



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

COMEX FNAM-CSTA

12 décembre 2023

OUVERTURE PAR LE PRESIDENT

COMEX FNAM-CSTA

ORDRE DU JOUR

- **Ouverture par le Président**
- **Intervention de Frédéric Guignier - Directeur de la stratégie et des ressources DSNA/DGAC**
- **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 annuel de 600 M€ dont 140 M€ sur les
- 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)
- Hausse du tarif de sécurité et de sûreté (T2S) pour les aéroports de catégorie 3 (aéroports non régulés par l'ART) – Aménagement du montant de péréquation.
- **AMENDEMENTS FNAM VOTES PAR LE SENAT**
 - ❑ Crédit d'impôt SAF
 - ❑ Suramortissement fiscal renouvellement flotte et engins de piste vert
 - ❑ TIRUERT ramenée à son niveau applicable au 1^{er} janvier 2022

○ PROPOSITION DE LOI RELATIVE A LA PREVISIBILITE DE L'ORGANISATION DES SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

- Examen le 4 octobre en Commission du Développement Durable et des Transports (CDDAT) – Votée conforme le 16 novembre (Recours devant le Conseil Constitutionnel)

➤ Actualité parlementaire

- Auditions Assemblée Nationale et Sénat (Projet de Loi de Finances, Loi DDAUE (Firfor55, modération tarifaire), Accord UE-Qatar, Mission flash aéroport Nantes Atlantique)
- ART : candidature de Thierry Guimbaud (expérience aéroportuaire ADP)



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 (Réponse commune FNAM GIFAS UAF)
 - 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**
 - Travaux toujours en cours sur la directive de Taxation de l'Energie (pas une priorité de la présidence espagnole ni de la suivante)
- **« Net Zero Industry Act » (IRA européen)**
 - Objectif d'inclusion des CAD dans l'annexe réservée aux technologies stratégiques
- **Nouvelles initiatives en matière de droits des passagers et mise à jour de la directive sur les voyages à forfait**
- **Poursuite des discussions sur le Règlement SES2+**
 - Trilogue de la dernière chance en cours entre les institutions européennes
- **Abandon des projets de révision du Règlement 95/93 sur l'allocation des créneaux horaires & 1008/2008**



ACTUALITES FNAM

ACTUALITES FNAM

■ ADHESIONS FNAM

- Approche par la compagnie **VOLOTEA**

■ CONGRES FNAM – Jeudi 23 mai 2023

- Etude de la possibilité d'organiser une soirée **FNAM** le 22 mai au soir

■ COMMUNICATION FNAM

- *Communiqués de presse des 31 août et 28 septembre 2023 (Taxation du transport aérien)*
- *Taxation comparée des modes de transport : le Jury de Déontologie Publicitaire (JDP) donne raison à la FNAM (12 octobre)*
- *La fnam décrypte pour vous les sujets techniques de l'aérien (23 octobre)*
- *La fnam dresse le bilan du transport aérien en France (8 novembre)*
- *Les compagnies aériennes unissent leurs voix pour la connectivité de Nantes – Atlantique (14 novembre)*
- *La fnam se félicite de l'adoption de la loi relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social (16 novembre)*

■ CONFERENCES DE PRESSE

- 12 octobre 2023 – Actualité du transport aérien **IATA FNAM (AJPAE)**
- 7 novembre 2023 – Perspectives Saison hiver 2023/2024
- 23 janvier 2024 – Vœux à la presse
- 23 avril 2024 – Perspectives Saison été 2024

Réseaux sociaux de la FNAM

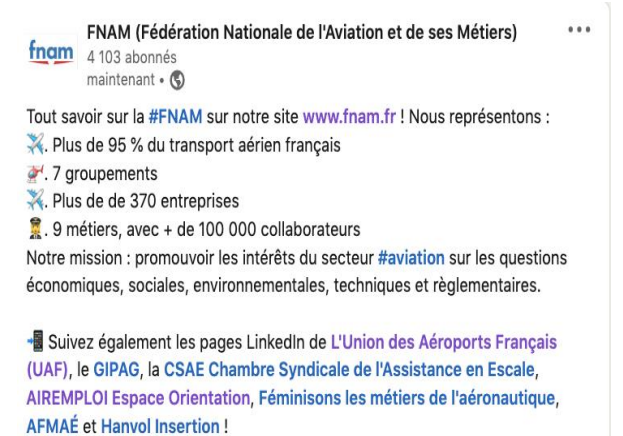
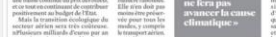
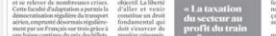
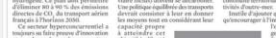
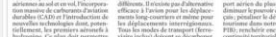
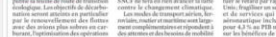
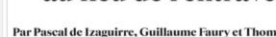
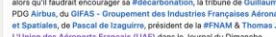
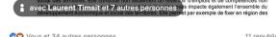
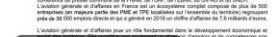
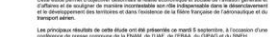
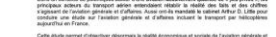
> Objectif : **renforcer l'audience cumulée** de la sphère digitale "FNAM"

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

I/ **Inviter nos audiences respectives à suivre les comptes** de la sphère FNAM (trois publications hebdomadaires a 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/ Instauration d'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,...)



