de faire évoluer régulièrement les règles sanitaires de telle manière à permettre une reprise plus significative des voyages en 2021.

La FNAM a enfin plaidé pour une prise en charge par l'État d'un certain nombre de coûts liés à la crise sanitaire et notamment les déficits de financement des services de la navigation aérienne ou de l'activité régaliennne que constitue la sûreté aéroportuaire.



2. TRANSITION ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT AÉRIEN

Une feuille de route du secteur ambitieuse

Le secteur de l'aviation est résolument engagé dans la lutte contre le réchauffement climatique et la mise en œuvre du « Pacte Vert » européen. Différents rapports de référence (« Waypoint 2050 au niveau mondial, « Destination 2050 » au niveau européen et « Décarbonation » au niveau français) - soutenus par l'ensemble des acteurs du secteur (compagnies aériennes, aéroports, assistants en escale, services de navigation aérienne, constructeurs) - montrent qu'une croissance du transport aérien respectueuse de l'environnement et permettant d'atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050 est tout à fait possible sachant que le secteur aérien n'émet aujourd'hui qu'environ 2,5% des émissions de CO2 d'origine humaine à l'échelle mondiale et qu'un avion de nouvelle génération ne consomme aujourd'hui que 2 litres par passager par 100 km.

La feuille de route impose que les leviers de réduction suivants soient activés simultanément :

- Le développement des carburants aéronautiques durables à un coût compétitif
- L'amélioration de la performance environnementale, y compris acoustique, des avions, avec un effort inédit de recherche et d'innovation (avion électrique et avion à hydrogène pour les distances moyennes et ultra-sobriété pour le long-courrier)
- Des investissements dans le renouvellement des flottes d'avions et engins au sol
- Des procédures opérationnelles conduisant à réduire la consommation de carburant et les nuisances sonores
- Le verdissement des infrastructures aéroportuaires et la mutualisation des flottes de matériels de service aéroportuaire

La France s'est engagée dans des efforts importants visant à développer l'avion « vert » du futur. **La FNAM a plaidé pour que la France soit également précurseur et exemplaire dans le développement d'une filière de carburants durables et détermine très rapidement un plan de déploiement.** Au moment où les États-Unis ou l'Allemagne mettent en place un plan de soutien ambitieux aux carburants durables, la constitution d'une telle filière en France contribuerait à la création d'emplois supplémentaires tout en renforçant l'indépendance énergétique nationale.

La FNAM considère par ailleurs crucial, pour préserver l'ambition de la trajectoire de décarbonation proposée par l'Union européenne, de prévoir pour le secteur aérien un dispositif d'ajustement carbone aux frontières pour éviter une distorsion de concurrence défavorable aux acteurs européens et des « fuites de carbone ».



La Loi Climat & Résilience

A la suite des travaux de la Convention Citoyenne sur le Climat (CCC), le gouvernement français a souhaité traduire, dans la loi, un certain nombre de ses propositions visant à limiter les émissions de CO2 du transport aérien.

La FNAM est intervenue auprès du gouvernement et du Parlement afin d'expliquer le caractère contre-productif et pénalisant pour les « hubs » français de mesures prises à l'échelle nationale alors que le transport aérien français est soumis à une forte concurrence internationale.

La FNAM, regrettant l'orientation punitive plutôt qu'incitative de nombreuses propositions de la CCC, a notamment plaidé pour aménager certaines des mesures comme, en particulier, celle relative à l'interdiction de l'avion sur des liaisons pour lesquelles existe une alternative « bas-carbone ». Les mesures les plus pénalisantes et disproportionnées en termes de taxation additionnelle du transport aérien au niveau national ont également été fermement dénoncées ce qui a conduit à des aménagements indispensables de la loi.

Les propositions de la FNAM à l'attention des candidats à l'élection présidentielle

La FNAM a adressé, le 7 mars 2022, un courrier à l'attention de l'ensemble des candidats à l'élection présidentielle leur faisant part de ses propositions pour le secteur aérien dans la perspective de la prochaine mandature et sollicitant leurs commentaires.

Les courriers de réponse reçus ont été publiés in extenso sur le site internet de la FNAM.

Par ailleurs, au-delà des candidats ayant adressé un courrier de réponse, la FNAM a eu l'occasion au cours du mois de mars de rencontrer les responsables en charge des Transports des principaux candidats dont le Président élu. Ceux-ci se sont notamment montrés intéressés par les moyens à mettre en œuvre afin d'accompagner une transition écologique du secteur aérien.

