



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

COMEX FNAM-CSTA

10 octobre 2023

OUVERTURE PAR LE PRESIDENT

COMEX FNAM-CSTA

ORDRE DU JOUR

- **Ouverture par le Président**
- **Tour de table**
- **Actualité Institutionnelle**
- **Point budgétaire et point communication de la fnam**
- **Actualités du pôle Affaires Sociales et Emploi/Formation**
- **Actualités du pôle Affaires Règlementaires, Techniques et Développement Durable**

TOUR DE TABLE ET ACTUALITE DES GROUPEMENTS

ACTUALITE INSTITUTIONNELLE

ACTUALITE INSTITUTIONNELLE

➤ Principaux textes de Loi au Parlement

○ Projet de Loi de Finances 2024

- Création d'une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance.
- Rendement en année pleine de 600 M€ dont 140 M€ environ sur les aéroports (120 M€ sur ADP)
- Affectation de 252 M€ en 2023 de taxe sur les billets d'avions (ex TSBA) à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France
- Pas de hausse de la taxe sur les billets d'avions (ex TSBA) ni d'instauration d'un montant augmenté pour les passagers de l'aviation d'affaires.
- Augmentation de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT) à compter du 1er janvier 2025 sur les carburéacteurs. La TIRUERT est portée de 168 €/hl à 280 €/hl mais disparition du facteur 2
- Hausse progressive et linéaire à partir du 1er janvier 2024 et jusqu'en 2030 de la taxation du gazole non routier (GNR) afin de supprimer progressivement l'exonération partielle dont bénéficiaient certains secteurs dont l'aérien (voir pièce jointe)
- **DISCUSSION PARLEMENTAIRE COMPLIQUEE**
 - ❑ Amendement D. Adam (TVA transport aérien intérieur)
 - ❑ Amendement JM Zulesi (TSBA classe affaires)
 - ❑ Taxation du kérosène sur les vols intérieurs

○ Adoption du projet de Loi Industrie Verte

- Amendement proposé par la FNAM visant à inclure les Carburants Aéronautiques Durables (CAD) dans les technologies éligibles

○ Proposition de loi relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social et à l'adéquation entre l'ampleur de la grève et la réduction du trafic

- Examen le 4 octobre en Commission du Développement Durable et des Transports (CDDAT) – Examen en séance publique octobre-novembre.

○ Loi de Programmation Energie Climat

➤ Actualité parlementaire

- ART : absence de Président à la suite de la candidature retirée par M. Marc Papinutti



SUIVI DES PRINCIPALES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES FRANCE ET UE

■ AU NIVEAU NATIONAL

- **Loi Climat & Résilience**
 - **Prix minimum sur les billets d'avion**
 - Proposition portée par les autorités françaises au niveau européen
 - **Article 30I (« Feuille de route de transition énergétique »)**
 - Décrets Programmation Pluriannuelle de l'électricité (PPE) et SNBC-3
 - Suites de la mission sur le développement d'une filière française de Carburants Aéronautiques Durables (CAD)
- **Tarif de Sécurité et de Sûreté (T2S)**
 - Avances remboursables de 750 M€ payables à partir du 1^{er} janvier 2024 (8 ans)
 - Augmentation significative de la T2S à prévoir (déficit anticipé de 2 milliards d'euros d'ici à 2030)
- **Régulation aéroportuaire**
 - Travaux finalisés entre la CSTA et l'UAF sur des convergences possibles sur l'évolution de la réglementation



■ AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

- **Paquet Fitfor55**
 - Accord intervenu sur l'ETS européen
 - Accord sur le texte REFUEL EU (incorporation de CAD)
 - Travaux toujours en cours sur la directive de Taxation de l'Energie
- **« Net Zero Industry Act » (IRA européen)**
 - Objectif d'inclusion des CAD dans l'annexe réservée aux technologies stratégiques
- **Poursuite a minima des discussions sur le Règlement SES2+**
 - Trilogue en cours avec des chances limitées de progrès
- **Abandon des projets de révision du Règlement 95/93 sur l'allocation des créneaux horaires & 1008/2008**



ACTUALITES FNAM

POINT BUDGETAIRE

BUDGET 2023 / PRE-BUDGET 2024

ELEMENTS BUDGETAIRES 2023

- BUDGET INITIAL DEC 2022 : -7K€
- BUDGET ACTUALISE JUIN avec CA 2022 et augmentation de 5% : + 147 K€
- SITUATION AU 31/8/2023 : +250 K€
- Nouveaux membres en 2023 :
 - CMA CGM Air Cargo au sein de la CSTA
 - Easy jet au sein du GPMA

