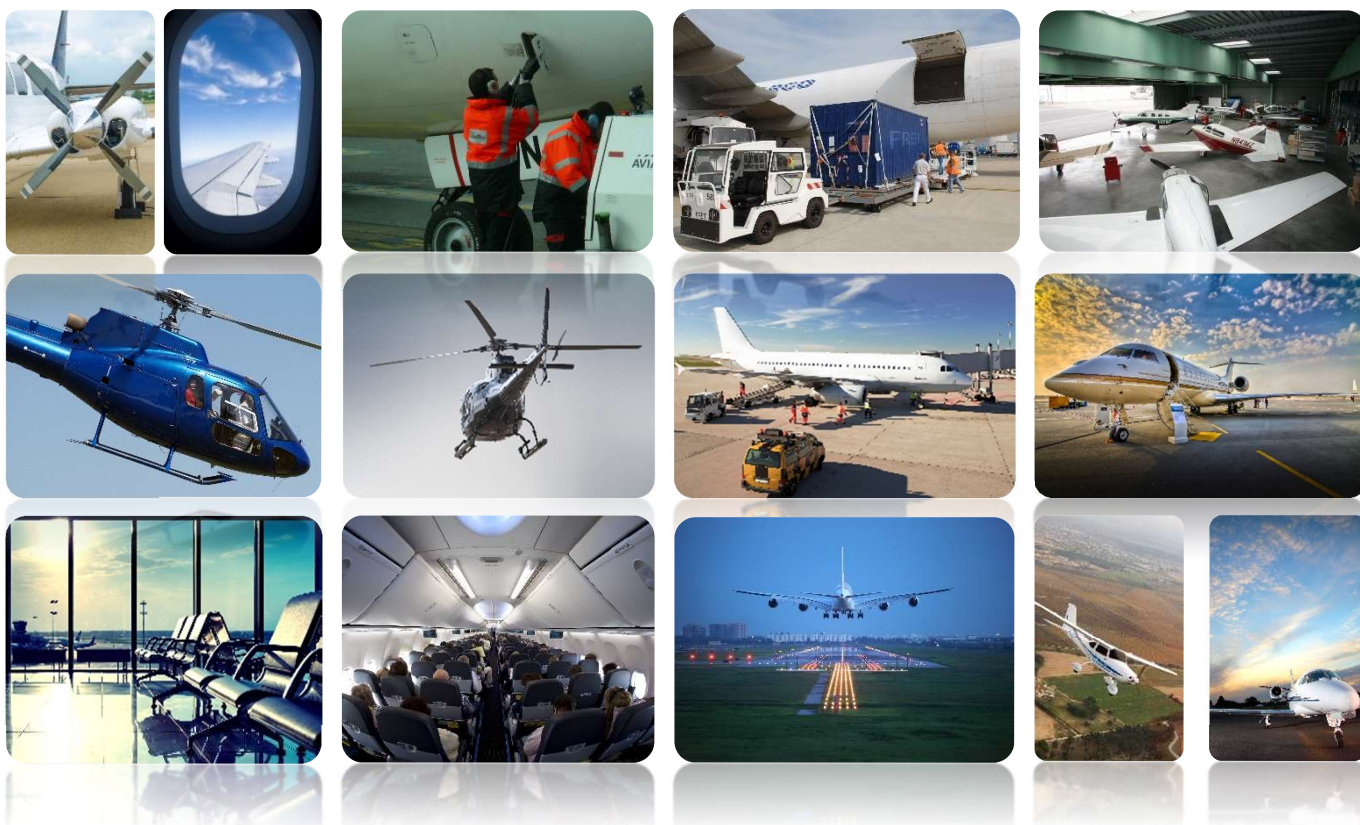


Rapport d'activités juin 2020 – juin 2021



SOMMAIRE

Economie et Compétitivité

- COVID 19 et impact sur le transport aérien
- Les auditions de la FNAM (Assemblée Nationale, Sénat, Cour des Comptes)
- Bilan des CoCoEcos et auditions ART
- Taxe d'aéroport
- HATVP

Développement durable et RSE

- Bilan des CoCoEnv
- Convention Citoyenne pour le Climat
- Task Force Développement durable
- Roulage N-1

Stratégie européenne pour l'aviation

- Réponses aux consultations européennes et françaises
- Point sur les FTL
- Appel à contribution sur le bio-carburant

Réglementation européenne et sécurité des vols

- Germanwings
- Les différents groupes de travail
- NPA sur les licences 66
- Redevances

