

De: Marlene Prost
Envoyé: lundi 9 septembre 2024 11:54
Objet: Le mensuel - août 2024

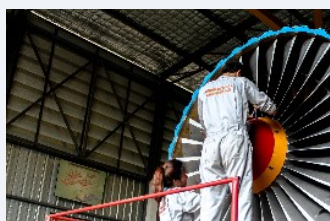


Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

LE MENSUEL

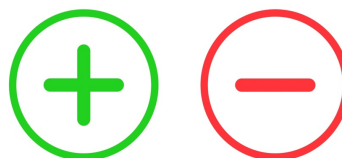


Août 2024



Affaires sociales Emploi & Formation

Bonus-Malus : Publication des taux de séparation médians



Un arrêté du 22 août 2024 (JORF du 24 août 2024, [voir ici](#)) fixe les taux de séparation médians des secteurs économiques concernés, calculés sur la période de référence du 1^{er} juillet 2023 au 30 juin 2024.

Pour le secteur des transports et entreposage, le taux de séparation médian est de 42,83% (contre 44,33% lors du précédent exercice). Les entreprises concernées se verront ainsi notifier leur taux de contribution modulé à l'assurance chômage (entre 3 % et 5,05%) par l'Urssaf entre le 30 août et le 6 septembre 2024.

Convention risques professionnels



La Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles (CAT/MP) et la Caisse nationale d'Assurance Maladie ont signé avec l'Etat, le 5 juillet 2024, la Convention d'objectifs et de gestion (COG) de l'Assurance Maladie - Risques professionnels pour la période 2023-2028 ([voir ici](#)). Cette COG constitue

la feuille de route pour les 5 ans afin d'accompagner notamment la prévention des risques professionnels, se traduisant par une augmentation des moyens financiers.

Par ailleurs, les aides financières directes aux entreprises pour prévenir les risques professionnels seront augmentées de 120 millions d'euros disponibles d'ici 2028 au travers du Fonds national de prévention des accidents du travail, en plus du FIPU (fonds d'investissement dans la prévention de l'usure professionnelle) doté d'environ 150 millions d'euros par an.

L'offre de services en ligne à l'attention des entreprises sera étoffée, en particulier via les canaux numériques et en particulier le compte entreprise. Les dispositifs d'écoute clients seront aussi développés, ainsi que la capacité de la branche AT/MP à porter des offres de services attentionnées, et adaptées à l'hétérogénéité du paysage des entreprises (TPE, experts-comptables, grands comptes...).



Développement durable

Vols en cœur de nuit à l'aéroport de Toulouse-Blagnac : un bilan hivernal 2023/24 très positif

Le 29 août 2024, l'Observatoire Cœur de Nuit a dressé le bilan de la saison hivernale 2023/24, couvrant la période du 1er novembre 2023 au 31 mars 2024. Grâce à une coopération efficace entre les compagnies aériennes et l'Aéroport de Toulouse-Blagnac (géré par ATB), une réduction de 23,9 % des vols en cœur de nuit (entre minuit et 6h) a été observée par rapport à la même période de l'hiver 2022/23. Ce résultat est d'autant plus notable qu'il ne s'explique pas par une baisse globale du trafic nocturne (de 22h à 6h), resté stable d'une année sur l'autre (moins de 10 vols de différence).

En ajustant leur programmation pour déplacer certains vols plus tôt en début de soirée (notamment entre 22h et 23h) et en maîtrisant leur ponctualité, les compagnies aériennes ont démontré leur capacité à réduire les nuisances sonores en cœur de nuit.

Un nombre de mouvements après minuit historiquement bas

En se concentrant sur les vols dits "basculants", qui sont au cœur de l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) en cours sur la plateforme, une diminution significative a été constatée, et notamment sur la tranche 00h-01h : de 154 mouvements en hiver 2022/23 à seulement 85 en hiver 2023/24, soit une réduction de 45 %. La totalité des vols basculants de la saison s'élève à 113, soit le plus petit chiffre observé depuis 2011 (hors période de confinement Covid). Cela représente une baisse de la moyenne nocturne de 2,3 vols à 1,7 mouvement entre minuit et 6h, près des deux-tiers se produisant entre minuit et 1h, et surtout entre minuit et 0h15.

À noter que ce bilan comptabilise les heures d'arrivée au point de stationnement, tandis que l'arrêté en vigueur tient compte des heures d'atterrissage (poser des roues sur la piste). Un avion qui atterrit à 23h55 et arrive à son point de parking à 00h05 est considéré comme un vol basculant dans ce bilan, alors qu'il respecte la réglementation en vigueur.

Une diminution du bruit mesurée dans les communes environnantes

En cohérence, le niveau sonore instantané maximum (L_{Amax}) mesuré dans les communes environnantes a diminué sur la plage horaire de 00h à 06h sur l'ensemble des stations, avec des baisses de 15 à 40% selon les plages de décibels mesurées.