CHIFFRES CLÉS

10 MILLIONS

de tonnes : Émissions de CO2 Aviation en 2020 en France vs 24 millions de tonnes en 2019

6 MESURES

spécifiques au transport aérien dans la Loi Climat & Résilience

1%

d'emport obligatoire de carburant aéronautique durable depuis le 1^{er} janvier 2022



17

réunions de négociation : un dialogue social dynamique

12

commissions sociales : Accompagnement du réseau RH des adhérents

3. DIALOGUE SOCIAL, EMPLOI ET FORMATION

La FNAM s'attache, dans le contexte de crise qu'a traversé le transport aérien, à conduire un dialogue social de qualité et responsable afin de mener les négociations permettant de faire évoluer les conventions et accords collectifs du transport aérien et à conduire la restructuration des branches la Convention Collective de la Manutention et du Nettoyage en Aéroport Région Parisienne (IDCC 1391) et la Convention Collective Nationale du Transport Aérien et du Personnel au Sol (CCNTA-PS - IDCC 0275).

Elle poursuit ses engagements avec les pouvoirs publics (ministères de l'emploi, de l'éducation nationale, ministère des transports), les partenaires sociaux à déployer ses actions dans les domaines de l'emploi, de la formation pour soutenir les entreprises et salariés du secteur dans la crise et accompagner la reprise d'activité. L'activité sociale a été très soutenue et les réunions des instances paritaires et de négociation ont été nombreuses pour mettre en œuvre les projets emploi-formation. Dans un contexte de crise et d'incertitude sociale quant à la reprise, le dialogue social a abouti à la conclusion d'accords majeurs nécessaires pour le secteur.



LES ACCORDS EN SOUTIEN DE L'EMPLOI DU SECTEUR ET EN ACCOMPAGNEMENT DE LA REPRISE

Air'EDEC 2025

La branche professionnelle du transport aérien et l'ensemble de ses représentants, la Délégation Générale à l'Emploi et à la Formation Professionnelle (DGEFP), l'opérateur de compétences AKTO et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) ont signé un engagement de développement de l'emploi et des compétences pour le secteur du transport aérien appelé Air'EDEC 2025. L'objectif de cet accord est de soutenir l'emploi du secteur, répondre à ses besoins de recrutement et renforcer son attractivité.

Le secteur du transport aérien, qui traverse avec le COVID la crise la plus importante de son histoire, n'en reste pas moins un contributeur majeur à l'économie française et à l'emploi, y compris pour les premiers niveaux de qualification. Après des travaux d'identification des besoins en emplois et en compétences dans la perspective de la sortie de crise mais aussi face aux défis en matière de transition écologique, la branche professionnelle et ses représentants, l'État et AKTO s'engagent dans un plan de développement de l'emploi et des compétences. Ils souhaitent ainsi anticiper et accompagner les transformations métiers en adaptant l'offre de formation et de certification afin de sécuriser les parcours professionnels des salariés du secteur.

Baptisé Air'EDEC 2025, cet accord intervient à la suite de l'engagement pris lors des travaux menés dans le cadre des Assises de l'aérien. Les actions porteront une attention particulière aux TPE-PME du secteur (moins de 250 salariés) ainsi qu'aux salariés les plus fragilisés dans leur emploi (jeunes sans qualification, seniors, salariés en mobilité ou en reconversion professionnelle).

Air'EDEC 2025 s'articule autour de trois axes :

L'axe 1

Construire une cartographie, pour les métiers les plus représentatifs, des aires de mobilité au sein de la branche ainsi que des possibilités de passerelles inter-secteur et inter-branches.

L'axe 2

Rendre lisible les métiers de l'aérien afin de renforcer l'attractivité du secteur en mettant à disposition une plateforme métier dédiée. Il s'agira en outre d'expérimenter une action de formation, l'AFEST (Action de Formation En Situation de Travail) qui a pour particularité d'utiliser et de valoriser les situations de travail comme terrain d'apprentissage pour les métiers du trafic en exploitation aéroportuaire et les métiers de la maintenance aéronautique.

L'axe 3

Intégrer la transformation numérique et l'éco-responsabilité dans les dispositifs certifiant (relation client, management 4.0, agents piste) afin de mettre en place des pratiques d'éco-responsabilité et de mettre en avant l'ambition du secteur sur le plan de la transition écologique.

Cet engagement représente un financement tripartite de 960 K€ financé par l'OPCO (AKTO), la DGEFP et la DGAC et ses actions seront mises en œuvre sur une durée de 3 ans.

