



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

COMEX FNAM-CSTA

16 mars 2023

COMEX FNAM-CSTA

ORDRE DU JOUR

- **Ouverture par le Président**
- **Tour de table / actualité des groupements**
- **Actualité Institutionnelle**
- **Actualités FNAM**
- **Actualités du pôle Affaires Sociales et Emploi/Formation**
- **Actualités du pôle Affaires Règlementaires, Techniques et Développement Durable**
- **Intervention de Maxime Millefert – Présentation de la Charte Qualité de Service**

OUVERTURE PAR LE PRESIDENT

TOUR DE TABLE ET ACTUALITE DES GROUPEMENTS

ACTUALITE INSTITUTIONNELLE

ACTUALITE INSTITUTIONNELLE

➤ Principaux textes de Loi au Parlement

- **Projet de Loi de financement rectificative de la sécurité sociale pour 2023 (Retraites)**
- **Projet de Loi industrie verte**
 - Consultation en cours (G. Kasbarian)
 - PJJ attendu en juin 2023 (10 à 15 articles) plus dispositifs relevant du projet de loi de finances 2024
- **Proposition de Loi visant à interdire les vols en jets privés**
 - Audition le 22 mars 2023
 - Discussion du texte au mois d'avril 2023



➤ Actualité parlementaire

- **Audition par l'Assemblée Nationale (1^{er} mars 2023) et le Sénat (15 mars 2023) de MM. David Valence, président, Bruno Cavagné, vice-président, et Pierre-Alain Roche, rapporteur général du Conseil d'orientation des infrastructures**
- **DROMs – Prix du transport aérien**
 - **Audition délégation Assemblée Nationale aux outre-mer : Audition des principaux responsables des compagnies aériennes desservant les outre-mer (14 décembre 2022)**
 - **Audition délégation sénatoriale aux outre-mer (Janvier 2023)**
 - **Création le 9 février d'une commission d'enquête sur le coût de la vie dans les départements et régions d'Outre-mer.**
- **ART : candidature retirée par M. Marc Papinutti avant les auditions devant le Parlement**

SUIVI DES PRINCIPALES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES FRANCE ET UE

■ AU NIVEAU NATIONAL

➤ Loi Climat & Résilience

- **Article 145 (« Règle des 2h30 »)**
 - Décision de la Commission européenne validant le « nouveau » projet de décret proposé par les autorités françaises
 - Publication des résultats de la consultation publique [9 décembre 2022 – 10 janvier 2023]
 - Décret en Conseil d'Etat attendu en mars
- **Article 301 (« Feuille de route de transition énergétique »)**
 - Remise officiellement au gouvernement le 14 février 2023
 - Publication officielle prochaine (communiqué de presse conjoint FNAM GIFAS UAF UFIPEM EFE France Hydrogène)
 - Constitution d'une mission flash sur le développement d'une filière française de Carburants Aéronautiques Durables (CAD)

➤ Navigation aérienne

- Problématique des grèves de solidarité fonction publique (Relance de la Loi Guerriau)
- Manque d'effectifs à Orly

➤ Régulation aéroportuaire

- Publication de l'ART relative au système de caisse
- Interventions CSTA auprès du ministre pour prévenir une évolution de la réglementation pénalisante pour les compagnies



■ AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

➤ Paquet Fitfor55

- Accord intervenu sur l'ETS européen
- Echec sur le texte REFUEL EU (incorporation de CAD)
- Travaux toujours en cours sur la directive de Taxation de l'Energie

➤ Blocage institutionnel sur le Règlement SES2+

➤ Volonté de révision du Règlement 95/93 sur l'allocation des créneaux horaires



ACTUALITES FNAM

ACTUALITES FNAM

- **MISE A JOUR DE LA GOUVERNANCE**

- **Vice-Présidences FNAM et CSTA**

- **NOUVELLES ADHESIONS - CONTACTS**

- **CSTA**
- **GPMA**
- **SCARA**

- **CONGRES FNAM – Jeudi 25 mai 2023 (DGAC)**

- **COMMISSIONS FNAM**

- **Relance commission consommation & droits des passagers**

- **BUDGET FNAM**



Commission consommation – Droit des passagers

1- Constat

- Une commission prévue par les statuts et qui ne s'est pas réunie depuis le 4 mars 2018.
- Nombreux contentieux pendants devant la Cour de justice au lendemain de la crise sanitaire, fondés principalement sur le règlement n°261/2004.
- Le Médiateur du Tourisme et du Voyage a vu croître les demandes depuis 2020 (doublement par rapport à 2019) et qui se maintiennent en 2022 à environ 20 000 saisines (dont les 2/3 tiers concernent le secteur aérien).
- Un droit des passagers principalement issu d'une construction jurisprudentielle source d'insécurité juridique.

2- L'opportunité de relancer cette commission

- Mise en œuvre d'un questionnaire à destination des adhérents (Réponse de : Air France/Air France HOP, Transavia, Corsair, Air Caraïbes, French Bee) et rencontre avec le Médiateur du Tourisme et du Voyage.
- État de la législation relative aux passagers, consommateurs et compagnies.
- Actions d'influence, veille juridique une fois par trimestre et partage de bonnes pratiques.
- Associations aux travaux de la commission de différents acteurs de l'environnement aéroportuaire et aérien (EDV, Médiateur, plateforme aéroportuaire...).
- Prochaine commission au mois d'avril, avec une récurrence a minima d'une commission par an et plus en fonction des actualités et besoins.