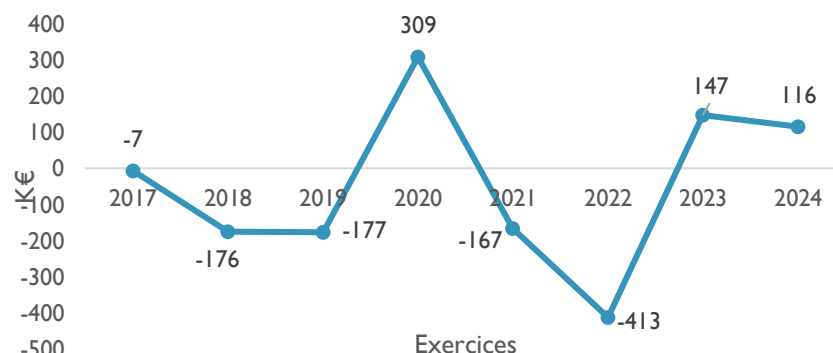
RAPPEL RESULTATS

- 2022 : -413K€
- 2021 : -167 K€
- 2020 : +309K€
- 2019 : -177K€
- 2018 : - 176 K€
- 2017 : - 7 K €

PREVISION 2024 : Bénéfice de 116K€

- **Charges** : en légère augmentation par rapport au réestimé 2023 (+4%)
 - Cotisations : principalement GITL à 100 K€ (plus d'abattement) + MTV à 24 K€ + adhésion à la Confédération acteurs tourisme (+ 5K€)
 - Honoraires : augmentation des postes études diverses (80 K€) et avocats (50K€)
 - Achats et charges d'exploitation (+3%)
 - MS stable (recrutement d'un stagiaire sur 6 mois)
- **Produits** :
 - Cotisations : sur la base des cotisations 2023 avec application de la seconde augmentation de 5%
 - AGFPN : 80 K€
 - Autres produits :
 - Locations / domiciliations : diminution de 10 K€ sur loyer HANVOL (récupération bureau) / location Owwner et domiciliation GIPAG-EBAA stables
 - Mise à disposition HANVOL/EBAA/GIPAG stable

Evolution résultat 2017-2024



EVOLUTION DES RESERVES :

Réserves au 31.12.2022	Résultat prévisionnel 2023	Réserves prévisionnelles 31.12.2023	Résultat prévisionnel 2024	Réserves prévisionnelles 31.12.2024
904 967	147 209	1 052 176	116 491	1 168 667

ACTUALITES FNAM

■ COMMISSIONS FNAM

- Relance commission compétitivité (mai & septembre 2023)
- Relance commission consommation & droits des passagers (avril 2023)

■ CONGRES FNAM – Jeudi 23 mai 2023

■ COMMUNICATION FNAM

- Communiqués de presse des 31 août et 28 septembre 2023 (Taxation du transport aérien)
- Communiqué à venir à la suite de la plainte portée devant le Jury de Déontologie de la Publicité (« Fer de France »)
- Tribune commune FNAM UAF sur la taxation de l'aérien
- Interventions médias (BFM, France Info, LCP,...)

■ CONFERENCES DE PRESSE

- 12 octobre 2023 – Actualité du transport aérien IATA FNAM (AJPAE)
- 7 novembre 2023 – Perspectives Saison hiver 2023/2024

■ PRESENCE FNAM SUR LES RESEAUX SOCIAUX

Réseaux sociaux de la FNAM

Comptes sociaux réactivés début 2022 après une longue période d'inactivité.

X (anciennement TWITTER) :

- . 1270 followers
- . Audience complémentaire assurée via les partages systématiques du compte @AvgeeksFR (compte aérien de M.Tymen), avec 20K followers
- . Entre 38 et 60K impressions* mensuelles selon actus

LINKEDIN :

- . 4120 abonnés (x10 depuis reprise d'activité)
- . 310K impressions*, 535 partages et 4600 réactions sur 12 mois
- . 350 posts/an (moyenne de 3 par semaine)

Comptes proches de la FNAM :

Air Emploi (LinkedIn : 3 325 | X : 630 followers)

Féminisons les métiers de l'aérien (LinkedIn : 1 345 abonnés | X : 110 followers)

AFMAé (LinkedIn : 7K | X : 415 followers - compte éteint depuis fin 2022 -)

Union des Aéroports Français (LinkedIn : 4800 abonnés | X : 715 followers)

GIPAG (LinkedIn : 541 abonnés)

CSAE (LinkedIn : 432 abonnés)

Hanvol Insertion (LinkedIn : 1700 abonnés)



Pour info :

GIFAS (X : 9K followers | LinkedIn : 64K)

L'Aéro Recrute (LinkedIn : 10 200 abonnés)

Réseaux sociaux de la FNAM

> Objectif : **renforcer l'audience cumulée** de la sphère digitale "FNAM"

> 3 actions souhaitées et à répercuter au sein de vos équipes digitales :

1/ **Inviter nos audiences respectives à suivre les comptes** de la sphère FNAM (trois publications hebdomadaires minima).

2/ **Partager systématiquement (retweet)** les communiqués de presse et décryptages de la FNAM (avec ou sans commentaire). Dont de la part d'@AFNewsroom (41K followers) et @CorsairNewsRoom (634 followers). La FNAM partage déjà quasi systématiquement les publications des comptes pro-FNAM. Réciprocité appréciée.