Ce bilan prouve que les restrictions d'exploitation ne sont pas le seul levier pour contrôler les mouvements en cœur de nuit. Les efforts combinés des compagnies aériennes et de l'aéroport montrent qu'une gestion proactive et concertée peut avoir un impact tangible sur la réduction des nuisances sonores nocturnes.



Economie et Compétitivité

Taxation du transport aérien : la Suède revoit sa politique

Le gouvernement suédois a décidé, dans le cadre de sa Loi de Finances pour 2025, d'abandonner à compter du 1^{er} juillet 2025 la taxe sur le transport aérien.

« Si nous voulons protéger la possibilité d'avoir de bonnes liaisons aériennes en Suède et de faire de la Suède une plateforme internationale, nous devons nous assurer que nous ne portons pas atteinte à l'avantage concurrentiel que la Suède peut avoir » a notamment indiqué le Premier ministre suédois. La Suède faisait jusqu'ici partie des 7 Etats de l'Union européenne sur 27 imposant une taxe spécifique sur le transport aérien. Dans le même temps, l'ONG Transport&Environnement (T&E) appelle pour sa part, en France et dans le cadre du prochain projet de Loi de Finances, à une augmentation de la taxation du transport aérien au motif que « la France serait très largement derrière ses voisins européens en matière de fiscalité aéronautique ».

Cette affirmation ne manque pas de surprendre alors que le transport aérien français est soumis aussi bien aux mesures environnementales européennes du paquet FitFor55 que d'une fiscalité nationale spécifique parmi les plus élevées d'Europe (consulter à cet égard le Fnam décrypte la taxation du transport aérien du 9 septembre 2024 [ici](#)).

La priorité du secteur aérien français reste de disposer des moyens financiers d'assumer une décarbonation coûteuse et ne peut que regretter l'absence persistante d'un fléchage de la fiscalité pesant sur le transport aérien vers l'accomplissement de cet objectif.



Affaires techniques et réglementaires

Retour sur la coordination de l'aéroport du Bourget durant les Jeux Olympiques



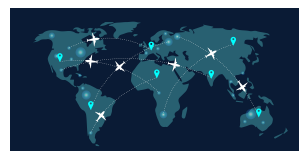
L'aéroport de Paris-Le Bourget est soumis à une coordination exceptionnelle pendant les Jeux Olympiques de Paris, du 16 juillet au 16 septembre 2024. Cette mesure a pour objectif de gérer efficacement l'augmentation anticipée du trafic aérien durant cette période. Selon COHOR (association pour la coordination des créneaux horaires), Aéroport de Paris (ADP) et les opérateurs d'aviation d'affaires, la coordination s'est bien déroulée et a permis de préparer les journées à forte affluence.

Cependant, malgré cette organisation rigoureuse, le trafic aérien n'a pas atteint les volumes escomptés. En moyenne, 12 créneaux par jour n'ont pas été utilisés, ce qui a généré une charge de travail conséquente pour les opérateurs, sans pour autant être compensée par un trafic important. Ce phénomène contraste avec les étés précédents où l'activité était plus soutenue.

Aujourd'hui, le maintien de cette coordination jusqu'au 16 septembre s'avère contraignant pour les opérateurs de la plateforme. Bien que celle-ci leur permette de déclarer les passagers seulement deux heures avant le vol pour des raisons de sûreté (contre sept jours en temps normal sans coordination pour la période JO), les opérateurs estiment que les procédures pourraient être ajustées pour éviter une telle surcharge de travail.

Pour les futurs événements nécessitant une coordination exceptionnelle à l'aéroport du Bourget, il serait pertinent de réévaluer et d'affiner les procédures afin de mieux adapter les procédures et les exigences.

4-Flight



Nouvelle utilisation opérationnelle programmée

Dans le cadre de la mise en service du système 4-Flight au CRNA-Nord (au 5 novembre 2024), une utilisation opérationnelle programmée (UOP = phase de test en situation réelle) du système est planifiée au mois d'octobre 2024.

Lors de ces phases de tests, la capacité du centre est réduite. Afin d'éviter de générer des délais trop importants sur les vols, il est nécessaire de réduire le nombre de vols dans les espaces du CRNA-N (Paris ACC).

Les compagnies aériennes opérant plus de 20 mouvements sur les périodes concernées doivent réduire leur programme de vols de 5% entre le 8 octobre 4h30 UTC et le 9 octobre 11h UTC sur les aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly et Beauvais.