POINT BUDGETAIRE

POINT BUDGETAIRE : REESTIMATION 2023

RESULTATS

- Budget 2023 : - 7 K€
- Réestimé 2023 : +240K€
- Clôture 2022 -413K€

RAPPEL RESULTATS AVANT CRISE

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

REESTIME 2023 :

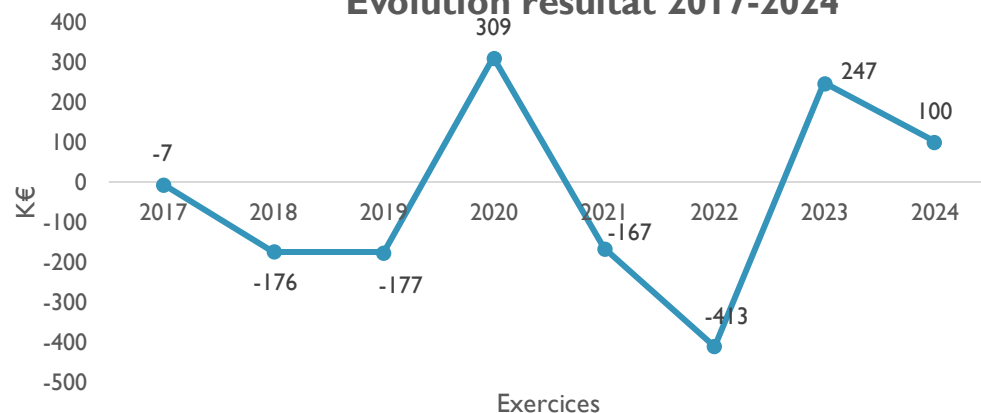
CHARGES : stables par rapport aux charges d'exploitation budgétées

PRODUITS :

- Cotisations : meilleurs CA que ceux prévus budgétairement
Nouvelles adhésions : CMA-CGM / easyJet
- Recettes AGFPN en légère baisse (80K€ versus 85K€ budgétés)

L'exercice 2023 excédentaire permet de reconstituer les réserves et de les passer de nouveau au-dessus du seuil d'un million d'euros.

Evolution résultat 2017-2024



Résultat 2022	Réserves au 31.12.2022	Résultat prévisionnel 2023	Réserves prévisionnelles 31.12.2023	Résultat prévisionnel 2024	Réserves prévisionnelles 31.12.2024
-413 246	904 967	247 414	1 152 381	99 144	1 251 525

POINT BUDGETAIRE : BUDGET 2024

PREVISION 2024 : Bénéfice de **+100 K€**

CHARGES :

- Frais de colloque : 20 K€ (AG et Congrès)
- Achats et frais d'exploitation en légère augmentation pour tenir compte de l'inflation
- Honoraires : augmentation sur le poste des études diverses (80 K€) et honoraires d'avocats (65 K€)
- Observatoire : provision de 15 K€ pour relancer des études dans le domaine de l'Emploi-formation
- Communication : en augmentation (+10 %) cabinet Expression – changement prestataire site Internet
- Cotisations : cotisation à la MTV et au GITL à 100% soit respectivement 24K€ et 100 K€. Effet adhésion CAT année pleine (10K€)
- Adaptation de la MS

PRODUITS :

- Hypothèses cotisations 2024 : cotisations perçues en 2023 avec effet année pleine pour CMA-CGM et Easy Jet (+45 K€)
- Autres produits :
 - AGFPN : stable (80K€)
 - Sous-location HANVOL : restitution d'un bureau et baisse du loyer (-10 K€)

ACTUALITES **POLE AFFAIRES SOCIALES / EMPLOI-FORMATION**

Agenda social fin 2023 – 1^{er} semestre 2024

4^e trimestre 2023

CPPNI 24 octobre



CPPNI 28 novembre



CPPNI 14 décembre



- Accords prévoyance du 24 novembre 2022–
Présentation des comptes de résultats lors de la
CPPNI du 28 novembre
- Rapports de branche – édition 2023 : présentation
lors de la CPPNI du 28 novembre
- 23 novembre et 19 décembre : réunions GTP
concernant l'étude sur les écarts entre les salaires
minima conventionnels

1^{er} semestre 2024

CPPNI 23 janv.
2024



CPPNI 20 février
2024



CPPNI 26 mars
2024



23 avril
2024



CPPNI 28 mai
2024



CPPNI 25 juin
2024



- 18 janvier : lancement des négociations sur les salaires
(terme prévu CPPNI 20 février 2024)
- Printemps 2024 :
 - Accord de méthode CCNTA ?
 - Négociation accord dialogue social
 - Négociation d'une contribution conventionnelle
formation
 - Convention de partenariat / Agefiph

Négociation salariale des SMC Mandat

Lancement des négociations sur les SMC le 18 janvier 2024

Scénario de revalorisation basé sur une hausse prévisionnelle du SMIC au 1^{er} janvier de **1,7% et d'une 2^{ème} hausse potentielle de 2% courant 2024** sous l'effet de l'inflation prévisionnelle qui serait comprise entre 2,6 % et 3%.

- Le début de grille de la CCN TAPS sera en-dessous du SMIC au 1^{er} janvier 2024 ; à noter que nous affichons depuis le début 2022 des SMC légèrement au-dessus du SMIC (0,7% pour le 1^{er} niveau au 31/12/2023).

=> Négociation de 2 grilles : l'une applicable en janvier, l'autre applicable au plus tard en novembre 2024 et au plus tôt lors de la future seconde hausse du SMIC de 2024.

- Tassement des écarts entre coefficients malgré la simplification de la grille conduite en 2022 sous l'effet des hausses successives du SMIC liées à la forte inflation :