POINT BUDGETAIRE

BUDGET : REESTIMATION BUDGETAIRE 2022

RESULTATS

- Budget 2022 : - 431 K€
- Réestimé 2022 : - 350 K€
- Clôture 2021 : -167 K€
- Clôture 2020 : + 309 K€

RAPPEL RESULTATS AVANT CRISE

- 2019 : -177 K€
- 2018 : - 176 K€
- 2017 : - 7 K €

REESTIME 2022 :

CHARGES :

- Location immobilières, honoraires et prestataires stables
- Achats et frais d'exploitation en légère hausse
- Masse salariale en baisse de 7% par rapport au budget initial (absence de juriste pendant 4 mois)
- Avoir MTV (cotisation ramenée à 6K€ versus 24K€) ; cotisation GITL à 50K€

NB : suite AGE EXPAIR prévoir à la clôture 2022 des provisions pour dépréciation titres à hauteur de 40K€

PRODUITS :

- Cotisations : meilleurs CA que ceux prévus budgétairement
- Recettes AGFPN en hausse (85K€ versus 70K€ budgétés)
- Recettes Observatoire (32,5K€) : forte possibilité de non-recouvrement
- Conventions de domiciliation EBAA-GIPAG 2020 réactualisées avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2022 (5K€ domiciliation FNAM et 10K€ mise à disposition CSTA) afin d'éviter les refacturations internes

BUDGET : BUDGET 2023

PREVISION 2023 : Bénéfice de +3K€

CHARGES : en légère augmentation par rapport au réestimé 2022. Les écarts se situent essentiellement sur les postes suivants :

- Frais de colloque : + 10K€ pour renouveler le congrès annuel FNAM et prendre en compte le Salon du Bourget
- Achats et frais d'exploitation en légère augmentation pour tenir compte de l'inflation
- Honoraires : augmentation de 20% pour des études diverses et ajustement honoraires CAC
- Communication : augmentation de 10% pour revalorisation du prestataire Expression et développement de l'Extranet
- Cotisations : cotisation à la MTV à 100% soit 24K€ et GITL à 75% soit 75 K€
- MS : en augmentation par rapport à 2022 (poste de juriste sur année complète)

PRODUITS :

- Hypothèses cotisations 2023 :
 - CSTA : application du barème (90% du CA de 2019 et cotisations groupe AF plafonnées au même niveau d'avant crise COVID)
 - FNAM : application cotisations forfaitaires habituelles
 - Adhésion Easy Jet et CMA-CGM (+ 36K€ en 2022) – 50% réduction pour 1^{ère} année d'adhésion

NB : des appels de cotisations exceptionnelles supplémentaires seront effectués pour la prise en charge de l'étude aviation générale

- Observatoire : aucune ressource en 2023
- Autres produits : nouvelle sous-location sur année complète – changement sous-locataire depuis le 01/03/2023 (mêmes conditions)

BUDGET 2023

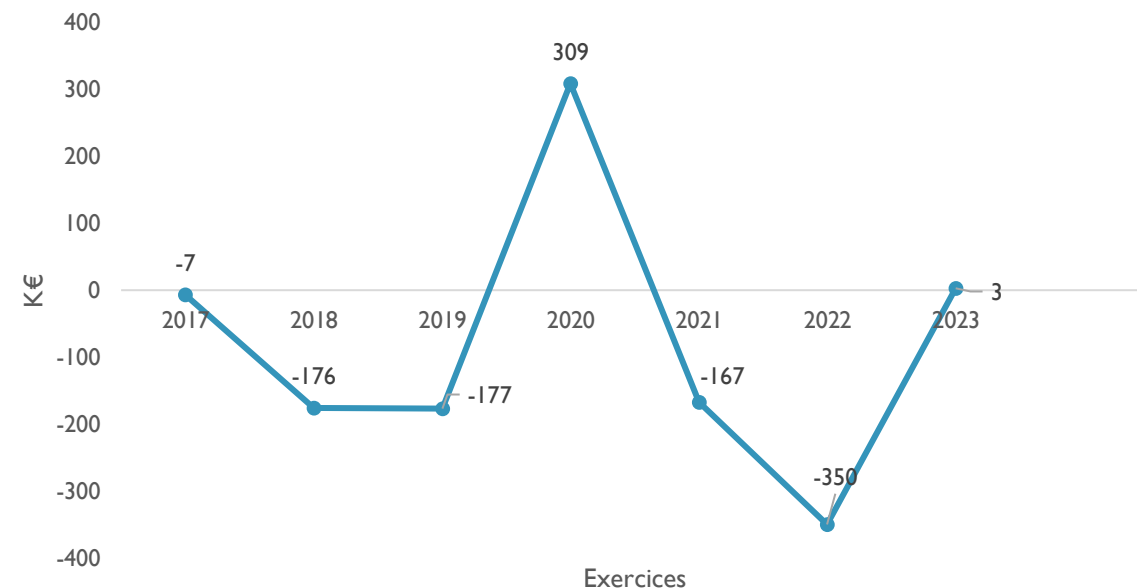
AUTRES HYPOTHESES BUDGETAIRES 2023 :

Résultat prévisionnel	Hypothèses budgétaires
+3 K€	H1 : CSTA : 90 % CA de 2019 et groupe AF plafonné FNAM : cotisations forfaitaires habituelles
+86 K€	<i>H1 avec augmentation de 5%</i>
+31 K€	H2 : CSTA : 100 % CA de 2019 et groupe AF plafonné FNAM : cotisations forfaitaires habituelles
+115 K€	<i>H2 : avec augmentation de 5%</i>

EVOLUTION DES RESERVES :

	Bilan au 31/12/2019	Résultat 2020	Bilan au 31/12/2020	Résultat 2021	IFC au 31/12/2020	Bilan 31.12.2021	IFC au 31.12.2021	Résultat prévisionnel 2022	Réserves prévisionnelles 31.12.2022	Résultat prévisionnel 2023	Réserves prévisionnelles 31.12.2023
Réserves	1 208 592	309 082	1 517 674	-167 909	-31 552	1 318 213	-34 394	-349 364	934 455	3 807	938 262
									H1 : 90 % CA 2019	3 807	938 262
									H1 avec augmentation 5%	86 299	1 020 754
									H2 : 100 % CA 2019	31 581	966 036
									H2 avec augmentation 5 %	115 462	1 049 917

Evolution résultat 2017-2023



POLE AFFAIRES SOCIALES / EMPLOI-FORMATION

Dialogue social

1 – Fusion des branches Transport Aérien & Manutention et Nettoyage en Aéroport

Signature à l'unanimité des OSR de la branche le 14 décembre 2022 d'un accord cadre relatif à la fusion des deux branches ayant pour objet de déterminer les modalités selon lesquelles l'ensemble des entreprises et salariés relevant des dispositions de la CCR MNA, feront application des dispositions de la CCNTA PS adaptées.