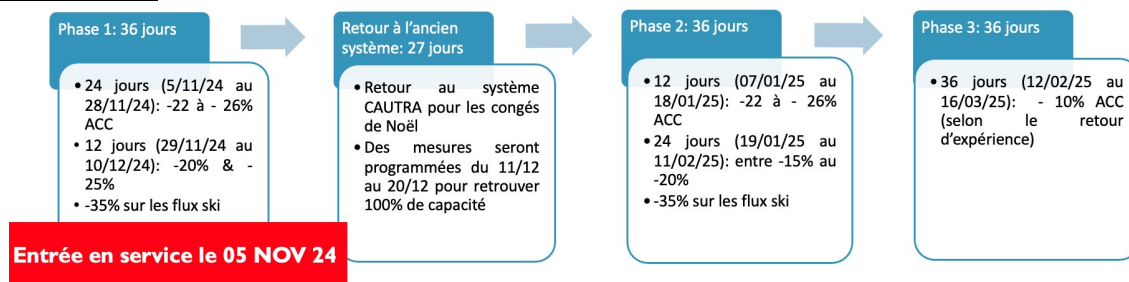
*Les liaisons de continuité territoriale ne sont pas concernées par ces mesures.

*Il est possible de répartir entre compagnies aériennes les réductions de programmes de vol.

Les propositions de programmes de vol modifiés devront être adressées **avant le 1^{er} octobre** à l'adresse suivante dta-programmes-crisis-bf@aviation-civile.gouv.fr.

Ce programme devra préciser la liste des vols maintenus et des vols supprimés.

Plan de transition



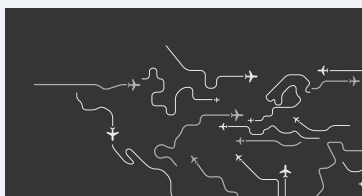
Système d'entrée / sortie (EES)

La FNAM, l'Union des aéroports français (UAF), l'Association du Transport Aérien International (IATA), Air France, l'Association des Représentants de Compagnies Aériennes en France (BAR France), le Syndicat des Entreprises du Tour Operating (SETO), Les Entreprises Du Voyage (EDV), ainsi que la Confédération des acteurs du tourisme (CAT), représentant les parties prenantes du transport aérien français affectées par le système d'entrée/sortie (EES), ont demandé par courrier une action urgente du ministère de l'Intérieur avant le lancement prévu des opérations de l'EES **le 10 novembre 2024**.

Voici nos propositions :

- Organiser rapidement des tests grandeur nature avec des passagers afin de fiabiliser l'estimation des temps de traitement des passagers et prendre les mesures d'urgence pour anticiper les conditions opérationnelles au démarrage et maintenir des temps d'attente acceptables
- Donner toutes les garanties pour que les procédures progressives aux aubettes et sur Parafe maintiennent les débits observés durant l'été 2024 sur chaque frontière, quelles que soient les solutions opérationnelles et technologiques retenues (en anticipant les décisions d'application du mode progressif avec l'exploitant aéroportuaire, en garantissant dès le démarrage l'ajustement des ressources humaines au travail supplémentaire exigé par la réglementation européenne ...)
- Développer les solutions opérationnelles et technologiques permettant à terme d'avoir des procédures EES complètes compatibles avec les opérations de compagnies aériennes, via une politique proactive ;
- Mettre en place une instance provisoire de pilotage permettant le suivi et l'adaptation du taux de dossier complets.

[Lire la lettre commune](#)



Affaires publiques

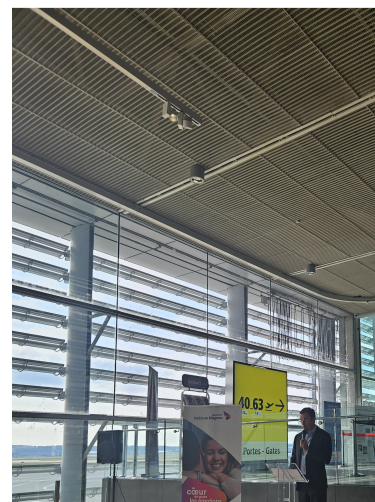
Lancement de l'opération "Dessine-moi un avion"



La FNAM, en tant que partenaire, est fière d'annoncer le lancement de l'opération de communication « **Dessine-moi un avion** » conçu par le GIFAS.

Cette initiative a pour objectif de sensibiliser le grand public aux enjeux et solutions liés à la décarbonation du transport aérien. Ce projet, porté par plusieurs acteurs clés de l'industrie, met en avant les défis et les innovations qui transforment l'aéronautique, en accord avec notre vision d'un secteur durable et performant. L'opération « **Dessine-moi un avion** » est une réelle opportunité pour les passagers du transport aérien et les pouvoirs publics de mieux comprendre les enjeux de cette transformation et prendre en compte la mesure des changements en cours dans notre secteur.

La participation de la FNAM à cette opération témoigne de l'engagement du transport aérien à soutenir les projets, les métiers et compétences qui façonnent et façonneront l'avenir du secteur aéronautique.



Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

22, avenue Franklin Delano Roosevelt, 75008, Paris

contact@fnam.fr - 01 86 64 12 34