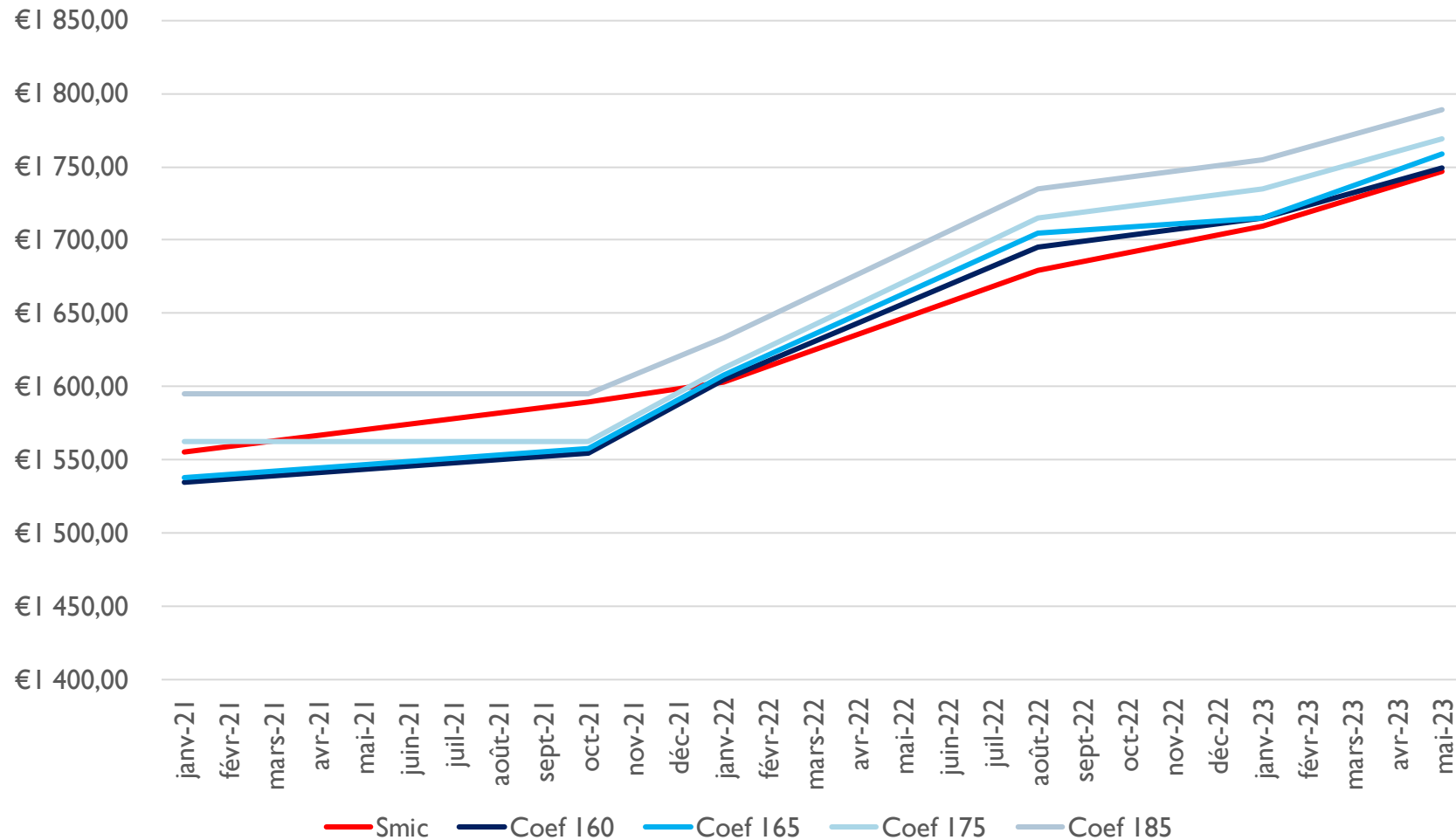
=> un GTP a été engagé dès le 23 novembre 2023 sur le sujet du tassement ;

=> un nécessaire maintien des écarts à minima dans le cadre de la négociation à venir ;

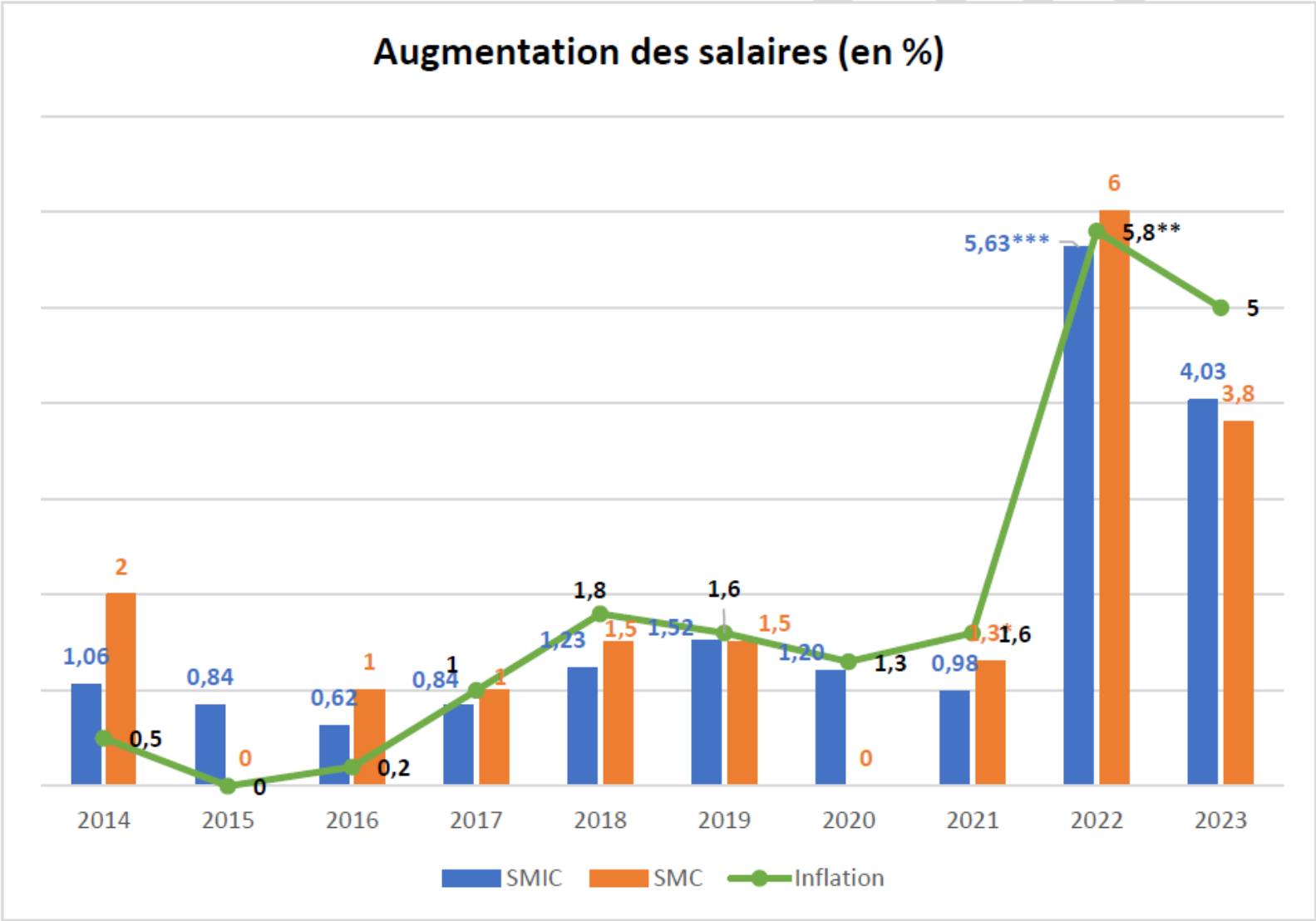
=> Un effort sur les coefficients 185 pour E/O ; 235 pour AMT ; 300 pour le 1^{er} niveau de cadre, à poursuivre sur 2025 si moindre impact inflation/SMIC.