Cet accord prévoit la négociation de deux accords sur le 1^{er} semestre 2023 :

- **un avenant de révision de certaines dispositions de la CCNTA PS** comprenant une annexe sur le système de concordance des emplois CCRMNA & CCNTA PS => accord négocié
- **un accord sur les mesures d'accompagnement au rattachement de la CCR MNA à la CCNTA PS** pour les salariés relevant de la CCRMNA au 31 janvier 2024 . Cet accord vise à compenser les impacts sur la rémunération des salariés relevant de la CCRMNA induits par le rattachement à la CCNTA PS => accord en cours de négociation

Mise à signature des 2 accords lors de la CPPNI du 18 avril prochain

2 – Négociation salariales suite hausse du SMIC au 1er janvier 2023 et 1er salaire minima hiérarchiques de la CCNTA en dessous du SMIC

Mise à signature d'un accord salarial 2023 qui prévoit une hausse du 1er niveau des SMH de 2% au 1er février et de 1,5 % au plus tard au 1er octobre ou à la date de la prochaine hausse du SMIC avec maintien des écarts entre les coefficients. Hausse prime panier à 7€ / 6,70€.

Réforme des retraites

1- Un accompagnement de la mise en œuvre de la réforme des retraites négocié entre l'Etat, les organisations syndicales représentatives du personnel navigant et la FNAM

qui limite les impacts pour les personnes navigants dans le cadre du passage de l'âge légal de départ à la retraite de 62 à 64 ans

qui se mettra en place dans le cadre de CRPNAC et sera soumis au CA de la CRPNAC

qui s'articule autour de 3 grandes mesures à travers l'intervention de la CRPNAC

- La prolongation du versement de la majoration pour les PN dont l'âge sera compris entre 62 ans et le nouvel âge légal de départ 64;
- Pour les PN justifiant de la durée d'assurance requise à partir de 62 ans, le versement à compter de cet âge et jusqu'à l'âge légal de départ, d'un complément de majoration, qui ne peut conduire à relever le montant perçu de celui de la pension CNAV à laquelle ils auraient pu prétendre;
- Pour les PN ayant cessé leur activité à partir de 60 ans et qui ne pourraient s'ouvrir des droits à l'assurance chômage jusqu'à l'âge de perception de la retraite CNAV à taux plein, le versement d'une allocation à partir de la cessation du versement de l'ARE en relais jusqu'à l'âge du taux plein et au plus tard à 67 ans.

Les organisations syndicales PNC ont demandé une mesure supplémentaire à l'étude mais dont le coût ne pourrait que s'inscrire dans l'enveloppe calculée par la CRPN pour les 3 grandes mesures. Retenues par le ministre.

Réforme des retraites

2- Un co financement Etat et employeurs

Ce dispositif présente un coût pour la CRPN qui a fait l'objet d'un chiffrage sur la base d'hypothèses raisonnables qui devront cependant être précisées

Ce coût du dispositif progressif sera partagé à part égale entre l'Etat et les employeurs pour une période s'étendant de 2023 à 2030 (le coût prévisionnel estimé pour la période serait de l'ordre de 12M€)

Une étude d'une compensation employeur au travers d'une ou plusieurs mesures, est actuellement en discussions, à priori de type baisse de cotisations sociales.

Une clause de revoyure en 2030 entre l'Etat et les employeurs est demandé par la FNAM sur l'évolution du coût du dispositif ainsi que le soutien qui devra être apporté par l'Etat au delà de la décennie.

3- le travail d'ingénierie est en cours de lancement auprès de la CPRPN.

Emploi Formation

Nos actions pour favoriser l'attractivité et la féminisation des métiers de l'aérien

1/ Au plan de la communication et de la promotion des métiers

- **Refonte de vidéos métiers** et création de visites immersives pour une mise à disposition au salon du Bourget : action financée par L'Etat et AKTO dans le cadre d'AIR' EDEC 2025 (engagement de développement de l'emploi et des compétences sur 3 ans)
- **Salons à destination des jeunes** (salon de l'étudiant, jeunes d'avenir...) **et salons forums spécifiques à l'aérien** (Forum des métiers de l'aérien, SFMA, les ailes du campus, fête de l'aviation, salon du Bourget..)
- **Actions dans le cadre du label Féminisons les métiers de l'aérien** : événement 2023 chez Airbus avec ateliers et tables rondes à destination d'une centaine de collégiennes et lycéennes, visites d'entreprises organisées avec les rectorats, portraits de professionnelles, site web...
- **Création d'un outil pédagogique de promotion de l'aviation bas carbone** destiné aux jeunes et aux demandeurs d'emploi. Lancement à l'occasion salon du Bourget 2023

Emploi Formation

Nos actions pour favoriser l'attractivité et la féminisation des métiers de l'aérien

2/ Formation et certification

- **Rénovation du référentiel Kap aérien vers un dispositif certifiant** : un dispositif de formation dont la finalité est de doter les candidats de connaissances fondamentales relatives à l'environnement du secteur du transport aérien (filiales exploitation, logistique et relation client)
- **Métiers de la piste, création d'une certification commune** (groupe de travail avec les professionnels de l'assistance en escale, les aéroports et les compagnies aériennes) : action financée par L'Etat et AKTO dans le cadre d'AIR' EDEC 2025
- **Création d'une cartographie des métiers et des passerelles de mobilité par région** : action financée par L'Etat et AKTO dans le cadre d'AIR' EDEC 2025