Accord PRO A

Un projet d'accord professionnel relatif à la reconversion ou la promotion par l'alternance (PROA) PS/PNC est en cours de signature. Cet accord vise à accompagner et financer les reconversions internes aux entreprises. Cet accord liste les certifications prioritaires pour le secteur de l'aérien.

FINANCEMENT DE LA FORMATION POUR LA BRANCHE

27 M€	DISPOSITIFS ALTERNANCE (CONTRATS DE PROFESSIONNALISATION & CONTRATS D'APPRENTISSAGE)
6 M€	ENVELOPPE FNE
1.3 M€	FORMATIONS ALLOUÉES AUX ENTREPRISES DE MOINS DE 50 SALARIÉS
960 K€	AIR EDEC 2025



4. TECHNIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

La FNAM suit de très près les évolutions réglementaires européennes et nationales. Elle a accompagné ses adhérents sur la mise en conformité de plusieurs règlements européens, et notamment sur :

LA CYBERSÉCURITÉ

La cybersécurité, avec le règlement (UE) 2019/1583 applicable depuis le 31 décembre 2021, et la préparation de la Part IS applicable en 2024

LE RÈGLEMENT 2021/1296

portant sur l'évolution du programme de carburant vers un programme carburant / énergie, applicable au 30/10/2022

L'ÉVOLUTION DE LA FORMATION MARCHANDISES DANGEREUSES

qui devra être fondée sur les compétences des personnels et non plus sur les catégories, applicable au 31/12/2022

L'ÉLABORATION D'UNE CARTOGRAPHIE

des risques génériques pour les organismes Part-CAMO et Part-145. Chaque organisme doit désormais adapter cette cartographie générique à sa propre activité

Observatoire prospectif des métiers et des qualifications de l'aérien



Afin de soutenir et de conduire les études et les travaux de l'observatoire prospectif des métiers et des qualifications de l'aérien, une association paritaire de pilotage de cet observatoire

a été créée. Cette association permettra de supporter financièrement notamment les travaux de la restructuration de la fusion des branches (CNNTA PS et CCR MNA).

Charte féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial



La FNAM fait partie des 12 entreprises et institutions du secteur qui s'engagent

pour la féminisation des métiers du secteur de l'aéronautique et du spatial en parallèle de leur politique active favorisant la mixité professionnelle, à contribuer à un observatoire de l'égalité hommes femmes dans ce secteur mais aussi à partager les bonnes pratiques et à participer à des actions communes portant le label « Féminisons ».

Accords salariaux de branche (avenant 95 de juin 2021 et avenant 96 de janvier 2022)

Les augmentations successives du SMIC en 2021 et début 2022 ont conduit la branche à conduire des négociations salariales aboutissant à la conclusion de deux accords salariaux signés le 23 juin 2021 et le 25 janvier 2022 de façon majoritaire et permettant d'augmenter les minima conventionnels de la branche et de rééchelonner les premiers niveaux de la grille.

Ces accords ont visé à prendre en compte pour les plus bas salaires l'impact de la hausse du SMIC et du taux d'inflation. Compte tenu des enjeux de pouvoir d'achat, de l'inflation et de la poursuite de la hausse du SMIC en 2022, il a été convenu d'une clause de revoyure en septembre 2022.

REPRÉSENTATIVITÉ 2021-2024

La mesure de l'audience des organisations syndicales et patronales de branche intervient tous les 4 ans et permet de déterminer leur représentativité et leur capacité à participer à la négociation collective de branche ainsi qu'à leur financement. L'arrêté de représentativité de branche personnel au sol publié le 4 décembre 2021 a fixé la représentativité suivante :

- Côté organisations professionnelles d'employeurs : FNAM 93,99%
- Côté organisations syndicales : CGT-FO 24,35 %, CFDT 23,10%, CGT 21,12%, UNSA 17,71%, CFE-CGC 13,72%

PROJET PASS R'AILES 2024

Suite à la fusion administrée par arrêté du 23 janvier 2019, la Convention Collective de la Manutention et du Nettoyage en Aéroport Région Parisienne (IDCC 1391) est rattachée à la Convention Collective Nationale du Transport Aérien et du Personnel au Sol (CCNTA-PS) (CCR MNA IDCC 0275).

Le Code du travail laisse aux partenaires sociaux des branches concernées un délai de 5 ans pour remplacer les stipulations conventionnelles actuelles par les stipulations communes lorsqu'elles régissent des situations équivalentes.

