

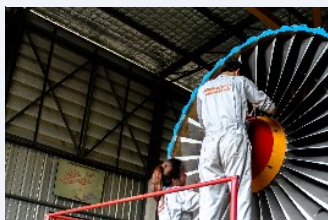
De: Marlene Prost
Envoyé: mardi 7 mai 2024 14:38
Objet: Le mensuel - Avril 2024



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

LE MENSUEL

Avril 2024



Affaires sociales Emploi & Formation

Dialogue social de branche et exercice de l'action syndicale : mise à signature de 2 projets d'avenant



L'accord octroyant des moyens complémentaires au titre du dialogue social de branche arrive à échéance en juin 2024. Un avenant a été proposé afin de proroger l'application de cet accord jusqu'au 31 décembre 2025. L'objectif est d'harmoniser la durée d'application de ces dispositions avec le cycle de représentativité des organisations professionnelles et syndicales de branche, conformément aux pratiques dans les autres branches professionnelles. Pour rappel, le prochain cycle de représentativité couvrira 2025-2029.

A l'occasion de ces travaux, la Fnam a souhaité modifier les articles 4, 4.1 et suivants de la convention collective (CCN TAPS) relatifs à l'exercice de l'action syndicale et le dialogue social au niveau de la branche. Ces articles étaient déjà modifiés par un accord de 2021 qui n'avait pas été étendu. L'objectif est de reprendre la rédaction de cet accord en révisant à droit constant les dispositions prévues par les articles 4, 4.1 et suivants afin de garantir son extension. Pour mémoire, ces dispositions régissent notamment le fonctionnement de la CPPNI ainsi que la prise en charge financière de la participation syndicale aux réunions paritaires de branche.

Les deux avenants sont actuellement ouverts à signature jusqu'au 15 mai 2024, la Fnam demandera ensuite leur extension.



Affaires techniques et réglementaires

Commission Consultative économique du budget annexe section "surveillance et certification" - Spécificités OSAC



Nos échanges ont continué avec la DSAC et l'OSAC concernant le projet de conversion des redevances en taxes. À la suite de la première réunion consultative OSAC du 27 mars dernier, une nouvelle séance s'est déroulée le lundi 29 avril afin d'aborder les détails de l'indexation des taxes pour l'OSAC. Pour rappel, chaque prestation, qu'elle soit forfaitaire ou basée sur le temps passé, sera ajustée par un coefficient officiel afin de refléter l'évolution des coûts. À cette fin, la FNAM a sollicité une étude pour que l'OSAC puisse intégrer un coefficient officiel en adéquation avec ses activités.

Une nouvelle proposition acceptable pour le calcul de l'indexation a été proposée, prenant en considération plusieurs indices proratisés selon la répartition des coûts au sein d'OSAC :

- ICT_IME : indice mensuel du coût horaire du travail révisé - Salaires et charges - Tous salariés - Industries mécaniques et électriques (NAF rév. 2 postes 25-30 32- 33) - Base 100 en décembre 2008
- FSD : indice des prix de production des services français aux entreprises françaises (BtoB) – Total HS – Ensemble des services
- TCH : indice des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France - Transports, communications et hôtellerie (TCH)
- ICC : indice du coût de la construction (ICC)

Néanmoins, il a été demandé à la DSAC de pouvoir fixer une limite haute à ce coefficient. Une décision va être rendue par la DSAC prochainement à ce sujet.

Lors de cette même réunion, les modalités de facturation des taxes ont été présentées : Il est demandé un paiement annuel de la taxe, exigible au 28 février de l'année N, tout en maintenant le principe de régularisation en fin d'année pour ajuster le montant réglé au montant dû (prise en compte des éléments variables).



Développement durable

Modification de l'Arrêté "couvre-feu" de l'aéroport de Nantes

Pour rappel, un couvre-feu a été instauré sur l'aéroport de Nantes-Atlantique depuis le 8 avril 2022 (suite à l'arrêté ministériel du 28 septembre 2021). Le ministre Clément Beaune, lors de sa visite à l'aéroport de Nantes-Atlantique le 16 novembre 2023, s'est engagé à faire modifier cet arrêté dans le but de clarifier les contours de la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur », faisant l'objet de divergences d'interprétations de la part des différentes parties prenantes. La FNAM a participé à ces différents travaux, qui ont pris fin avec un avis favorable voté en Commission Consultative Environnement du 15 mars 2024 (la FNAM a voté Pour), et l'avis de l'Acnusa rendu le 09 avril 2024 (2 avis favorables sur le texte, et un avis défavorable).

Quels changements ?

- Les « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » sont désormais explicitées. Parmi elles et entre autres, un « conflit social ou manifestation extérieurs à l'activité du transporteur », un « problème d'ordre technique affectant l'aéronef », un « évènement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol » sont autant de cas précis qui clarifient des situations parfois soumises à interprétation. La FNAM regrette en revanche l'ajout d'une phrase (conformément à l'avis en première lecture de l'Acnusa sur ce projet) dans la dernière évolution du texte, à savoir « sauf s'ils auraient pu être évités ou minimisés par des mesures raisonnables prises par le transporteur aérien », qui réintroduit une marge d'interprétation préjudiciable.
- Obligation pour chaque opérateur de justifier et de transmettre les éléments d'explication dans les deux jours ouvrés qui suivent le vol opéré pendant la période de couvre-feu.
- Obligation pour chaque opérateur de notifier au ministre chargé de l'Aviation Civile tout mouvement qui sera réalisé entre 0h et 6h, préalablement à sa réalisation. Sauf opposition du représentant de l'État, le mouvement pourra s'effectuer.