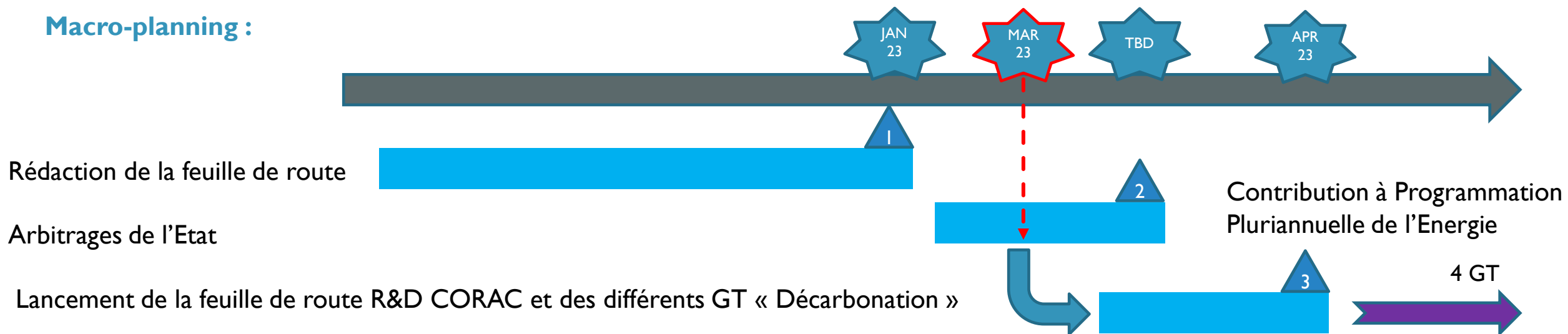
Actualités du Pôle Affaires Techniques, Réglementaires et Développement Durable

Développement Durable : Feuille de route décarbonation du transport aérien

Avancée des travaux

- Rappel :**
- ❖ L'Article 30I de la Loi Climat et Résilience prévoyait que les principales chaînes de valeur de l'industrie française formalisent leur feuille de route de décarbonation d'ici fin 2022.
 - ❖ Les travaux concernant la chaîne de valeur « Transport Aérien » ont été conduits sous le double pilotage DGAC / GIFAS
 - ❖ Ils ont regroupé de nombreux industriels (Airbus, Safran, Thalès), énergéticiens (EDF, TOTAL ENERGIES, AIR LIQUIDE) et opérateurs (ADP, AF ou leurs représentants FNAM/UAF, DSNA)
 - ❖ La FNAM était représentée dans tous les groupes et co-rapporteur des GT1 (énergies décarbonnées) et GT3 (opérations).

Macro-planning :



Développement Durable : Feuille de route décarbonation du transport aérien

Modélisation des conséquences sur le trafic

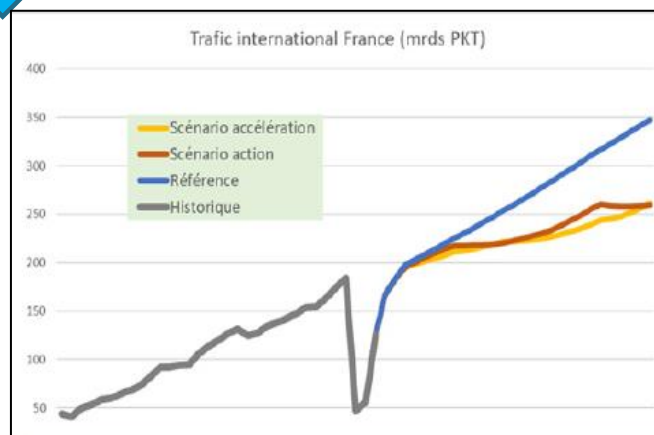
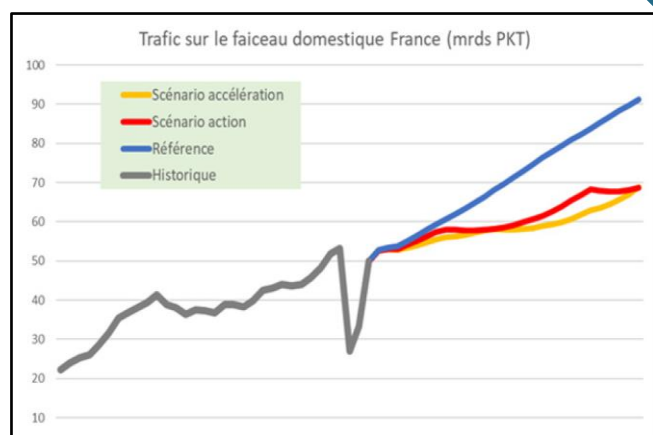
Rappel des scénarios de la feuille de route ART301

3 scénarios de travail

4 variables (leviers d'améliorations)

Prise en compte (partielle) du coût de la décarbonation sur les projections de trafic fonction de :

- ❖ Prévisions socio-économiques France / EU
- ❖ Prévisions des prix du baril
- ❖ Coûts des biocarburants / H2 / LH2