Le projet Pass R' Ailes 2024 est construit pour négocier le rattachement de l'IDCC 1391 à l'IDCC 0275. Plus de 15 réunions auront été conduites depuis le mois de janvier 2022 pour préparer les négociations à venir à compter de la rentrée 2022.

Un groupe de travail paritaire a été lancé dès le printemps 2022 pour conduire les travaux de simplification des classifications conformément à l'engagement pris dans le dernier accord salarial. Le calendrier de négociation du processus de rattachement se déroulera jusqu'au printemps 2023.

Représentation à l'EASA



Au travers des associations européennes, et notamment des associations d'aviation générale (ECOGAS) et d'aviation d'affaires (EBAA), la FNAM a été présente dans différents comités et groupes de travail de l'EASA, tels que le SAB (Stakeholder Advisory Board) qui réunit tous les acteurs du transport aérien, le GA.COM (General Aviation Committee) qui traite en particulier les sujets d'aviation générale, ou le groupe de travail sur le FTL (Flight Time Limitation) pour l'aviation d'affaires.

Carence des Mécaniciens

Pour faire face à la pénurie de mécaniciens qui affecte aujourd'hui le secteur, et en particulier les secteurs d'aviation générale et des hélicoptères, la FNAM, via le GIPAG et le SNEH, a écrit un certain nombre de propositions à la DGAC pour essayer de résorber progressivement cette carence. Si toutes les propositions n'ont pas été retenues par la DGAC, celle-ci a proposé de nouvelles pistes, comme faciliter la conversion des licences de mécaniciens militaires vers des licences civiles. Nous sommes toujours en attente de l'application de ces mesures.

Réglementation EES

L'EES (Entry/Exit System) consiste en un système informatique automatique pour les voyageurs provenant de pays tiers et arrivant en Union Européenne. Ce système enregistrera le nom du voyageur, le type

de document de voyage, les données biométriques (empreintes digitales et photos), ainsi que la date et le lieu d'entrée et de sortie en Union Européenne. Ce système devait initialement entrer en vigueur le 1^{er} mai 2022. Cependant, compte-tenu de l'organisation nécessaire à ce système (installation de kiosques dédiés en aéroport), l'UAF, IATA et la FNAM ont demandé un report de l'application de ce règlement. La nouvelle date d'application est désormais le 1^{er} octobre 2022. Il semblerait que les aéroports n'auront toujours pas l'équipement nécessaire et que l'enregistrement des informations se fera manuellement, ce qui risque d'entraîner un allongement des temps d'attente aux douanes.

Dispositif CSCE



Le dispositif CSCE (Compétences Sécurité des Conducteurs et utilisateurs d'Engins aéroportuaires) donne aux entreprises un référentiel de formation de leurs équipes et permet d'augmenter la sécurité sur les aires de mouvement de l'aéroport. Ce dispositif repose sur la mutualisation des audits.

5 entreprises ont été auditées sur la période de juin 2021 à juin 2022, avec quelques points forts relevés, mais aussi quelques non-conformités mineures constatées (la plupart d'entre elles étant uniquement documentaires). Président du comité CSCE depuis sa création, Christian Lespine a quitté ses fonctions et est désormais remplacé par Claude Deorestis.

3
Commissions Affaires Techniques et Réglementaires

12
Réunions de Groupes de travail organisées par la FNAM

35
Participations aux groupes de travail et commissions de la DGAC et de l'OSAC

5. DÉVELOPPEMENT DURABLE



Trajectoire Décarbonation

Dans le contexte réglementaire très actif en matière de développement durable, que ce soit au niveau français, européen ou international, et face aux engagements de réduction des émissions de CO2 pris par le secteur, la FNAM prend part à plusieurs travaux.

Elle a répondu aux différentes consultations sur les textes de loi applicables au niveau français avec la loi Climat et Résilience, et au niveau Européen avec les mesures entourant le plan d'action climat Fit For 55. De plus, elle a participé aux échanges France-OACI en préparation de la 41^{ème} assemblée générale de l'OACI prévue en septembre 2022.

La Fédération a également pris part à différents groupes de travail liés à la stratégie de décarbonation des différents secteurs du transport. Par exemple dans le cadre de la Stratégie Française pour l'Énergie et le Climat, en lien avec différents institutionnels et l'État, elle a contribué à l'élaboration des plans stratégiques et de la feuille de route de décarbonation.