3/ **Instaurer un RDV régulier (mailing spécial, visio...) de coordination** des équipes Communication 2 à 3 fois par an (co-production éditoriale, réunions presse, congrès, ripostes, vidéos GIPAG sur YouTube,...)

fnam 4 083 abonnés
3 juin · 🌐
ETUDE pour la #FNAM, European Business Aviation Association (EBAA), France, GIPAG, le #SNEH (Syndicat national des exploitants d'hélicoptères), L'Union des Aéroports Français (UAF) % En réponse aux caricatures... voir plus



FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers)
4 083 abonnés
3 juin · 🌐
TRIBUNE | Décarbonons l'air au lieu de l'entraver ! Face aux freins (taxation...) alors qu'il faudrait encourager sa #décarbonation, la tribune de Guillaume Faury, PDG Airbus, du GIPAG - Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales, de Pascal de Langrais, président de la FNAM & Thomas Join de l'Union des Aéroports Français (UAF) dans le Journal du Dimanche.

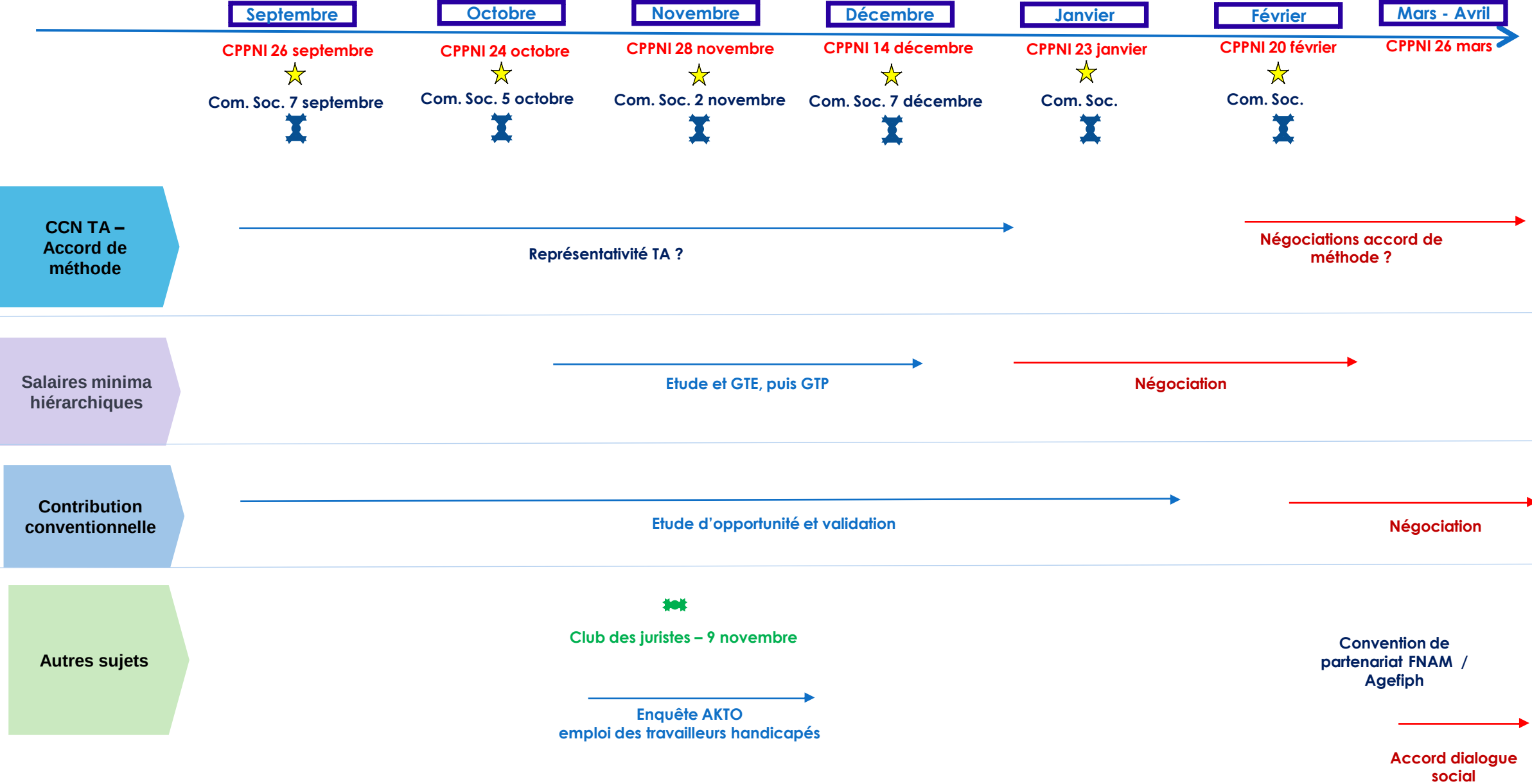


FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) ***
fnam 4 103 abonnés maintenant · 🌐
Tout savoir sur la #FNAM sur notre site www.fnam.fr ! Nous représentons :
✈️ Plus de 95 % du transport aérien français
✈️ 7 groupements
✈️ Plus de 370 entreprises
✈️ 9 métiers, avec + de 100 000 collaborateurs
Notre mission : promouvoir les intérêts du secteur #aviation sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires.
📱 Suivez également les pages LinkedIn de L'Union des Aéroports Français (UAF), le GIPAG, la CSAE Chambre Syndicale de l'Assistance en Escal, AIREMPLI Espace Orientation, Féminisons les métiers de l'aéronautique, AFMAE et Hanvol Insertion !