Le processus législatif étant désormais achevé, l'arrêté portant ces modifications devrait paraître prochainement au journal officiel.

Consultation RTE

Dans le cadre de la récente consultation sur le Schéma Décennal de Développement du Réseau (SDDR) de RTE, un plan national a été proposé pour adapter le réseau de transport d'électricité aux objectifs révisés de la politique énergétique française de 2019.

Ce plan met en avant le renforcement de la souveraineté énergétique avec un focus sur le nucléaire et le développement accéléré des énergies renouvelables, telles que l'éolien maritime et le solaire. Il envisage également la réindustrialisation via des zones industrielles bas-carbone.

Le SDDR propose une stratégie pour la modernisation du réseau à très haute tension et le renouvellement des infrastructures pour répondre aux défis du changement climatique. En réponse, la FNAM, aux côtés de la filière du Transport aérien GIFAS et UAF, a souligné les besoins énergétiques spécifiques de l'industrie aéronautique, en mettant l'accent sur l'efficacité économique et le coût de l'énergie.

[Document disponible ici](#)



Economie et Compétitivité

Consultation sur le décret d'application de la loi industrie verte

La FNAM a contribué à la consultation sur le projet de décret de la loi relative à l'industrie verte, soulignant le rôle crucial des technologies de décarbonation dans le transport aérien pour le développement durable.

L'organisation a exprimé son engagement envers la transition écologique du secteur aérien français et a salué les progrès que le décret pourrait apporter en matière de décarbonation. Elle a mis en avant les efforts déjà réalisés par l'industrie aéronautique, notamment l'utilisation de carburants alternatifs et le développement d'avions à faibles émissions.

La FNAM a également insisté sur l'importance de la collaboration entre différents secteurs, en particulier avec l'industrie des bioénergies, pour atteindre les objectifs de décarbonation. En conclusion, la FNAM a affirmé son soutien à l'approche du décret, le considérant comme un levier essentiel pour accélérer l'adoption de solutions de décarbonation adaptées au secteur aérien.

[Pour votre information, version disponible ici](#)



Affaires publiques

Suites de la grève du contrôle aérien français du 25 avril 2024



Un préavis de grève avait été déposé par l'ensemble des organisations syndicales représentatives des contrôleurs aériens pour le jeudi 25 avril dans le contexte de la négociation du « protocole » triennal de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Le préavis de grève a été partiellement levé la veille par le syndicat majoritaire des contrôleurs aériens mais a entraîné des annulations importantes de vols. Cet événement a conduit la FNAM à solliciter un rendez-vous auprès du ministre des Transports afin d'obtenir des éclaircissements sur un certain nombre de sujets. Le premier a trait au rôle dévolu aux compagnies aériennes par les services de l'Etat dans l'élaboration et la conduite de la réforme engagée au sein des services de la navigation aérienne. Ce sont en effet les compagnies aériennes qui financent intégralement au travers de leurs redevances la navigation aérienne française alors qu'elles ne sont aujourd'hui pas associées

aux choix technologiques, à la temporalité des investissements, à la définition du service devant être rendu ou encore aux objectifs de qualité de service à atteindre.

Le second a trait à la gestion de la grève elle-même. Il a en effet été mentionné que les compagnies aériennes avaient anticipé la grève et que l'ampleur de l'annulation des vols le 25 avril, malgré la levée du préavis, en avait été la conséquence. Or, les compagnies aériennes ont strictement appliqué les consignes reçues de la part de la DGAC et n'ont eu pour seul objectif que la bonne information des passagers et la préservation de l'ordre public dans les aéroports. Il apparaît à cet égard nécessaire qu'un retour d'expérience soit engagé au plus vite.

Le troisième porte sur le niveau des annulations de vol demandé aux compagnies aériennes dans le cadre du « service minimum ». A cet égard, nous avons pu constater des niveaux inédits en matière de demande d'annulation de vols de la part de la DGAC allant jusqu'à 75% sur l'aéroport de Paris-Orly et 65% sur celui de Paris-Charles-de-Gaulle. Le « service minimum » permettait de garantir jusqu'ici un niveau d'activité de l'ordre de 50% tant pour les vols de et vers le territoire français que pour les survols. Il nous apparaît souhaitable que cet objectif soit à minima préservé d'autant que des garanties équivalentes ou supérieures existent dans les autres Etats de l'Union européenne par ailleurs beaucoup moins sujets à des grèves récurrentes.

La FNAM souhaite que l'Etat puisse proposer au plus vite les mesures susceptibles de contribuer à rétablir dans les années qui viennent un système de navigation aérienne en France performant et compétitif.



Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

22, avenue Franklin Delano Roosevelt, 75008, Paris

contact@fnam.fr - 01 86 64 12 34