Enfin dans un contexte plus technique, la FNAM a participé aux travaux de concertation au sein du CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile) et a représenté les intérêts des compagnies aériennes dans les choix de technologies relatives à l'amélioration de la sobriété technologique des futurs avions ou bien encore dans la production d'énergie et de carburant décarbonés.

Nuisances Sonores Aériennes

L'ADEME (l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) estime aujourd'hui à 147 milliards d'euros le coût social du bruit en France, dont 6,03 milliards d'euros (4,1%) imputables au transport aérien. Pour autant, le transport aérien, et la FNAM travaillent activement sur la réduction des nuisances sonores aériennes.

Les mesures de réduction du bruit sont regroupées en 4 catégories différentes : la réduction du bruit à la source, qui se fait via le renouvellement des flottes, la planification territoriale (insonorisation des logements en partie payée par la TNSA), les procédures opérationnelles et les restrictions opérationnelles. La FNAM a notamment participé au groupe de travail qui a permis d'élaborer le plan de protection du bruit dans l'environnement (PPBE) de Toulouse-Blagnac, et a répondu aux consultations publiques des PPBE de tous les aéroports français.

Dans le cadre de l'optimisation des procédures opérationnelles, la FNAM a milité pour une généralisation des descentes et montées continues en France, qui permettent de limiter les phases de paliers, et donc de limiter à la fois le bruit mais aussi les émissions de CO2. La FNAM a par ailleurs organisé une session d'échanges entre les adhérents pour aborder les problématiques et bonnes pratiques sur ce sujet.

4
Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains

5
Réponses aux consultations des Plans de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

8
Participations aux sessions plénières de l'ACNUSA

6. ÉCONOMIE ET COMPÉTITIVITÉ



La CSTA a en particulier plaidé pour une modération des redevances dans un contexte de crise profonde due à la pandémie de COVID-19.

Consultations ART

L'Autorité de Régulation des Transports (ART), dans le cadre de la loi DDADUE (Loi portant Diverses Dispositions d'Adaptation au Droit de l'Union Européenne), a consulté les acteurs du transport aérien sur son champ de compétence, et sur les principes d'allocation des produits, des charges et des actifs des aéroports.

La CSTA a répondu à ces consultations. Les principales idées sont les suivantes :

1. Le système de « caisse unique » reste aujourd'hui le système le plus adapté permettant d'établir des redevances en adéquation avec les coûts
2. La CSTA continue de penser que l'ART devrait pouvoir définir à la fois les principes d'allocation mais également les modalités de mise en œuvre, s'assurer du bon respect de ces principes, et enfin pouvoir arbitrer en cas de désaccords persistants entre les exploitants aéroportuaires et les usagers
3. L'établissement des règles d'allocation des actifs doit se faire en concertation étroite et efficace avec les usagers

Cas particulier de la redevance Bagage – Aéroport de Toulouse Blagnac

Lors de sa Commission Consultative Économique, l'aéroport de Toulouse Blagnac a présenté une refonte de sa structure de redevance, en séparant notamment la redevance

bagage de la redevance passager. Depuis le 1^{er} avril 2022, en plus de la redevance passager, chaque personne enregistrant un bagage en soute doit payer une redevance bagage. Estimant que cette décision va à l'encontre de l'article R224-2 du Code de l'Aviation Civile, stipulant que la redevance passager inclut entre autres l'installation du tri des bagages et que l'assiette de cette redevance porte sur le nombre de passagers embarqués, la CSTA et le SCARA ont décidé de porter un recours au conseil d'état contre cette nouvelle structure tarifaire.

Nouvelle Classification Acoustique

Il existe une classification acoustique nationale des avions, qui permet à la fois de moduler la redevance atterrissage en fonction de la catégorie acoustique de l'avion et de définir le montant de TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes) que doit payer la compagnie. Plus les avions sont silencieux, moins les redevances et taxes sont élevées.

La classification n'avait pas évolué depuis 2004, la majorité des avions étant désormais tous dans la même catégorie. La DGAC s'est donc engagée dans une refonte de cette classification, applicable au 1^{er} avril 2022. Cette nouvelle classification doit se faire à recette équivalente de la TNSA et des redevances atterrissage. La CSTA a demandé que soient présentés en CoCoEco les impacts des modulations sur les redevances atterrissage, afin de s'assurer de la neutralité globale de ces modulations.

1
Audition de la Cour des Comptes



Cour des comptes

3
Auditions auprès de l'Autorité de Régulation des Transports (ART)



21
Commissions Consultatives Économiques (CoCoEco), dont 15 tarifaires