Actualités du pôle Affaires Sociales / Emploi-Formation

Dialogue Social - calendrier prévisionnel des négociations de branche T4 2023 et S1 2024



Réforme des retraites

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

1. Feuille de route votée en CA CRPN le 21 juillet 2023 :

- Prolongation du versement de la majoration entre 62 ans et le nouvel âge légal 64 ans
- Pour les PN justifiant de la durée d'assurance requise à partir de 62 ans, doublement de la majoration à compter de cet âge et jusqu'à l'âge légal de départ (plafonné à la pension CNAV)
- Pour les PN ayant cessé leur activité à partir de 60 ans, versement d'une allocation à partir de la cessation du versement de l'ARE jusqu'à l'âge du taux plein et au plus tard à 67 ans (non cumulable avec la majoration et plafonné à la pension CNAV)
- Pour les PN cessant leur activité entre 55 et 60 ans en raison d'une inaptitude définitive et n'ayant pas la durée d'assurance requise à 62 ans, doublement de la majoration entre 62 ans et le nouvel âge légal de départ à la retraite (plafonné à la pension CNAV)

3 mesures prévues par la lettre signée par les ministres

Mesure demandée par les OS PNC

Financement de ces nouvelles prestations :

Cotisation CRPN sous I PASS, financée à 99% par les employeurs / 1% salariés

Taux fixé initialement à 0,4% à compter du 1^{er} janvier 2024, puis sur proposition du CA de la CRPN, du Ministre en charge de la sécurité sociale.

2. Projet de décret transmis à la CRPN,

demande FNAM d'ajouter la précision « ne pouvant excéder la pension CNAV » pour les mesures concernées

3. Participation de l'état au coût du dispositif restant à finaliser

Emploi Formation

■ CQP PNC :

- en 2023 : environ 300 dossiers validés au global ;
- prévisions pour 2024 : environ 200 dossiers (au 1er trimestre 2024).

■ Rapports de branche : présentation aux instances paritaires en novembre 2023

De nouveaux indicateurs portant sur de nouvelles thématiques sont créés :

- L'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ;
- L'emploi des personnes en situation de handicap ;
- Les enjeux liés aux transitions écologiques et énergétiques ;
- Le télétravail ;
- Les pratiques de formation, en particulier dans les entreprises de plus de 50 salariés.

Emploi Formation

■ Travaux dans le cadre d'Air EDEC

- Etude d'opportunité de certifications pour les métiers de la piste : livrable 6 novembre 2023

Analyse des certifications existantes des métiers de la piste afin de mesurer l'opportunité de création d'une certification commune, voire de plusieurs certifications, en prenant en compte toutes les composantes de ces métiers (bagagiste, assistant piste, assistant avion, agent d'exploitation...).

- **Cartographie dynamique des métiers les plus représentatifs de la branche**, un outil qui permet par zone géographique d'identifier les mobilités et passerelles inter secteur et inter branches, ainsi que des offres de formation :

=> **livraison de l'outil & communication : livrable fin octobre 2023.**

- Action en faveur de l'attractivité des métiers : poursuite des travaux sur la création de visites immersives avec accompagnement d'AFMAÉ et d'Air Emploi : livrable 1^{er} semestre 2024.

- Préparation d'un avenant à l'accord cadre EDEC de l'aérien : validation de l'Etat au 1^{er} trimestre 2024 afin d'intégrer une étude sur l'impact de la décarbonation de l'aérien en matière d'emploi formation.

■ Poursuite de l'étude d'opportunité sur une contribution conventionnelle de branche

Actualité juridique sociale

Arrêts du 13 septembre 2023 concernant l'acquisition de congés payés pour les salariés en arrêt de travail

La Cour de cassation a jugé, le 13 septembre 2023, dans le cadre de plusieurs affaires, que les dispositions du droit français qui ne sont pas conformes au droit de l'Union européenne devaient être écartées par les employeurs et ne pouvaient donc plus s'appliquer (Cass. Soc., 13 septembre 2023, n°22-17.340, n°22-17.638, n°22-10.529).

- **Quelles sont les évolutions prévues par ces arrêts ?**

- ☐ Le salarié malade aura droit à des congés payés sur sa période d'absence, même si cette absence n'est pas liée à un accident ou à une maladie professionnelle ;
- ☐ En cas d'accident du travail, le calcul des droits à congés payés ne sera plus limité à la première année de l'arrêt de travail ;
- ☐ La prescription du droit à congés payés ne commence à courir que lorsque l'employeur a mis le salarié en mesure d'exercer celui-ci en temps utile.

- **Qu'est-ce que prévoit la convention collective ?**

La CCN TAPS prévoit que les salariés en arrêts de travail indemnisés par l'employeur acquièrent des droits à congés payés (indemnisation entre 4 mois et 1 an selon la catégorie professionnelle et l'ancienneté des salariés).