COMEX FNAM - CSTA 16 MARS 2023

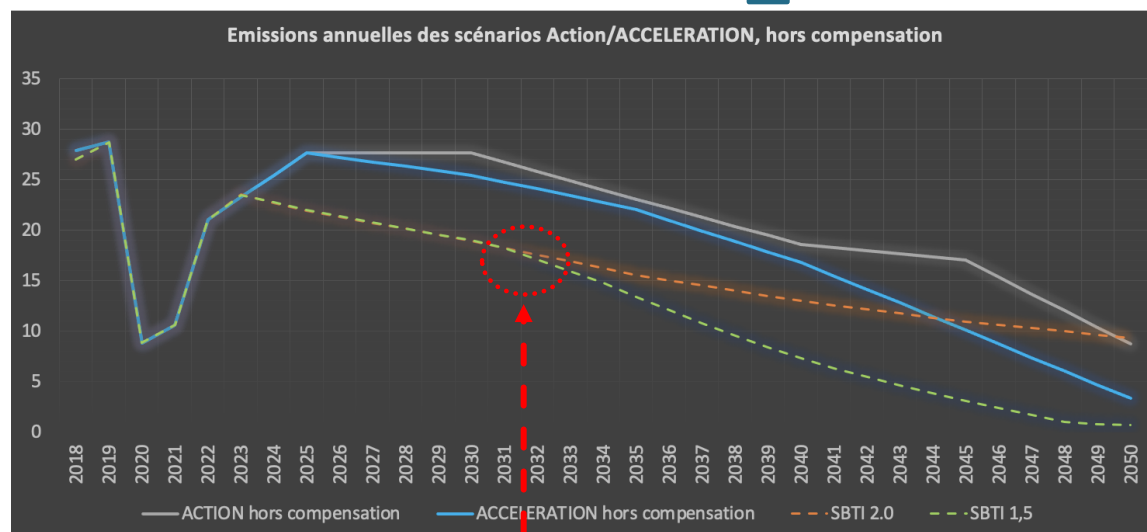
Fréquence de renouvellement des avions		20 ans	
	Modélisation avec prise en compte de l'élasticité-prix		
Croissance de la demande Hydrogène	Prix PtL 2050 haut	Prix PtL 2050 bas	
	Régional 2035 SMR 2045 Pénétration 50%	Régional 2035 SMR 2035 Pénétration 50%	
Carburants Aéronautiques Durables	Refuel EU Aviation Orientation du Conseil EU soit 6% d'incorporation en 2030 Pas de e-BtL	Refuel EU Aviation Proposition du Parlement EU (sauf pour 2030 où on considère 10% d'incorporation en 2030) avec un fort déploiement de PtL ensuite.	Refuel EU Aviation Proposition du Parlement EU (sauf pour 2030 où on considère 10% d'incorporation en 2030) avec un fort déploiement de biocarburants (dont e-BtL) ensuite.
Technologies : gain d'efficacité vs générations précédentes et dates d'entrée en service	Régional -20% en 2035 SMR -30% en 2033 et H2 en 2045 Long courrier -20% en 2037	Régional -20% en 2035 SMR -30% en 2035 et H2 en 2035 Long courrier -20% en 2037	
Opérations	Gains d'efficacité obtenus en fonction de la vitesse de déploiement des différents leviers entre 2018 et 2050 ; différenciés par périmètre (France ou International au départ de la France). (FR : 9,6% / INT : 71%)		

Il en résulte en termes de croissance annuelles moyennées 2022-2050 (CAGR) :

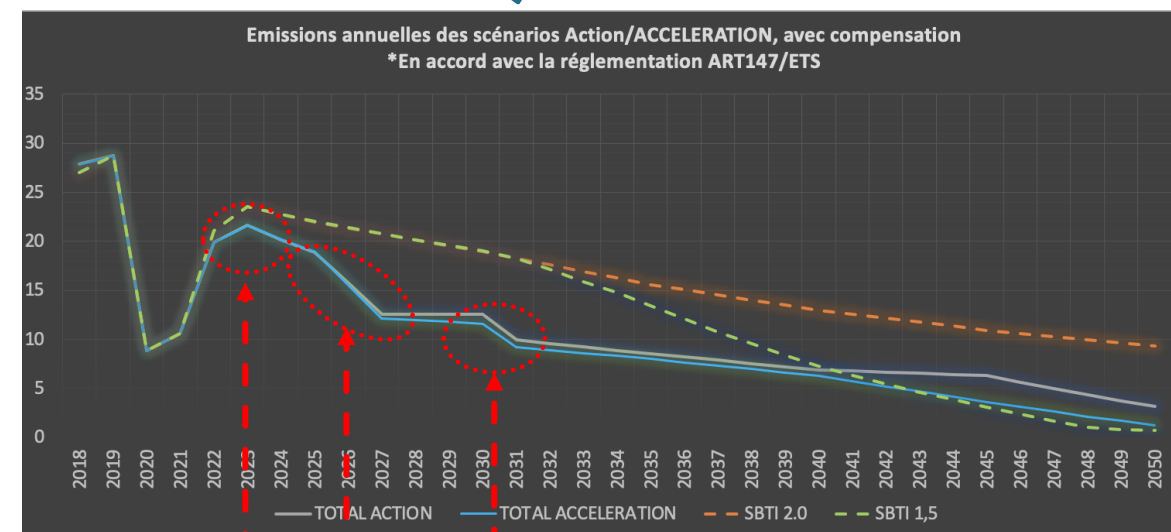
- **0,8%/an** sur le périmètre DOM/DROM (contre 1,8%)
- **1,1%/an** sur le périmètre International (contre 2,1%)

Développement Durable : Comparaison des émissions annuelles de la Feuille de route décarbonation du secteur et du SBTi

Avec prise en compte de la compensation réglementaire



Point de divergence entre "Trajectoire" 2°C et "PathWay 1,5°C"
(en cohérence avec les Accords de Paris)



Art147

2023 : 50% / 2024 : 75% / 2025 : 100%
(DOM)

ETS

2024 : 25% / 2025 : 50% / 2026 : 75% / 2027 : 100%
(DOM+INTRA-UE)