Rappel du contexte des précédents avenants salariaux

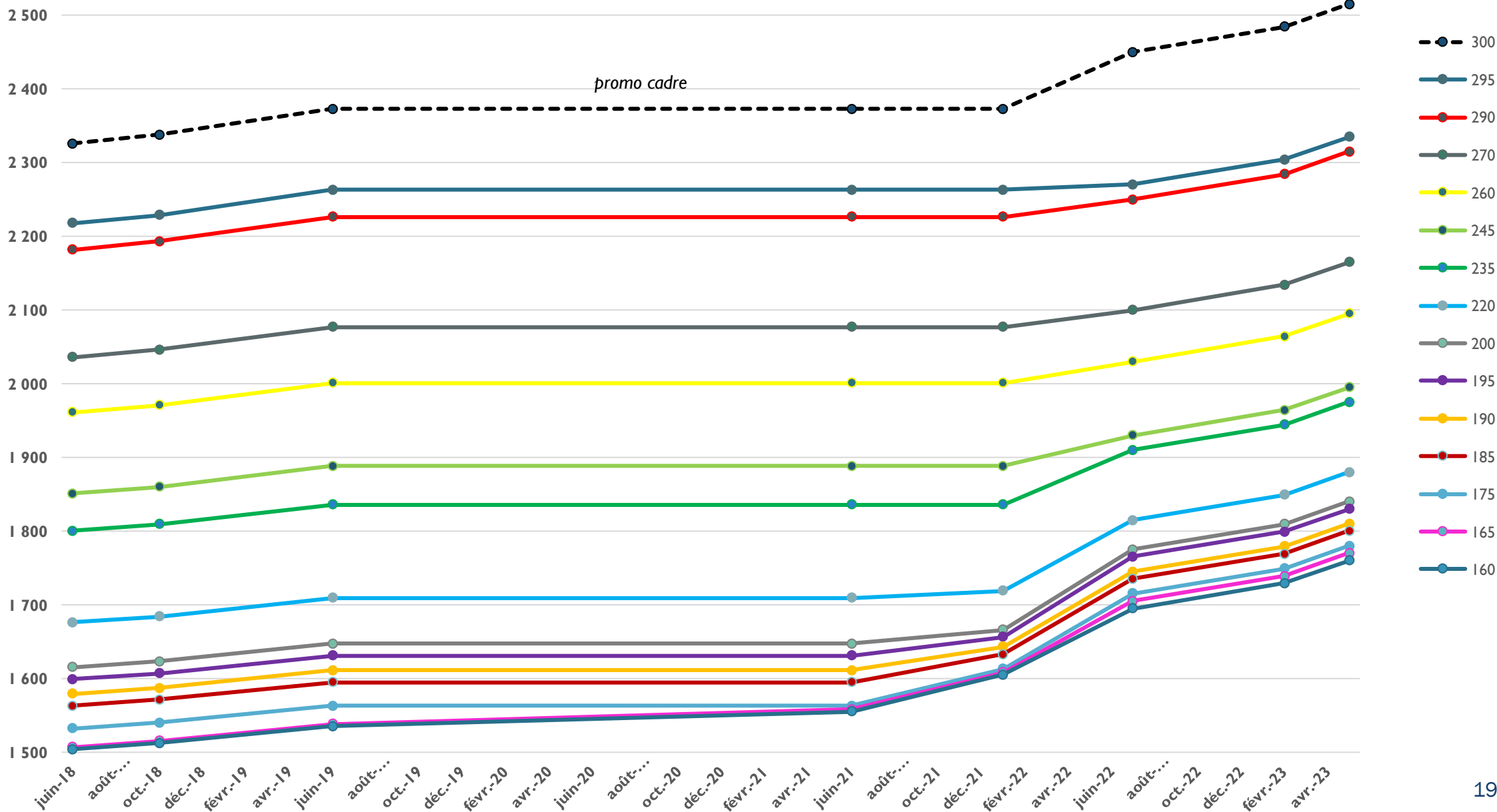
Comparaison de l'évolution du Smic et des 4 premiers niveaux de SMC entre 2021-2023



Augmentation des SMC en comparaison avec les augmentations du SMIC et de l'inflation



Evolution des salaires minima conventionnel non cadre et promotion cadre



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. Décret du 20 novembre 2023 relatif au régime complémentaire de retraite du PN a été publié au JO le 21 novembre 2023,**

Attente d'un courrier complémentaire de la DSS à la CRPN précisant que les prestations prévues dans les dispositifs des mesures 2 et 3 telles que validées par le CA de la CRPN seront plafonnées pour éviter les effets d'aubaine.

- 2. La participation de l'Etat au coût du dispositif reste à être précisée**

Emploi Formation

■ CQP PNC :

- en 2023 : environ 300 dossiers validés au global ;
- prévisions pour 2024 : à ce jour 451 dossiers prévus

■ Rapports de branche 2022 : présentés aux instances paritaires en novembre 2023 avec les données

N-I : une première pour notre branche

De nouveaux indicateurs ont été mis en place portant sur de nouvelles thématiques :

- 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.

Actualité juridique sociale

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

Pour rappel, la Cour de cassation a jugé, le 13 septembre 2023, dans le cadre de plusieurs affaires, que les dispositions du droit français limitant l'acquisition de congés payés pour les salariés en arrêt de travail ne sont pas conformes au droit de l'Union européenne et ne peuvent être appliquées (Cass. Soc., 13 septembre 2023, n°22-17.340, n°22-17.638, n°22-10.529).