- **Quelle préconisation ?**

Au regard des impacts financiers pour les entreprises, la Fnam recommande d'attendre la position du Ministère du travail sur le sujet ainsi que celle du Medef ayant consulté tous les secteurs.

Compte-rendu de la réunion Medef / Ministre du travail : « *Le cabinet Dussopt considère que le code du travail reste en vigueur en l'absence de modification législative mais reconnaît tout de même, à l'instar des experts du pôle social du MEDEF, que l'application de la loi nationale par les employeurs les expose à des réclamations des salariés et des contentieux qui seront nécessairement perdus par les entreprises en l'absence de revirement jurisprudentiel de la Cour de cassation. (...) **Concrètement, il appartient donc aux entreprises de décider d'appliquer ou non la règle jurisprudentielle en toute connaissance de cause** ».*

Actualité juridique sociale

Bonus-malus

▪ Rappel du dispositif

Bonus-malus : modulation de la contribution patronale à l'Assurance chômage des entreprises d'au moins 11 salariés en fonction du taux de séparation médian du secteur (fins de contrats imputables à l'employeur ou au secteur d'activité concerné).

Sont imputables à l'entreprise les fins de contrat de travail (CDI, CDD) et les fins de contrat de mission d'intérim, suivies dans les 3 mois d'une inscription à Pôle Emploi.

→ Modulation du taux de cotisation = taux de séparation de l'entreprise / taux de séparation médian de son secteur d'activité

✓ si taux > au taux médian du secteur = cotisation majorée (maxi : 5,05 %)

✓ si taux < au taux médian du secteur = cotisation minorée (mini : 3 %)

→ **Rappel du taux médian du secteur : 44,33%**

Les Urssaf ont communiqué aux employeurs leur taux de contribution.

Il est vivement recommandé aux entreprises de demander la liste des fins de contrat de travail suivies d'une inscription en tant que demandeurs d'emploi ayant servi au calcul du taux de contribution d'assurance chômage modulé par le bonus-malus.

Actualité juridique sociale

Bonus-malus

- La Fnam a déjà alerté le Medef sur ces remontées et la confédération des acteurs et du tourisme souhaite réaliser des actions pour contester le dispositif.
 - A minima, la Fnam pourrait adresser un courrier de demande de neutralisation du dispositif pour la période des Jeux Olympiques 2024.
- **Quid d'une action commune au sein du secteur du transport aérien pour contester le bonus-malus applicable aux CDD saisonniers ?**

Actualité juridique sociale

Point sur la conférence sociale de mi-octobre

Conformément à l'engagement de l'Exécutif suite à la réforme des retraites, une conférence sociale sera organisée le 16 octobre.

Celle-ci réunira les partenaires sociaux au niveau national et interprofessionnel et afin d'aborder les sujets suivants:

- ❖ **L'évolution des salaires dans les branches** (les minima inférieurs au Smic, les classifications, le tassement des grilles, les NAO d'entreprises et les carrières professionnelles) ;
- ❖ **Les temps partiels subis et le sous-emploi ;**
- ❖ **L'égalité entre les femmes et les hommes.**

Livrable de la conférence : « un diagnostic partagé, avec un objectif au-delà des minima de branche ». Une feuille de route sera ensuite transmise aux partenaires sociaux après cette réunion.

Actualités du Pole Affaires Techniques, Réglementaires, Economie et Développement Durable

Régulation Aéroportuaire : Travaux CSTA/UAF

- ❖ Document de restitution envoyé le 28 septembre à la DGAC, au cabinet du ministres des Transports et à l'ART.
- ❖ Exclusion du communiqué (à leur demande) des aéroports de Nice et ADP
- ❖ Des groupes de travail sur 3 thématiques différentes ont été conduits, avec les remarques et conclusions suivantes :
 - 1. Sur les Contrats de Régulation Economique (CRE)**
 - Ont été identifié plusieurs points bloquants sur l'établissement de CRE actuellement, comme le processus complexe entrainant une charge de travail très importante pour une durée de CRE qui pourrait être plus longue pour rentabiliser le travail fourni. Un modèle de CRE pourrait être établi pour faciliter le travail futur.
 - Il nous paraît important que le rôle des compagnies aériennes soit renforcé
 - 2. Sur les Commissions Consultatives Economiques (CoCoEco)**
 - Revoir la composition de la CoCoEco et les règles de vote
 - Faire en sorte que l'accord des parties en CoCoEco soit privilégié, avec un rôle plus souple de l'ART en cas d'accord. L'ART agirait en tant qu'instance d'appel et de recours en cas de désaccord, son rôle devant être précisé.
 - Améliorer le processus d'information et de transparence.
 - Mettre en place des concertations régulières sur certains thèmes dans le cadre des CoCoEco (niveau de trafic, qualité de service, investissements, ...)
 - 3. Sur les évolutions du régime de caisse et du cadre de régulation**
 - Pas de consensus concernant l'évolution du régime de caisse
 - Seul accord sur le fait que s'il devait y avoir une évolution du régime de caisse pour certains aéroports, elle doit s'accompagner d'un CRE.