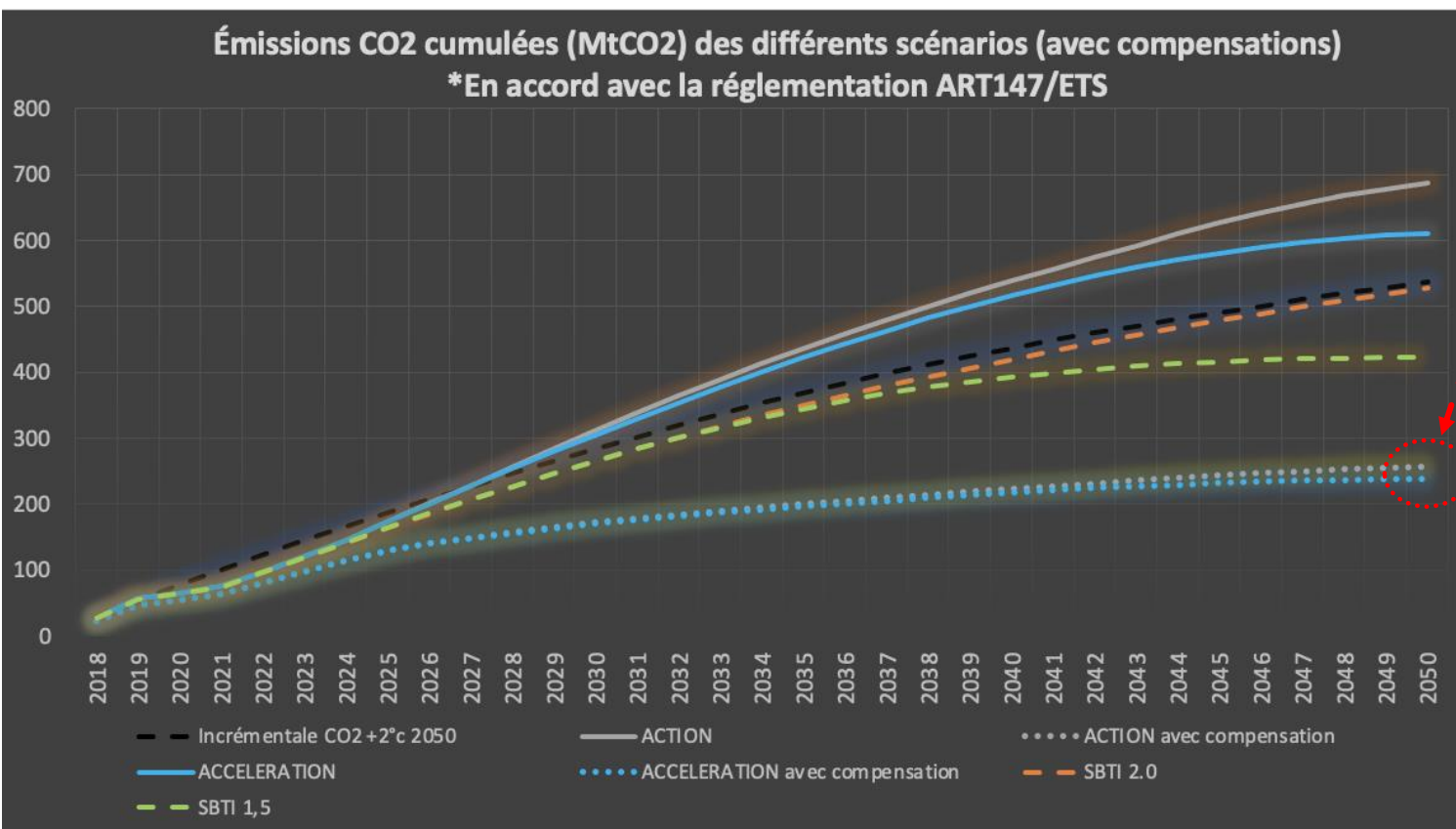
ETS (DROM)

2030 : 100% (DROM)

Développement Durable : Comparaison des émissions cumulées de la Feuille de route décarbonation du secteur et du SBTi

Émissions CO2 cumulées (MtCO2) des différents scénarios (avec compensations)

*En accord avec la réglementation ART147/ETS



- ❖ Les objectifs d'émissions cumulées 2° et 1,5°c sont respectés si les compensations réglementaires au niveau Français et Européen sont décomptés des émissions.
- ❖ Le SBTi ne prend pas pour le moment en compte les critères de compensations
- ❖ Les engagements (Zero Net Carbon) et ceux des accords de Paris sont compatibles avec la feuille de route ART 301 sous réserves de la prise en compte des compensations.

ACNUSA : Couvre-Feu Nantes et Bâle-Mulhouse – Position de l'ACNUSA

- Des arrêtés ont été publiés les 6 août 2021 et le 28 septembre 2021 pour instaurer des couvre-feux respectivement sur les aéroports de Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique, avec mise en application 6 mois plus tard (détail en annexe). Ces couvre-feux ont été présentés par la DGAC comme des couvre-feux en programmation que les compagnies ne sont pas tenues de respecter en cas de contraintes indépendantes de leur volonté.
- La notion de “raisons indépendantes de la volonté du transporteur” n’étant pas explicitée dans l’arrêté, nous avons découvert lors du traitement des premiers cas de manquements par l’ACNUSA en décembre 2022 que celle-ci avait décidé de rapprocher cette notion de la notion de circonstances extraordinaires du règlement 261/2004 qui traite du droit des passagers.
- Dans un communiqué envoyé le 16 janvier 2023 suite à une réunion avec les compagnies, l’ACNUSA écrit donc que les différentes instructions des services du contrôle aérien (ATC), les événements météorologiques, les problèmes techniques, les grèves annoncées à l’avance sont des aléas inhérents au métier de transporteur aérien et ne constituent donc pas de raisons exonératoires.
- Ainsi, l’ACNUSA propose une interprétation qui ne nous paraît pas en accord avec la philosophie de l’arrêté, et va même plus loin que le règlement 261/2004, estimant que les événements météorologiques et les grèves externes à la compagnie ne sont pas des exonératoires du couvre-feu.

Actions FNAM

- Courrier envoyé à la DGAC demandant d’amender l’arrêté pour préciser les raisons indépendantes de la volonté du transporteur afin de ne plus laisser la place à la subjectivité de l’ACNUSA
- Sensibilisation auprès des compagnies pour identifier les cas pour lesquels une amende a été prononcée et qui pourraient faire le cas de recours
- Réflexions sur un potentiel recours sur le communiqué de l’ACNUSA en lui-même (trop tard pour Nantes, mais encore possible pour celui de Bâle-Mulhouse qui devrait être envoyé fin mars)

Régulation Economique des aéroports (1/2)



➤ Echanges soutenus concernant les évolutions de régulation aéroportuaire :

- Publication par l'ART en Janvier 2023 de l'étude "Enjeux et Perspectives des systèmes de caisse dans le secteur aéroportuaire"
- Courrier CSTA : "Maintien des termes et principes de régulation financière aéroportuaire" adressé au Ministre chargé des Transports le 10 février 2023.
- Publication par l'IATA d'une étude "Régulation des aéroports en France", co-signée par IATA, le BAR et la CSTA et transmise au Ministre.