- **Premières jurisprudences rendues et nouvelles précisions**

- Premières décisions de cours d'appel : condamnation des entreprises à payer les congés payés acquis par les salariés durant leur arrêt de travail.

- Cour de justice de l'Union européenne – décision du 9 novembre 2023 : le législateur national peut fixer une limitation temporelle du droit au report des congés acquis pendant les arrêts de travail et une disposition nationale législative ou conventionnelle peut limiter le droit au report ces congés acquis à 15 mois sous certaines conditions.

- **Modification nécessaire du code du travail sollicitée par le Medef et soutenue par le ministère du Travail :**

Véhicules législatifs existants permettant une modification du code du travail d'ici le 1^{er} trimestre 2024, pour limiter l'acquisition des congés payés pendant l'arrêt maladie (4 semaines) et limiter le report dans la prise des congés à 15 mois.

- **Rappel des préconisations du Medef**

Dans l'attente d'une évolution législative, le Medef a transmis les préconisations suivantes :

→ temporiser les demandes des salariés, sans procéder à une régularisation spontanée ; provisionner les congés éventuellement acquis par les salariés en arrêt de travail ; procéder à une information individuelle de tous les salariés, toujours dans les effectifs de l'entreprise, précisant le nombre de congés acquis pendant cette période et que si ces jours ne sont pas pris, ils seront perdus dès lors qu'ils auront été mis en mesure de les prendre.

Actualité juridique sociale

Actualités sur le bonus-malus

Rappel : action en cours des fédérations de l'hôtellerie-restauration pour contester le dispositif du bonus-malus : courrier adressé au ministre du Travail pour demander l'abrogation du décret de 2019 instituant le bonus-malus et l'arrêté de 2021 relatif aux secteurs d'activité et aux employeurs entrant dans son champ d'application.

Nouveau protocole d'accord d'assurance chômage : vers une atténuation du dispositif ?

Le texte prévoit des nouveautés visant à adapter le dispositif « bonus-malus » :

- **suppression de la prise en compte de certaines fins de contrats** (les fins de CDD ou de contrat de travail temporaire de remplacement, de contrats saisonniers, de ruptures conventionnelles, de licenciements pour inaptitude non professionnelle, de licenciement à la suite d'une faute lourde. Par ailleurs, seules les fins de contrats de travail d'une durée inférieure à 1 mois sont prises en compte).
- **affinement du maillage de comparaison des taux de séparation.**

L'application de ce protocole est incertaine :

- le gouvernement a conditionné l'application de ce protocole d'accord à la négociation interprofessionnelle sur les seniors (devant s'achever mi-mars 2024) ;
- nécessité d'un agrément ministériel et modifications législatives et réglementaires.

Actualité juridique sociale

Recodification du code des transports

- **Décret portant recodification du code des transports (décret du 31 octobre 2023, JO du 1^{er} novembre 2023)**

Après 13 ans d'attente, ce décret intègre la partie réglementaire du code de l'aviation civile dans le code des transports (après la recodification de la partie législative réalisée il y a 13 ans).

Il s'agit d'une « **recodification à droit constant** », même si certaines dispositions ont été simplifiées et harmonisées.

- Exemple : il peut être dérogé par accord d'entreprise ou d'établissement ou, à défaut par accord de branche étendu, à la répartition des temps de vol et des temps d'arrêt et à défaut d'accord, cette dérogation peut être accordée par le ministre chargé de l'aviation civile sur demande de l'entreprise (art. R6525-32 C. transp., le CAC ne prévoyant pas cette possibilité de déroger par accord collectif).

Cette recodification a suscité **quelques réactions côté syndical**, contestant cette réforme « en catimini » des conditions de travail du PN, sans « concertation » avec les OSR et sans respecter « l'engagement » d'une recodification à droit constant. En particulier la non reprise dans le CdT de la limitation en hdv du 16 au 15 du mois suivant issue de l'accord de branche portant sur la RTT pour le PN.

ACTUALITES
POLE AFFAIRES TECHNIQUES, REGLEMENTAIRES, ECONOMIE ET
DEVELOPPEMENT DURABLE

Régulation Aéroportuaire

Statut

- ❖ Les annonces du ministre lors du congrès de l'UAF le 25 novembre 2023 reprennent la logique générale des discussions engagées entre transporteurs aériens et aéroports sur la nécessité d'assortir un éventuel régime de caisse aménagée à la mise en place d'un contrat de régulation économique.
- ❖ Nous sommes également satisfaits du fait que la demande des compagnies d'être mieux associées (CRE, CoCoEco) à la régulation aéroportuaire semble avoir été entendue.
- ❖ Les consultations à venir sur les modalités précises d'aménagement de la caisse seront déterminantes. La CSTA a fait part de son soutien global aux propositions faites par l'Autorité de Régulation Aéroportuaire (ART) mais considère que certains aspects de la proposition DGAC sont à prendre en compte.

A venir

- ❖ Le calendrier proposé par la DGAC envisage la publication des arrêtés ministériel à la fin du T1 2024
- ❖ Plusieurs échanges sont prévus avec la DGAC afin de fixer les modalités des processus (CoCoEco, CRE, etc)
- ❖ Des échanges sont aussi prévus entre DGAC/FNAM/UAF afin de finaliser les modalités financières du futur régime de caisse (taux de contribution, séparation des activités, indicateurs financiers, etc...).