Transition Ecologique : Prochaines étapes

RTE

- ❖ RTE a publié son rapport d'analyse sur les trajectoires du mix énergétique Français à horizon 2030-2035
- ❖ Des publications sectorielles définissant le fléchage des différentes ressources sont attendues d'ici la fin de l'année
- ❖ En ce sens plusieurs rencontres seront organisées avec la FNAM et le GIFAS pour conforter les diverses allocations dont le secteur aérien sera bénéficiaire pour la production de carburant aérien durable

ADEME

- ❖ Des workshops se tiendront dans les prochains mois réunissant la totalité du secteur des transports pour définir les émissions-carbone de chaque secteur de manière détaillée, qui seront utilisées dans les bases de simulation d'impact des trajectoires de décarbonation de l'État.

CORAC

- ❖ Les groupes de travail du CORAC « ambition décarbonation » continuent leur process en cours et organiseront une restitution lors du prochain CORAC Ministériel en Décembre.

Nuisances Sonores Aériennes : Etudes d'impact selon l'approche équilibrée

Point d'étape sur l'avancée des études d'impact selon l'approche équilibrée :

- **Lille** : la FNAM a été auditionnée par le cabinet CGX Aéro le 26 juin 2023
- **Bordeaux** : la réunion de lancement a eu lieu le 25 septembre, l'étude est faite par le cabinet TO70. Le calendrier prévisionnel estime une fin d'étude pour juin 2024, pour mise en œuvre d'éventuelles restrictions pour la saison hiver 2025 (après le processus non compressible des différentes consultations).
- **Toulouse** : la réunion de lancement a eu lieu le 27 septembre, l'étude est faite par le cabinet CGX Aero. Le calendrier prévisionnel estime une fin d'étude pour juin 2024, pour mise en œuvre d'éventuelles restrictions pour la saison hiver 2025 (après le processus non compressible des différentes consultations).
- **CDG** : l'atelier des professionnels a eu lieu le 29 septembre et la FNAM a répondu au questionnaire envoyé par CGX Aéro.
- **Orly** : la FNAM a été consultée par CGX Aéro sur les 5 scénarii étudiés le 4 octobre.

Le message principal passé par la FNAM est **qu'il reste des leviers de réduction des nuisances sonores à mettre en œuvre** (renouvellement des flottes, descentes continues, décollages systématiques des seuils de piste la nuit, ...) **avant de mettre en place des restrictions opérationnelles**

Nuisances Sonores Aériennes : Publication des arrêtés de limitation d'utilisation APU

Les arrêtés de limitation d'utilisation des APU sur les aéroports de **Orly, CDG, Le Bourget, Toulouse, Lyon, Nice, Marseille, Lille, Nantes, Bâle et Beauvais** ont été publiés.

Ils entrent en vigueur au **1er décembre 2023** (cf. tableau en annexe)

- Malgré les commentaires de la fnam, les mesures dérogatoires ne sont suffisamment pas précisées dans l'arrêté (notamment sur les tâches incluses dans les opérations en escale).
- De même, malgré nos demandes, les temps ne sont pas harmonisés sur toutes les plateformes.
- Lorsque les moyens de substitution ne sont pas disponibles, le temps d'utilisation maximal au départ est de 30 min et de 20 min à l'arrivée sur les avions moyens porteurs. Cela permet en escale d'utiliser l'APU pendant 50 min, soit en général le temps programmé d'escale.

Ces temps peuvent poser cependant problème **sur la première vague de départ du matin** (30 min d'utilisation maximum quand les moyens de substitution sont indisponibles)

Navigation Aérienne : Mise en œuvre 4-flight au CRNA Nord

La mise en œuvre du système de contrôle 4-flight au CRNA Nord est programmée au 5 novembre 2024, avec une réduction de la capacité de la navigation aérienne réduite (d'environ 30 % pour environ 6 semaines, puis 20 % pour environ 6 semaines puis 10 % pour environ 6 semaines).

Pour préparer cette mise en œuvre, un certain nombre d'Utilisations Opérationnelles Programmées (UOP) sont mises en place, avec des réductions de capacité de la navigation aérienne et donc des demandes de réduction de programme des vols sur les aéroports d'Orly, Roissy-CDG et Beauvais:

- 18 octobre 2023 : -15 % de 18h à 00h UTC (à partir de 7 mouvements)
- 8 novembre 2023 : -10 % de 5h30 à 11h30 UTC (à partir de 10 mouvements)
- 16 novembre 2023 : -15 % de 13h30 à 00 UTC (à partir de 7 mouvements)
- 24 novembre 2023 : - 10 % de 4h30 à 22h30 UTC (à partir de 10 mouvements)
- 28 novembre 2023 : pas d'abattement
- 6-7 décembre 2023 : annonces à venir
- 16-17 décembre 2023 : annonces à venir
- Du 9 janvier au 14 février 2024 : abaissement des paramètres de coordination. Les aéroports de Beauvais et du Bourget seront coordonnés pendant cette période.