Monsieur Clément BEAUNE
Ministre chargé des Transports
Hôtel Le Play – 40 rue du Bac
75 700 Paris
Paris, le 10 février 2023

Réf. : 15686

Objet : Maintien des termes et principes de régulation financière aéroportuaire

Monsieur le ministre,

L'Autorité de Régulation des Transports (ART) a publié en janvier 2023 deux documents sur lesquels la CSTA souhaite attirer votre attention. Il s'agit d'une part du rapport intitulé « Suivi Économique et Financier des Aéroports » (1) d'autre part de l'étude thématique « enjeux et perspectives des systèmes de caisse dans le secteur aéroportuaire » (2).

Le premier souligne la robustesse de la situation économique et financière des 12 principaux aéroports métropolitains qui sont inclus dans le périmètre de suivi de l'ART. En effet dans son rapport, l'ART fait valoir que, suite à la crise sanitaire « les manques à gagner financiers de ces aéroports équivalent à environ 3 ans de versement de dividendes », soit légèrement plus d'une année de bénéfice. Elle précise, en outre que les taux d'endettement et les trésoreries des aéroports restent



Une autorité de supervision indépendante est en place en France depuis 2016. L'Autorité de Supervision Indépendante (ASI) a été remplacée par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) en 2019. Après seulement quelques années de régulation indépendante derrière nous, les aéroports demandent déjà à l'État de réformer la régulation.

Les grands aéroports français disposent d'un niveau important de pouvoir de marché. Ils desservent de grands centres urbains qui sont à la fois des destinations d'affaires et de tourisme avec peu ou pas de concurrence dans les mêmes zones de chalandise concernant les services aéroportuaires. Il est faux de considérer que les aéroports sont en concurrence sur le marché des services de transport. Les aéroports mettent des infrastructures à disposition, les compagnies aériennes transportent des marchandises et des passagers. Il est d'autant plus important de réguler le pouvoir de marché des grands aéroports qu'un niveau de redevances élevé réduit la concurrence sur le marché du transport aérien.

La situation en France est claire lorsqu'on examine les résultats financiers avant la crise COVID. Les grands aéroports français publient régulièrement des bénéfices supérieurs à leur coût du capital. En 2019, leurs rendements du capital investi (ROIC) se situaient dans une fourchette de 6 à 16 % après impôts. En l'absence de concurrence effective, si l'on considère le coût naturellement plus faible du capital pour les fournisseurs d'infrastructures, on peut conclure, rien que par ce biais, à l'inefficacité de

la régulation économique en France sur la période avant crise.

En France, c'est l'État qui a la faculté de doter l'ART des pouvoirs dont elle a besoin pour réguler efficacement, bien qu'il ait également la qualité d'actionnaire ou coactionnaire. L'État limite les compétences et le champ d'action du régulateur, notamment comparé à d'autres secteurs régulés, laissant ainsi aux aéroports la possibilité de faire des profits excessifs. Malgré les demandes en faveur d'une régulation plus efficace, émises par de nombreuses commissions et rapports, l'État ne donne toujours pas l'ART des pouvoirs nécessaires à l'exercice effectif de son rôle. A titre d'exemple, le rapport Leroux, les rapports de la Cour des Comptes, l'ASI puis l'ART soulignent l'absence totale de l'Autorité dans les décisions relatives à la définition du périmètre régulé, ne serait-ce qu'à titre consultatif. Les investissements aéroportuaires et la qualité du service ne font également pas partie du champ des compétences de l'ART. La Directive 2009/12/CE indique pourtant clairement que les procédures, conditions et critères applicables à la consultation et aux recours doivent être pertinents, objectifs, non discriminatoires et transparents.

- **L'ART a engagé un cycle de consultation.**
- **La CSTA sera auditionnée le 29 mars 2023.**

Régulation Economique des aéroports (2/2)

Comptabilité analytique des aéroports déjà en double caisse :

➤ **Aéroports de Paris :**

- ❖ Le GT "Comptabilité analytique" s'est déjà réuni 6 fois.
- ❖ 2 visites sur site ont également été réalisées.
- ❖ Les échanges sont ouverts et les informations demandées sont globalement fournies.
- ❖ Le besoin de corriger un certain nombre de points a déjà été exprimé.
- ❖ De notre point de vue :
 - Certaines allocations de surface entre les commerces, les zones communes et les zones passagers méritent d'être revues.
 - Certains paramètres (règle 80/20, coefficients de pondération, affectations des charges) mériteraient d'être revus sur une base analytique.
- ❖ A ce stade, ADP a prévu une réponse "globale" à la fin des sessions.

➤ **Nice Cote d'Azur :**

- ❖ 2 réunions organisées par l'aéroport de Nice qui souhaite clore les échanges.
- ❖ Préparation en collaboration avec IATA d'une "liste de questions" et demande de prolongation du groupe de travail.

Affaires Techniques : Avancement de l'étude Aviation Générale et d'Affaires

- Etude confiée au cabinet Arthur D. Little, financée par la FNAM, la DGAC, l'UAF, le GIPAG, l'EBAA France et le SNEH
- Livrables prévus initialement pour le 20 mars.
- Volonté de mettre l'accent sur le volet environnemental de ces activités et de l'impact territorial de ces aviations en France

Rendu du livrable final : 7 avril 2023

**un draft sera envoyé 10 jours avant pour relecture.*

Comités de pilotage : 5 copil organisés

Activité réalisée :

- 20 entretiens réalisés (7 interlocuteurs ont n'ont pas répondu aux relances ou ont décliné)
- Questionnaire: 36 réponses
 - 18 UAF : 28% de taux de réponses
 - 13 GIPAG : 19% de taux de réponses
 - 2 SNEH : 11% de taux de réponses
 - 3 EBAA : 4% de taux de réponses

L'analyse des données récoltées est en cours. Elle est complétée par des recherches complémentaires d'Arthur D Little

Le rapport préliminaire est prévu le 31 mars 2023, le livrable final le 7 avril 2023

Réglementation : Points Divers

En chiffres :

- Réponse à 1 consultation EASA envoyée, 3 réponses en cours
- Réponse aux 8 consultations DGAC APU (Paris, BOD, BVA, LYS, MRS, NTE, NCE, TLS)
- 2 réunions du GT Cyber
- 2 réunions du GT maintenance GIPAG/SNEH

Consultation NPA 2022-11 : modifications importantes de l'AirOps

- Transposition de standards et pratiques recommandées de l'annexe 6 de l'OACI ;
- Mise à jour du règlement sur la gestion et la planification du carburant;
- Section dédiée aux hélicoptères (W&B, nouvelle définition de complexité, SPEC ...);
- Règlements sur les PNC, et la sécurité en cabine ;

Toutes les sections de l'AirOps ont été impactées.

