

De: Marlene Prost
Envoyé: mardi 5 mars 2024 16:18
Objet: FNAM - Le mensuel - février 2024



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

LE MENSUEL

Février 2024



Affaires sociales

Emploi & Formation

Signature de l'avenant n°99

**sur les salaires minima hiérarchiques
2024**



Le 29 février 2024, la CFDT, la CFE-CGC, la CGT, l'UNSA et la FNAM ont signé l'**avenant n°99 relatif aux salaires minima hiérarchiques (SMH) 2024**.

L'avenant prévoit :

Au 1er janvier 2024 :

- Une augmentation de **1,6 %** du premier niveau de la grille, avec maintien des écarts en euros entre les salaires minima de la grille, conformément à l'engagement acté dans l'avenant n°98 du 24 mars 2023, ce qui porte le premier niveau à plus de 1% au-dessus du Smic.
- Une augmentation de l'indemnité panier qui la fixe à **7,10 euros** (contre 7 euros actuellement).

A la prochaine hausse du Smic et en tout état de cause au 1^{er} novembre 2024 :

- Une augmentation de **1,7%** du premier niveau de la grille, avec maintien des écarts en euros entre les salaires minima de la grille conformément à l'engagement acté dans l'avenant n°98 du 24 mars 2023

Dans un contexte de tassement de certains SMH constaté ces dernières années, lié à l'impact des augmentations successives du Smic et conformément à l'engagement pris dans l'avenant 98 sur les salaires 2023, un groupe de travail paritaire a été engagé fin 2023 sur les écarts en euros entre les SMH.

Au regard des constats issus de ce groupe de travail, les parties signataires ont décidé d'une augmentation des SMH du 1^{er} coefficient techniciens et agents de maîtrise et du 1^{er} et 2^{ème} coefficients cadres applicable en deux temps (une augmentation de ces coefficients au 1^{er} janvier 2024 et une seconde au plus tard au 1^{er} novembre 2024) ; les parties se sont engagées à poursuivre en 2025 les travaux sur les écarts entre les SMH au regard d'une analyse des emplois.

Mon emploi dans l'aérien



La FNAM se réjouit de la création de l'outil « **Mon emploi dans l'aérien** ». Cet outil doit permettre de mieux faire découvrir les métiers de l'aérien et ce par grand bassin d'emploi, contribuant ainsi à améliorer l'attractivité des emplois du secteur.

C'est un outil que nous avons voulu innovant et dynamique et souhaitons qu'il réponde aux attentes des entreprises et les aide dans leur quotidien pour accompagner leurs recrutements, la mobilité professionnelle de leurs salariés, et leur reconversion professionnelle (connaissance des passerelles possibles entre les métiers du secteur et identification des compétences à acquérir).

C'est un outil destiné aux entreprises et aux salariés de la branche mais il est également mis à disposition du grand public afin d'attirer de nouveaux collaborateurs dans notre secteur.

En effet, pour les partenaires de l'emploi, il leur donne toutes les informations nécessaires en vue d'orienter leurs publics vers nos métiers avec des fiches à la fois sur les fonctions supports et les fonctions techniques, les organismes de formation formant à nos métiers, nos besoins par grand bassin d'emploi avec un accès aux offres d'emploi en lien avec le métier choisi.

Cet outil met ainsi à disposition un certain nombre d'informations afin d'anticiper dès à présent l'évolution des métiers de notre secteur et donner une meilleure compréhension de ce dernier en pleine évolution.

Ce dispositif a été créé dans le cadre d'un EDEC, Air EDEC 2025, qui est un engagement de développement de l'emploi et des compétences pris par l'ensemble des parties prenantes (DGEFP, DGAC, AKTO, Organisations Syndicales et Patronale, Entreprises) au bénéfice de l'emploi, des compétences et des qualifications pour relever les défis du secteur du transport aérien des années à venir.

En effet, les actions qu'il contient sont clés face aux enjeux auxquels le secteur aérien est confronté : préserver l'emploi, renforcer son attractivité, accompagner les entreprises et les salariés dans leur montée en compétences et qualifications face aux mutations technologiques et environnementales.

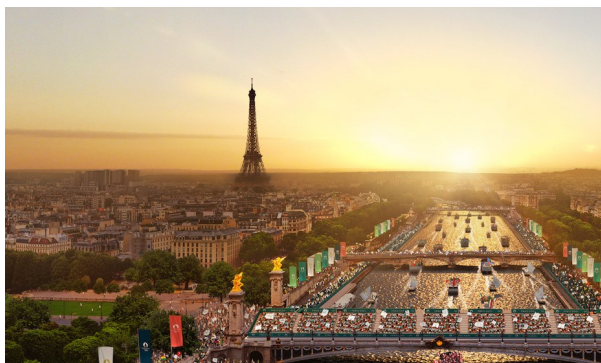
« Mon emploi dans l'aérien », est la 1^{ère} réalisation concrète de cet engagement pour une action au service de tous.