JOP 2024 : Avancée des GT aérien

- Il a été décidé la création d'une ZRT et ZIT pour toute la durée des JOP
- Une ZIT particulière sera créée pour la cérémonie d'ouverture des JO (le vendredi 26 juillet 2024)
Les détails sont encore à valider. Il est question d'une **interdiction totale des vols sur une zone autour de Paris** (rayon toujours en cours de discussion, tous les aéroports / aérodromes d'Ile de France sont inclus dans cette zone), à compter de quelques heures avant la cérémonie jusqu'à minima le couvre-feu d'Orly.
Des discussions sont également en cours sur un éventuel plafond de cette zone, permettant les survols, ou sur un plafond illimité avec donc interdiction des survols.
- Décision de coordination des aéroports de Marseille, Beauvais et Le Bourget.
Une éventuelle coordination d'autres aéroports sont à l'étude.
Discussions en cours également sur une évolution (à la baisse) des paramètres de coordination sur certains aéroports pour permettre le trafic supplémentaire.

Etude d'impacts socio-économiques de l'aviation générale et d'affaires en France

- L'étude sur les impacts socio-économiques de l'aviation générale et d'affaires en France a été publiée et présentée à la presse le 5 septembre.
- 23 journalistes présents (à la FNAM et en visioconférence)
- 19 articles ont été publiés sur le sujet par la suite

Cette étude présente la diversité des activités de l'aviation générale et d'affaires, et présente un certain nombre de chiffres-clés, aussi bien opérationnels, que socioéconomiques ou environnementaux

- Elle représente 7,6 Milliard d'euros en 2019, pour 36 000 emplois directs.
- Elle représente 50 % des mouvements de l'aviation en France pour 20 % des heures de vol.
- Enfin, elle représente 4,5 % des émissions de CO2 de l'aviation française, soit 0,04 % des émissions de CO2 mondiales (tous secteurs confondus).

Les points clés de cette étude sont les suivants : l'aviation générale et d'affaires en France est :

- **Une aviation complémentaire de toutes les autres mobilités** pour relier efficacement les territoires
- **Une aviation utile** au service du public et de l'intérêt général
- **Une aviation « creuset » de l'innovation technologique**
- **Une aviation indispensable pour assurer la formation des pilotes**
- **Une aviation à très faible impact environnemental** et qui sera la première à pouvoir être « nativement décarbonée »
- **Une aviation avec un impact économique majeur sur les territoires** qui s'appuie sur des champions industriels européens et mondiaux
- **... mais une aviation fragile**

❖ Qu'est-ce que le CERT Aviation France ?

C'est une association loi 1901 ayant pour objectifs :

- De mieux connaître la menace cyber ciblant le secteur de l'aviation de façon à pouvoir mieux l'anticiper ;
- De créer un espace de partage d'informations, de bonnes pratiques ;
- D'aider les entités victimes d'attaques.

Les membres fondateurs du CERT sont :

- Air France,
- La Direction Générale de l'Aviation Civile,
- Le groupe ADP,
- Dassault Aviation,
- Thalès,
- L'Union des Aéroports Français.

❖ Quels sont les services du CERT Aviation France ?

Le CERT devrait ouvrir courant octobre et fournir les services suivants :

- La réponse à incident ;
- La gestion des vulnérabilités ;
- Un cyberscore.

Le catalogue sera amené à s'étoffer dans le courant de l'année 2024.

❖ Quel est l'intérêt de la FNAM à adhérer en tant que membre fondateur ?

Si la FNAM adhère comme membre fondateur, ses membres auront accès aux services de bases (les trois qui seront lancés en octobre). S'ils souhaitent bénéficier du reste du catalogue, les membres devront adhérer en leur nom propre. L'adhésion est gratuite jusqu'au 1^{er} janvier 2025.

Assistance en escale : Collectif Sécurité de Circulation Aéroportuaire

- ❖ **Collectif** créé en avril 2023 à l'initiative du **Groupe ADP, Air France et de la FNAM** et ayant pour ambition:
 - De **fédérer les entreprises** autour des sujets prévention et sécurité, dans un contexte de renouvellement massif des salariés travaillant sur nos plateformes
 - De réduire les risques liés aux déplacements piétonniers et routiers en développant une **culture sécurité partagée « 0 accident »**
- ❖ Il s'agit d'une démarche qui vise à compléter, dynamiser, créer la force d'un collectif. Ce n'est pas une organisation visant à suppléer les organisations existantes traitant des sujets opérationnels.
- ❖ **Membres partenaires**
 - AOC: 14 Compagnies aériennes (MK, AC, SN, AT, AA , MEA, KQ, AA, AZ, LK, CZ, Air AUSTRAL, DHL, FEDEX)
 - 5 Groupes de Handling (Groupe 3S , Groupe Europe Handling , Servair , Samsic PMR , Transdev)
- ❖ **Périmètre** : Aéroports Paris-CDG + Orly / toutes voies de circulation y compris ZEC et galeries bagages
- ❖ Valeur ajoutée
 - Définir une charte : engagement fort (valeurs partagées et souhait de travailler ensemble). **Signature à la FNAM en janvier 2023**
 - Créer un réseau de prévention sécurité partagé (sharepoint)
 - Mettre en place des actions de sécurité terrain, traduisant le collectif (actions visibles des salariés pour illustrer ce que le collectif apporte en plus)
 - Se doter de supports qui permettent de parler du collectif (ex. : vidéo commune, information à afficher sur les lieux de passage des salariés, etc.)