- ❖ Une présentation globale relative aux prochaines échéances a été faite par la DGAC et la DGECC le 30 novembre, avec pour principaux sujets :
 - La TIRUERT (Bilan 2022, évolutions envisagées)
 - Discussion autour des GT SAF
 - Présentation du calendrier SNBC
 - Présentation par l'ADEME du cahier des charges de l'AAP (appel à projet faisabilité, enveloppe de 200M€)
 - Etat d'avancement des travaux dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie
 - Mise en œuvre de ReFuel EU (yc dispositions qui concernent les compagnies aériennes et aéroports)
 - Retour sur la 3^{ème} CAAF (conférence on aviation alternative fuel) de l'OACI

- ❖ Reprise des GT SAF qui avaient été suspendus après les annonces faites pendant le salon du Bourget, avec un focus particulier sur :
 - GT « intrants », qui vise à préciser les ressources biomasse/électricité décarbonée disponibles et mobilisables dans le cadre de l'émergence d'une filière de production française
 - GT « financement », qui vise à préciser les mécanismes financiers de soutien à la demande

- ❖ Premier groupe de réflexion organisé par la FNAM, relatif à la mise en place d'une centrale d'achats de SAF entre les compagnies. Prochains axes :
 - Contribution de l'ensemble des compagnies sur les attendus/risques
 - Contact avec d'autres secteurs concernés par des centrales d'achats énergie (France Hydrogène, etc.)
 - Contact avec d'autres secteurs concernés dans le processus de production de biocarburant (NESTE)

Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) 3

Contexte :

- ❖ Transmission de la feuille de route de décarbonation de l'aérien article 301 (février 2023/rendue publique en avril 2023)
- ❖ Contact avec le comité stratégie et perspective de RTE qui a validé nos trajectoires en termes de demande en électricité décarbonée
- ❖ Le deuxième niveau de modélisation de la SNBC 3 qui décrit les futures trajectoires d'émissions du pays nous a été présenté fin novembre 2023

Évolutions :

- ❖ Les hypothèses/trajectoires retenues dans le cadre de la SNBC 3 sont en désaccord avec nos préconisations, quelques exemples :
 - Non-prise en compte des crédits d'émissions des e-fuel pour l'aérien et hypothèses de coût des électro-fuel trop élevées
 - Proposition d'interdiction des vols avec alternative décarbonée de moins de 4h30 (correspondances incluses)
 - Éléments de taxations supplémentaires pour le transport aérien
 - Non priorisation de la biomasse et non prise en compte des technologies E-BTL
 - Relatif au périmètre d'intervention (soutes internationales)
 - Relatif à la prise en compte des compensation carbone (Art 147 loi C&R)

Actions :

- ❖ Réponse à la consultation DGEC SNBC, réponse FNAM également reprise par le GIFAS et l'UAF
- ❖ Proposition de courrier à l'intention de la ministre de la Transition Énergétique Mme Anne Pannier Runacher conjoint FNAM/UAF/CORAC avec pour proposition d'aborder le sujet au CORAC Ministériel du 15DEC23

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

Aéroport	Avancement / cabinet	Objectifs / Scénarii envisagés
Orly (Cabinet CGX Aero)	Ateliers et entretiens bilatéraux faits. Scénarii présentés.	Objectif : réduction 6 dB sur la période 22h-06h et de 50 % la population sous le bruit des avions. Engagement de TO de mettre en priorité ses A320NEO à Orly. 4 scénarii (interdiction de programmation des départs après 22h (seul et un autre avec une restriction sur le niveau de bruit des avions en plus), interdiction totale des départs après 23h, couvre-feu à partir de 23h)
Charles de Gaulle (Cabinet CGX Aero)	Ateliers effectués, attente des objectifs et scénarii, et des entretiens bilatéraux	Période étudiée : 22h-06h
Toulouse (Cabinet CGX Aero)	Ateliers effectués, attente des objectifs et scénarii, et des entretiens bilatéraux	Période étudiée : 22h-06h
Bordeaux (Cabinet TO70)	Ateliers effectués, attente des objectifs et scénarii, et des entretiens bilatéraux	Période étudiée : 22h-06h
Marseille (Cabinet TO70)	Réunion de lancement faite en CCE	/
Lille (Cabinet CGX Aero)	Entretiens bilatéraux faits, scénarii présentés.	Objectif : réduction des populations impactées sur la période de nuit (22h-06h) et sur le cœur de nuit (00h-06h) 4 scénarii (2 sur les niveaux de bruit des avions, 1 couvre-feu en programmation et 1 couvre-feu dur)

Nuisances Sonores Aériennes : Evaluation des actions de l'ACNUSA

- ❖ L'ACNUSA a mandaté un cabinet pour faire une évaluation de ses actions, avec 3 grands objectifs :
 - Faire l'évaluation des effets et de la valeur de l'action de l'Autorité
 - Rendre compte au gouvernement, au parlement, et aux citoyens des résultats obtenus, de l'usage des pouvoirs conférés et des fonds publics utilisés
 - Permettre d'éclairer de futures décisions concernant la poursuite ou la modification de l'action de l'autorité

Cette évaluation porte sur le rôle administratif de l'ACNUSA (mesure de bruit, contrôle du respect de la réglementation) mais aussi sur son rôle de passerelle entre les différentes parties prenantes pour restaurer le dialogue.

Un questionnaire a été envoyé à 1260 personnes, 90 ont répondu entièrement. 9 entretiens réalisés. 3 études de cas (aéroports CDG, Toulouse et Toussus Le Noble) qui ont conduit à 39 entretiens.

- ❖ 14 conclusions établies par le cabinet (sur la pertinence, l'efficacité, les moyens accordés à l'ACNUSA). En particulier, l'avis des professionnels de l'aéronautique sur le ressenti de partialité de l'ACNUSA a bien été présenté.
- ❖ 3 réflexions prospectives ont été soulevées en séminaire ACNUSA :
 - Comment mieux travailler avec l'administration ?
 - Comment améliorer le dialogue avec les professionnels ?
 - Comment mieux s'impliquer dans les territoires ?

JOP 2024 : Avancée des GT aérien

- Cérémonie d'ouverture le vendredi 26 juillet 2024 :
Fermeture totale de l'espace aérien francilien pour un rayon de 80 NM autour de Paris, plafond illimité de **19h à 00h**.
Discussion sur les paramètres de coordination avant et après cette fermeture prévue avec la DGAC fin décembre.
- Décision de coordination des aéroports de :
 - ❖ Marseille-Provence du 16 juillet au 11 août (TBC),
 - ❖ Paris-Le Bourget du 12 juillet au 16 septembre,
 - ❖ Paris-Beauvais lors de certaines dates clés de la compétition.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.

Cybersécurité : PART IS Adaptée petites entreprises

❖ Constat :

- La PART IS n'est pas adaptée aux petites structures, les exigences sont difficilement applicables aux PME
- Le règlement laisse la possibilité de s'exempter en partie des exigences si les entreprises démontrent que le risque est faible ou négligeable
- Les PME restent une cible facile pour les cyberattaques, avec un risque d'impact sur le transport aérien plus modéré.