[Découvrez l'outil](#)



**Affaires techniques
et réglementaires**

Groupes de travail JO Paris 2024



Plusieurs mesures sont en train d'être mises en place à l'occasion des JO de Paris :

Mesures de sûretés (l'objectif ici est de trouver le meilleur équilibre entre le maintien d'une forte activité aérienne, la sécurité des usagers et des personnes, et la sûreté en fonction du niveau de menace) :

- Plusieurs ZIT et ZRT ont été mises en place sur l'ensemble de l'île de France. Des trajectoires d'entrée / sortie des aéroports inclus dans les ZIT vont prochainement être publiées.
- Sur l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, l'activité restera limitée aux opérateurs basés ;
- Des procédures vont être mises en place en fonction de l'urgence des missions ;
- Un réseau de confiance va être mis en place sur chaque terrain ;

- La mise en jour des documents aéronautique est prévue au 2 mai 2024 ;

La gestion de la capacité aéroportuaire va également être modifiée sur plusieurs aéroports, avec un point d'attention au niveau de la cérémonie d'ouverture des JO le vendredi 26 juillet :

- Les compagnies n'ayant pas de créneaux de nuit sur l'aéroport de CDG auront la possibilité de faire atterrir / décoller leurs avions entre 00H et 1H59 le 27 juillet ;
- La DTA / Cohor et ADP étudient la possibilité d'allouer des créneaux supplémentaires sur la plage 6H-6H59 le 27 juillet sur l'aéroport d'Orly.



Développement durable

Restitution de l'Etude d'impact selon l'approche équilibrée d'Orly

Lors de la dernière CCE (commission consultative de l'environnement), la FNAM a pu souligner les engagements des compagnies aériennes en faveur de la lutte contre les nuisances sonores, et prôner un scénario opérationnel, rationnel et raisonnable tout en préservant les bénéfices socio-économiques de l'activité aérienne (scénario "Fil de l'eau").

De plus, la FNAM exclut catégoriquement tout recours à un scénario d'extension du couvre-feu qui serait, selon elle, délétère pour l'ensemble des parties et qui pénaliserait toutes les initiatives environnementales mise en place actuellement par les compagnies aériennes

Elle appuie cette préférence en soulignant l'importance de se conformer aux cadres réglementaires européens et nationaux pour une gestion efficace du bruit, tout en promouvant des initiatives de développement territorial stratégique.

La FNAM a pu également questionner l'efficacité des mesures existantes et propose un dialogue renforcé entre les acteurs concernés pour développer des solutions qui bénéficient à la fois à l'environnement et à l'économie.

La FNAM insiste sur l'importance d'une approche holistique qui ne sacrifie pas le développement économique au profit de la réduction des nuisances sonores, mais cherche plutôt à les intégrer dans une vision durable et inclusive du secteur aérien.

Groupe de travail Optibruit



Dans le cadre du GT optibruit, une expérimentation a été menée sur l'aéroport de Paris Orly.

Du 8 au 10 octobre 2023, une campagne de mesurage sonore a été réalisée par la DSNA/ME sur quatre sites afin de comparer l'impact acoustique (piste 07) des départs de Transavia France à vitesse maintenue aux autres départs Transavia France.

Une comparaison des altitudes de survol et des niveaux de bruit des avions B737-800 de la compagnie Transavia, au départ de la piste 07, à vitesse indiquée de 230 kt maximum et 250 kt maximum, a été effectuée.

Pour les départs survolant les sites à la quasi-verticale du site d'observation, des réductions sonores moyennes en L_{max} (*) suivantes ont été relevées :

- 1,7 dB(A) à Brie-Comte-Robert,
- 1,4 dB(A) à Villemeneux,
- Et 1,3 dB(A) à Combs-la-Ville.

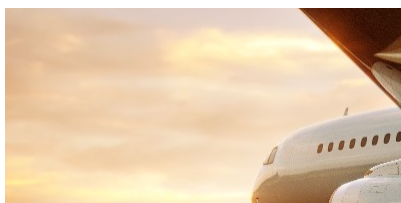
Ces procédures seront recommandées dans les AIP afin de renforcer leur utilisation. La DGAC devrait faire une communication aux opérateurs.

(*) « Level Maximum » est une mesure exprimée en décibels (dB) qui capture le pic le plus élevé de pression sonore atteint pendant un événement sonore donné, tel que le décollage ou l'atterrissage d'un avion.



Economie et Compétitivité

Consultation sur l'évolution de la régulation aéroportuaire



Au cours de l'année, la CSTA a joué **un rôle clé dans les discussions sur l'évolution de la régulation aéroportuaire**, mettant l'accent sur plusieurs points cruciaux pour le secteur.