Annexes

Economie : Régulation économique des redevances aéroportuaires

En chiffres :

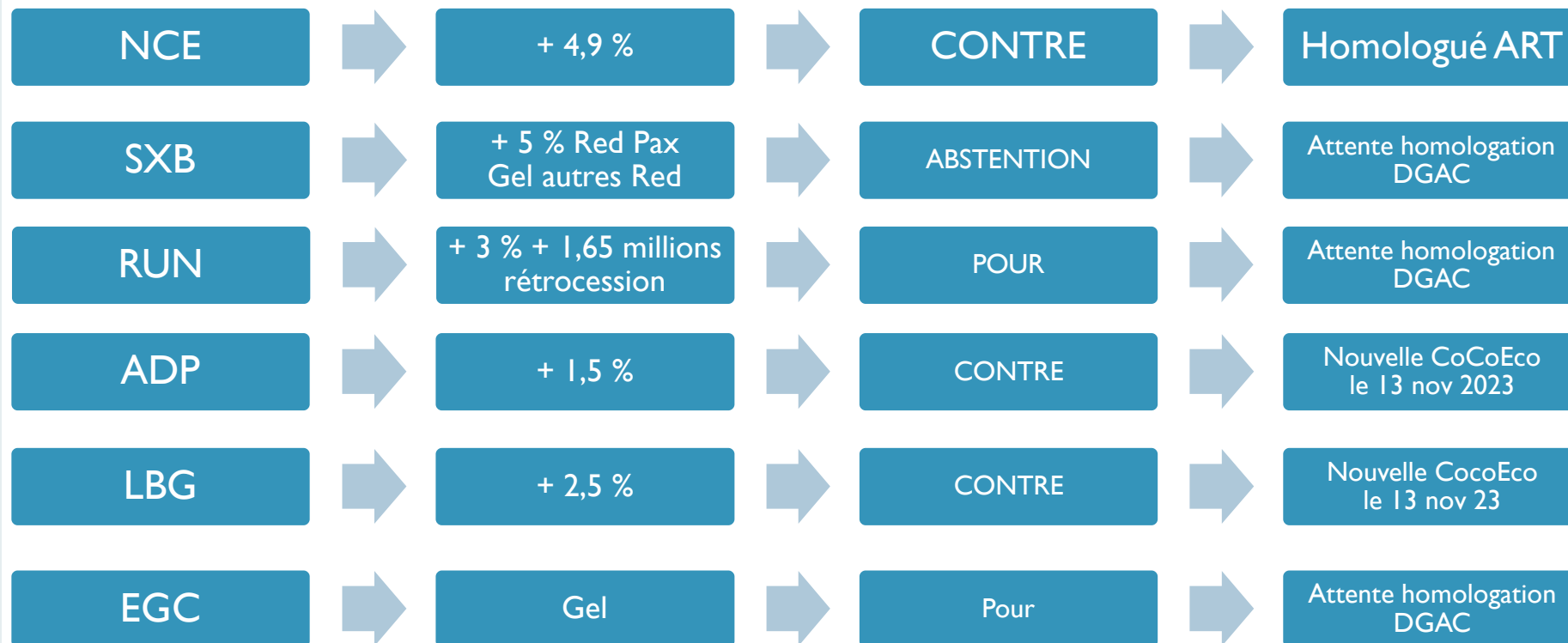
- 10 CoCoEcos, donc 6 CoCoEco tarifaires depuis le dernier COMEX

Mais Aussi

- GT CSTA / UAF régulation aéroportuaire
- 1 réunion de la Commission Economie et Compétitivité

À venir :

- BACEA le 19 octobre 2023
- Pointe à Pitre le 26 octobre 2023
- Toulouse le 7 novembre 2023
- ADP (ORY, CDG et LBG) le 13 novembre 2023



Nuisances Sonores Aériennes : Publication des arrêtés de limitation d'utilisation APU

	Nice	Lyon	Marseille	Toulouse / Lille / Bordeaux	Orly / CDG / Bâle	Le Bourget	Nantes / Beauvais
Départ <i>(Référence : heure programmée de départ)</i>	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 60 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 60 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 30 min (MTOW < 140T) ❖ 60 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : 45 min	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : 30 min
Arrivée <i>(Référence : heure d'arrivée au point de stationnement)</i>	- pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : ❖ 15 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : ❖ 20 min (MTOW < 140T) ❖ 20 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 15 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : ❖ 20 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : ❖ 20 min (MTOW < 140T) ❖ 30 min (MTOW > 140T)	- pour les postes équipés : 5 min - pour les postes non équipés : 20 min	- pour les postes équipés : 10 min - pour les postes non équipés : 20 min