Sûreté

- Nouveau règlement SeMS
- CNS – GT Bonnes Pratiques

Aéroportuaire

- Abandon T4 et position de la profession
- Groupe de travail électrification

Social, emploi et formation

- Représentativité patronale
- Accord APLD
- Renouvellement accord sur le dialogue social de branche
- Avenant du 1er mars 2021 modifiant l'article 18 de la CCNTA PS - Licenciement collectif
- Renouvellement des instances de gouvernance de l'Opérateur de compétences AKTO
- Projets Observatoire
- Formation professionnelle

Publications

- Rapport de branche 2020
- Rapport de la MTV

La FNAM dans les médias

Annexes

Economie et compétitivité

La FNAM est la principale organisation professionnelle des opérationnels du secteur aérien français. Au service de ses adhérents entreprises de ce secteur, elle participe à la promotion et au développement de l'aviation commerciale et des métiers associés. Elle assure l'information et la représentation des intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires. Ceci passe par l'entretien d'un dialogue soutenu avec les pouvoirs publics afin de faire remonter les enjeux inhérents à la profession. La FNAM répond ainsi à toutes les consultations sur les sujets concernant ses adhérents, que ce soit au niveau européen, en lien avec Commission Européenne, ou au niveau national, avec la Direction Générale de l'Aviation Civile et l'Autorité de Régulation des Transports.



Mars 2020 - Juin 2021

Un effet dévastateur sur l'écosystème du transport aérien français

Depuis mars 2020, le transport aérien fait face à la plus grande crise de son histoire. L'augmentation des cas de COVID-19 dans le monde, et l'émergence de nouveaux variants en 2021, ont entraîné de nouvelles restrictions sanitaires et la poursuite de mesures strictes de contrôle des frontières en Europe et partout dans le monde. Cette situation a entraîné une réduction considérable de la demande de transport aérien et continue à dégrader fortement la situation financière des compagnies aériennes et de l'écosystème aéroportuaire (les exploitants aéroportuaires, les assistants en escale...).

Aujourd'hui, les compagnies ont une faible visibilité sur la reprise du trafic. Selon l'association des transporteurs aériens internationaux (IATA), les pertes du secteur pourraient atteindre 314 milliards d'euros en 2020, dont 89 milliards pour l'Europe. Par ailleurs, le niveau de trafic de 2019 ne pourrait être atteint avant 2024, voire 2025.

Aussi, en liaison étroite avec les pouvoirs publics – Ministères des transports, du travail, des finances, du Tourisme et de l'Outre-mer, la FNAM et ses membres, ont obtenu la poursuite d'un certain nombre de mesures parmi lesquelles :

1. L'assouplissement et la prolongation des PEG – Prêt Garanti par l'Etat - remboursables sur plusieurs années pour certaines compagnies françaises, membres de la FNAM
2. Le rattachement à l'annexe 1 du décret du 29 juin 2021
3. La prise en charge de l'activité partielle au-delà du 30 juin 2021
4. Le report des charges sociales patronales
5. Le report de certaines taxes et redevances aéroportuaires
6. Le report d'application de textes réglementaires français et européens concernant par exemple les assistants en escale
7. La prolongation de validité des licences d'exploitation, des licences de pilotes, des titres, de badges, ...



Convention Citoyenne pour le Climat

L'année 2020-2021 a été marquée par la convention citoyenne et ses propositions pour le climat touchant le secteur aérien.



Assemblée Nationale

Le 18 février 2021, en amont de l'examen du Projet de loi portant sur la lutte contre le dérèglement climatique, **le Groupe d'études « Secteur Aéronautique et spatial de l'assemblée nationale »**, co-présidé par les députés Jean-Luc LAGLEIZE et Pierre CABARE, Députés de la Haute-Garonne (LREM) ont auditionné la FNAM, en présence d'une dizaine de députés de la majorité.



A l'issue de 110 heures de débats et l'examen de plus de 7000 amendements, le vote solennel de ce projet de loi a eu lieu le 4 mai 2021 à l'Assemblée Nationale

Ce projet de loi devrait être finalisé fin septembre 2021. C'est un sujet majeur pour l'ensemble de la profession que nous représentons ; au sein de la thématique « Se déplacer », les cent cinquante membres de la Convention Citoyenne pour le Climat partent du constat que les déplacements des personnes et le transport de marchandises tels qu'ils sont organisés et effectués aujourd'hui représentent plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Ce total est partagé entre les voitures (52 % du total), les poids lourds (19 %), les véhicules utilitaires (19 %) et les vols intérieurs (4 %), ...