Bien que privilégiant un modèle de caisse unique pour que les recettes des activités commerciales des aéroports bénéficient directement aux services aéroportuaires publics, soutenant ainsi une gestion plus transparente et équitable des ressources, **la CSTA a appuyé la proposition de réforme de la DGAC**, qui prévoit une approche de régulation pluriannuelle et promeut une collaboration renforcée entre les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports.

Cette réforme vise également à instaurer un système d'incitations pour améliorer la performance économique des aéroports, tout en souhaitant une répartition juste et équilibrée des bénéfices entre les différentes parties prenantes. La CSTA a entre autres proposé **un modèle hybride de financement**, dont le premier volet est une contribution aux charges du périmètre régulé, additionné à un volet contributif des résultats du périmètre non-régulé, **partage de la valeur incrémentale**, cherchant à équilibrer les contributions financières entre les acteurs du secteur aéronautique.

En résumé, la CSTA a œuvré pour une réforme réglementaire globale, visant à garantir une amélioration continue de la qualité de service, tout en veillant à la santé et l'équilibre financier du secteur aérien en France.

[Lire la consultation](#)

[Lire notre contribution à cette consultation](#)



Consommation

Droits des passagers

Commission Consommation, le 26 février 2024

Le 26 février s'est tenue la commission consommation au sein de la Fnam, regroupant plusieurs compagnies aériennes, afin de traiter des dernières actualités sur le droit des passagers.

Les principales actualités à retenir sont les suivantes :

- Propositions de la commission européenne visant à modifier voire actualiser les règlements actuellement applicables : pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, lorsque le transporteur exige qu'elle soit accompagnée pour des raisons de sécurité, la personne accompagnante devra voyager gratuitement et, lorsque cela est possible, être placée à côté de la personne qu'elle assiste.
- Résolution du Parlement européen demandant l'harmonisation des dimensions et poids des bagages à main applicable à l'ensemble des compagnies aériennes, qui ne doivent pas « faire l'objet de supplément de prix », en application d'une jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE, 18 septembre 2014, Vueling Airlines, C-487/12).

Une période de contribution est ouverte jusqu'au 13 mars 2024, les compagnies aériennes sont donc invitées à faire part de leurs positions directement sur le site de la Commission européenne ou bien auprès de la FNAME.



Affaires publiques

Auditions parlementaires relatives à la ratification de l'accord sur les services aériens conclu entre l'Union européenne et

ses états membres et les payes de l'ASEAN



La FNAM a été auditionnée au mois de janvier dans le cadre du projet de loi de ratification de l'accord sur les services aériens conclu entre l'Union européenne et ses Etats membres et les pays de l'ASEAN (Association des Nations d'Asie du Sud Est).

L'audition avec le rapporteur du texte au Sénat (Commission des Affaires Etrangères et de la Défense) a porté en particulier sur la nécessité d'un suivi rigoureux nécessaire de la part de la Commission européenne de la mise en œuvre effective de ces accords et notamment des clauses relatives à l'équité des conditions de concurrence, l'environnement et les normes sociales.

La FNAM a notamment fait valoir la nécessité que l'ouverture du marché européen aux transporteurs de l'ASEAN se fasse dans un environnement concurrentiel équilibré.

[Consulter le rapport relatif à cet accord](#)



Mise en œuvre du système de navigation 4-Flight

La FNAM ainsi que les autres associations représentant les principales compagnies aériennes françaises et étrangères opérant en France ont émis le souhait auprès de la DGAC d'un report d'une durée limitée de la mise en œuvre programmée du système 4-FLIGHT au CRNA Nord.

Notre demande porte sur un décalage de deux mois environ du début de la période qui serait ainsi portée du 3 novembre 2024 au 6 janvier 2025. La FNAM soutient le projet 4-FLIGHT de modernisations des systèmes de navigation aérienne et le secteur a apporté sa contribution à la mise en œuvre de 4-Flight en diminuant significativement son activité durant l'ensemble des utilisations opérationnelles programmées (UOP) programmées fin 2023 et début 2024.

Le décalage limité sollicité par nos fédérations a notamment pour but de répondre aux principales préoccupations suivantes :

- Limiter l'impact économique pour nos entreprises sachant que le dernier trimestre de l'année est traditionnellement plus porteur sur le plan économique, tant pour l'activité de transport de passagers que de fret, que le premier trimestre ;

- Minimiser les risques qu'une mise en œuvre difficile de 4-Flight ne vienne perturber la période des congés de fin d'année dont la réussite sur le plan économique et opérationnelle est essentielle pour les acteurs du transport aérien ;
- Eviter un deuxième épisode de pertes importantes au cours de la même année calendaire pour des acteurs fragilisés.



Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

22, avenue Franklin Delano Roosevelt, 75008, Paris

contact@fnam.fr - 01 86 64 12 34