➤ *Seulement un opérateur a répondu suite à notre analyse.*

GT Maintenance GIPAG / SNEH

Nouveau règlement Part-145 en vigueur depuis 02 décembre 2022.

La date finale de mise en application du règlement est fixée au 02 décembre 2024. Tous les écarts devront être soldés à cette date.

Les 2 sessions étaient dédiées au nouveau règlement Part 145:

- Analyse point par point des modifications du règlement → les questions soulevées ont été transmises à OSAC.
- Mise à jour de la cartographie des risques Part-145 en cours, suite à l'analyse du règlement. Une nouvelle session est prévue le 20 mars.



Annexes

ACNUSA : Couvre-Feu Nantes et Bâle-Mulhouse – Rappel des Arrêtés

Des arrêtés ont été publiés les 6 août 2021 et le 28 septembre 2021 pour instaurer des couvre-feux respectivement sur les aéroports de Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique, avec mise en application 6 mois plus tard. Ces couvre-feux ont été présentés par la DGAC comme des couvre-feux en programmation.

	Bâle-Mulhouse	Nantes-Atlantique
Date d'application	6 février 2022	28 mars 2022
Horaires de couvre-feu	Aviation Générale : 22h-06h Aviation Commerciale : ➤ Atterrissage : 00h-05h ➤ Décollage : 23h-06h	Aéronefs chapitre 2 ou chapitre 3 avec marge cumulée < 13 EPNdB : 22h-06h Autres aéronefs : 00h-06h
Dérogations possibles	Décollage des vols commerciaux entre 23h et 00h programmés avant 23h et qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur	➤ Vols programmés entre 21h et 23h30 qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté de la compagnie. ➤ Vols programmés entre 6h30 et 9h qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté de la compagnie

Economie : Régulation économique des redevances aéroportuaires

En chiffres :

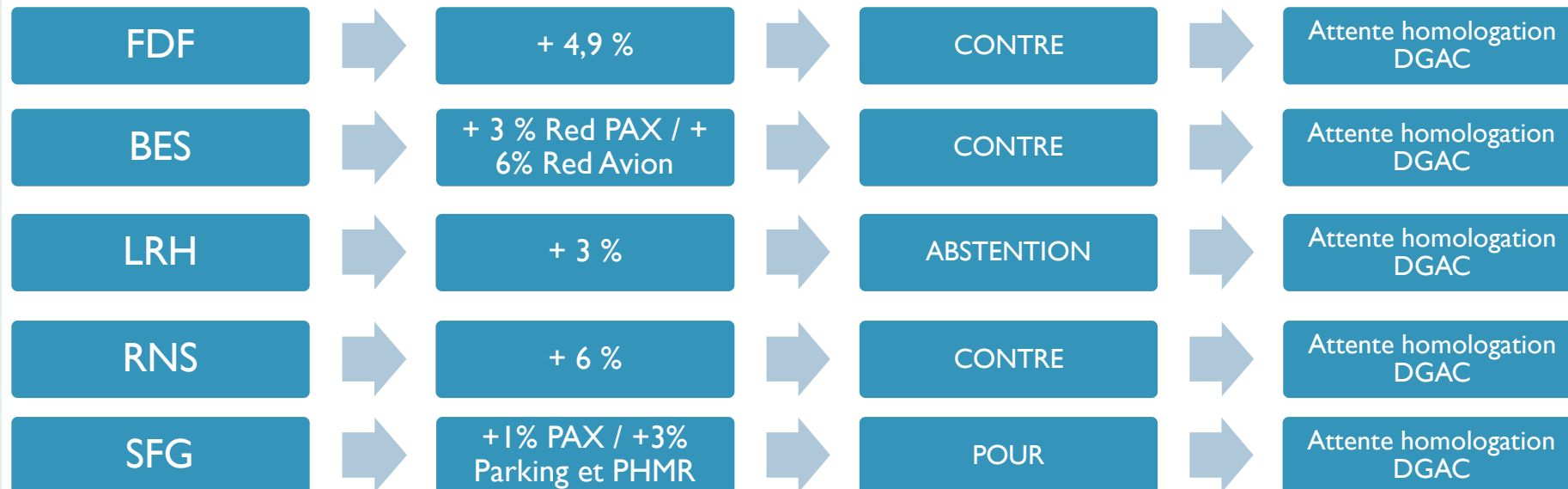
- 5 CoCoEcos tarifaires depuis le dernier COMEX

Mais Aussi

- Réunions du GT Allocation des produits, charges, actifs d'ADP
- Réunion du GT allocation des produits, charges, actifs de l'aéroport de Nice Côte d'Azur
- Réunion Qualité de Service ADP

A venir :

- Bergerac le 4 avril 2023



Economie : Non Homologation des tarifs Marseille et Bordeaux.

L'ART a refusé l'homologation des tarifs :

❖ Marseille-Provence,

Considérant que la hausse globale des tarifs de 6,2% en prenant en compte le préfinancement du cœur d'aéroport, n'est pas modérée.

L'aéroport de Marseille a présenté une nouvelle proposition à l'ART :

- Suspension de la redevance de préfinancement
- Hausse moyenne des redevances de 3,55%

Cette nouvelle proposition est en attente d'homologation de la part de l'ART

❖ Bordeaux-Mérignac,

Considérant que l'aéroport n'a pas transmis aux usagers les règles d'allocation des actifs, produits et des charges, ce qui n'est pas conforme au principe de transparence, et que la hausse globale des tarifs de 10% n'est pas modérée.

L'aéroport de Bordeaux organise donc en ce moment même une nouvelle CoCoEco, avec une nouvelle proposition d'augmentation globale de 5% des tarifs.

**Intervention Maxime Millefert
Présentation de la Charte Qualité de Service**