❖ Proposition de la DSAC de créer une PART-IS adaptée, pour les structures dites de petite taille, avec un faible risque d'impact sur la sécurité des vols en cas de cyber attaque.

- Création d'un GT FNAM, avec participation de la DSAC et des adhérents, afin de définir :
 - ✓ Les critères de définition de petite structure
 - ✓ Un modèle d'analyse de risque adapté qui pourra être approprié par les entreprises
 - ✓ Eventuellement travailler sur les exigences qu'il sera nécessaire de conserver sur cette PART-IS adaptée.

GT Fatigue PN – Conclusions de la première session

1/ Rendre le GT fatigue périodique: 4 fois par an, 2h. L'objectif est de partager ensemble un retour d'expérience sur le dernier trimestre.

2/ Statistiques et rapports de fatigue

- ❖ Standardiser les causes de fatigue sur les rapports (cases à cocher, en laissant la possibilité de détailler)
 - Ajouter une case « Retard, déroutement » en cause de fatigue, permettrait de lier les statistiques fatigue avec les statistiques OTP (ex via l'outil Power BI). Il serait ainsi plus simple de démontrer par exemple l'impact des retards ATC sur la fatigue des PN.

3/ Création d'un GT dédié au recrutement des PNs (RH, Management PNT & CC, Pôle social FNAM)

La fatigue est un facteur influant sur le recrutement de PN et qui réduit l'attractivité du métier.

- ❖ Les attentes des PN par rapport au travail ont changé (post-covid + génération Z).
- ❖ Dans le même temps, le besoin en PN va augmenter sur le long-terme.

4/ Sujet ATC

La principale cause des retards sur les lignes en court et moyen-courrier est d'origine ATC (grève, capacité ATC ...). L'accumulation de ces retards sur une journée de plusieurs étapes entraîne régulièrement des déroutements.

- L'impact fatigue des équipages lié à cette cause est considérable.

Remarque: il faudrait que la DSNA distingue les types de retards ATC par zone (CRNA par ex.) et par période (semaine vs WE).



Annexes

Economie : Régulation économique des redevances aéroportuaires

En chiffres :

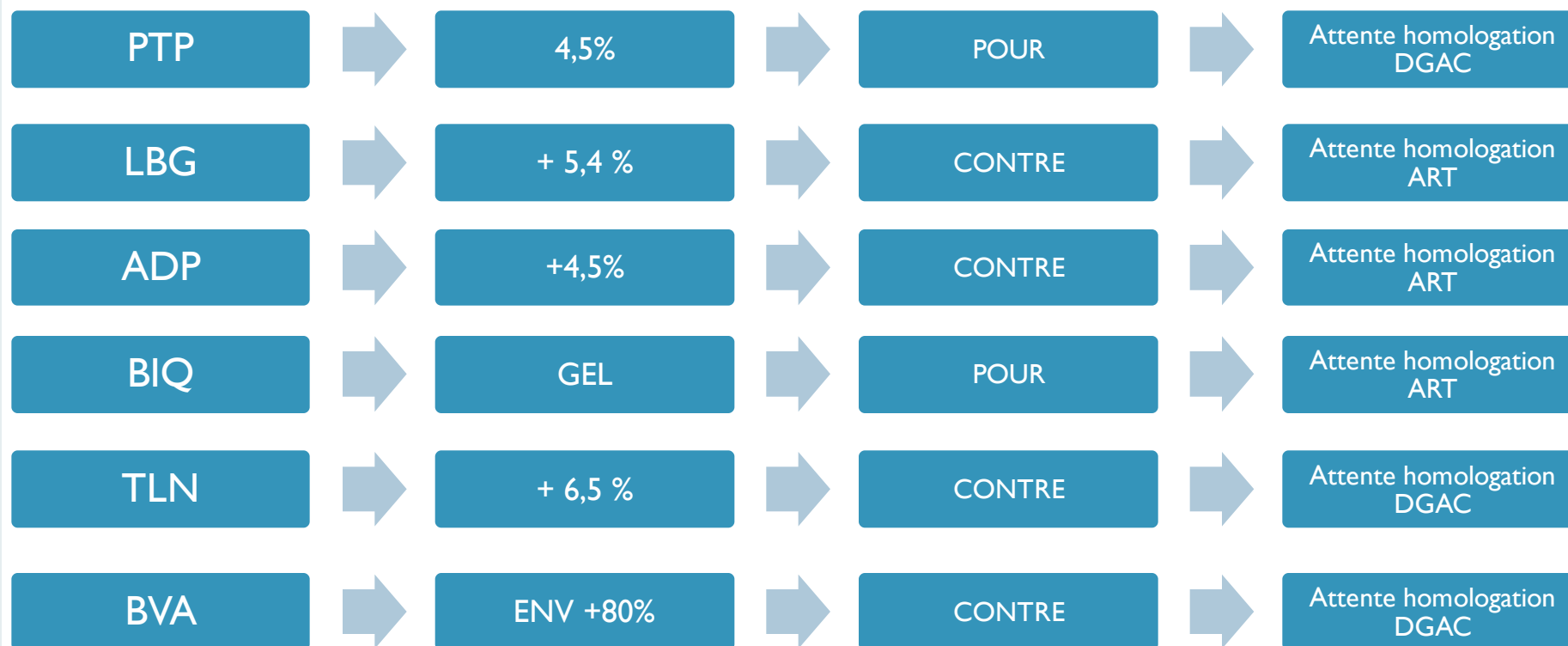
- 7 CoCoEcos, donc 6 CoCoEco tarifaires depuis le dernier COMEX

Mais Aussi

- Réunions DGAC sur la régulation aéroportuaire
- 1 réunion de la Commission Economie et Compétitivité

À venir :

- Lyon le 20 décembre 2023
- Rennes le 1^{er} février 2024
- Brest le 2 février 2024

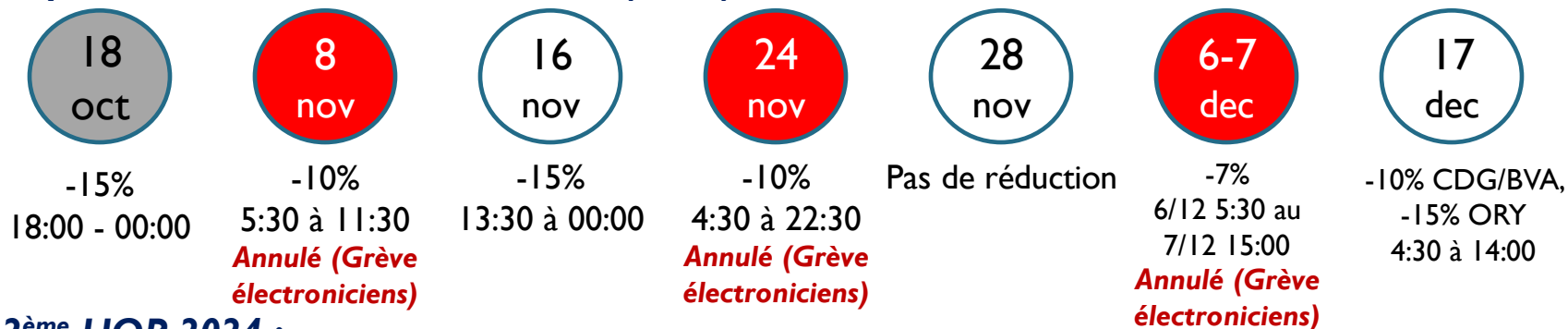


Navigation Aérienne : Mise en œuvre 4-flight au CRNA Nord

■ Focus sur Paris ACC

→ Date de mise en service reportée : **05.11.2024**

1^{ère} phase de tests en situation réelle (UOP), 2023:



Retour sur l'UOP du 18 oct:

- Retard moyen / vol: 8,75 min
- Extra staff mobilisé durant l'UOP
- Des abattements sont toujours nécessaires pour les prochains UOP

Heures en UTC
Aéroports : CDG/BVA/ORY

2^{ème} UOP, 2024 :

- Du 9 janvier au 14 février
- BVA et LBG seront coordonnés durant cette période
- Sur CDG, ORY, LBG et BVA, baisse temporaire des paramètres de coordination (-30%)
- Les historiques de compagnies seront préservés

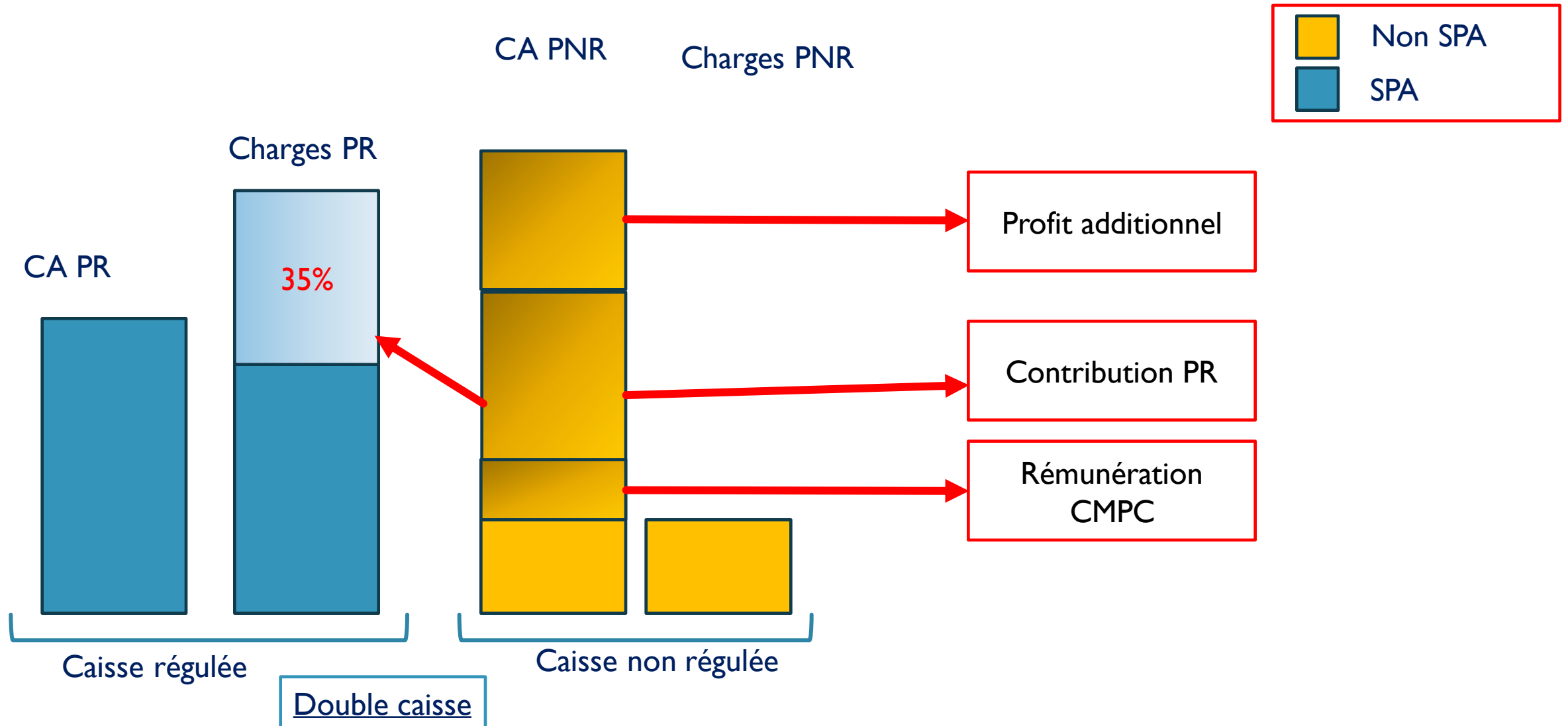
3^{ème} UOP 2024:



Attention: Implémentation d'une nouvelle version de 4-Flight:

- Reims ACC: Nuit du 12-13 mars 2024
- Marseille ACC : Nuit du 26-27 mars 2024

Passage en caisse aménagée : modèle DGAC



Passage en caisse aménagée : modèle DGAC, avec proposition FNAM