Le 21 janvier 2021, la FNAM a été auditionnée par Jean-Marc Zulesi (LREM, Commission Développement Durable et Aménagement du Territoire), Rapporteur - Titre 3 « Se déplacer » où 5 articles visent à limiter la croissance des émissions du trafic aérien.

A ce jour :

- **L'article 35** entérine la remise d'un rapport au gouvernement qui étudiera les dispositions nationales susceptibles d'être mises en place à défaut d'un dispositif européen sur le prix du carbone, l'augmentation de la taxe de solidarité
 - La mesure initialement proposée prévoyait d'adopter une éco-contribution kilométrique renforcée (majoration de la taxe de solidarité) aurait coûté au transport aérien français environ **4,2 milliards d'euros et supprimé près de 150 000 emplois**. Cette proposition venait s'ajouter à la majoration de la Taxe de Solidarité qui devait déjà coûter 180M€ aux compagnies françaises (Loi LOM novembre 2019 - chiffres trafic 2019). Proposition insoutenable pour le transport aérien français.

- **Les articles 36 et 36A** interdisent l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'un trajet alternatif, par un autre moyen de transport collectif, moins émetteur de CO₂, existe en moins de 2h30.
Initialement, la mesure proposait l'interdiction des vols domestiques dès lors qu'un trajet existait en moins de 4h
- **L'article 37** encadre le développement des capacités aéroportuaires mais n'interdit plus le développement de terminaux supplémentaires et des aménagements permettant des travaux de modification pour accueillir l'avion du futur
- **L'article 38** rend obligatoire, pour tous les opérateurs aériens, la compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains (les vols vers les outre-mer sont exclus de la compensation nationale pour l'instant). Aujourd'hui, les vols métropolitains sont déjà inclus dans le champ d'application de l'ETS européen et sont également soumis à la taxe de solidarité. Cette mesure n'existe pas dans d'autres États européens, aussi le Conseil d'Etat recommande que les émissions déjà compensées au titre de l'ETS* européen ne le soient pas une deuxième fois. Cette mesure de compensation doit être notifiée à la Commission européenne

Les 5 articles relatifs au transport aérien ont été adoptés par l'Assemblée Nationale sans véritable changement de fond. L'ensemble des 7000 amendements déposés principalement par les ONG ont reçu un avis défavorable du gouvernement.

Par ailleurs, l'article 5 prévoyait l'interdiction de la publicité pour les produits et services les plus émetteurs de gaz à effet de serre. *La mise en place d'un code de bonne conduite a été privilégiée.* La sous-mesure sur l'interdiction des avions publicitaires est maintenue.

La FNAM est en contact avec les entreprises du Voyage et les Tours opérateurs afin de réfléchir à une démarche commune pour des publicités et des communications responsables.

**ETS : Emission Trading System*



***L'examen du projet de loi au Sénat se tient entre mai et fin juin 2021
4700 amendements ont déjà été déposés sur le texte***

Le 28 avril 2021, La FNAM a été auditionnée par le rapporteur du titre « Se déplacer », Philippe Tabarot - Sénateur LR des Alpes-Maritimes, membre de la commission durable du sénat.

Aujourd'hui, l'ensemble des organisations patronales du MEDEF considèrent que certaines dispositions du projet de loi Convention citoyenne dans leur rédaction actuelle, sont inapplicables. Elles ne prennent pas assez en compte les aspects européens et internationaux et installent une instabilité législative et réglementaire avec les lois LOM, AGECE, énergie-climat, EGALIM.

Projet de loi de Finances 2021

Dans le cadre du Projet de loi de Finances 2021 (PLF), le 3 novembre 2020, la Rapporteuse budgétaire, Evelyne Perrot, Sénatrice de l'Aube a auditionné la FNAM au nom de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.



Le budget rectificatif 2021 - PLFR3

Il devrait être présenté à l'Assemblée mi-juin, pour détailler le financement accompagnant le déconfinement (activité partielle, fonds de solidarité et exonération de charges).

A priori, il devrait entériner :

- **La somme de 200 millions d'euros supplémentaires pour le contrôle et l'exploitation aériens auxquels s'ajoutent 350 millions d'euros déjà avancés par l'État remboursable par les compagnies aériennes, majorés d'intérêts financiers et de frais de gestion ; C'est une dette supplémentaire (remboursable en 6 ans à compter de 2024) pour les compagnies aériennes françaises déjà fortement touchées par la crise.**
- **La suppression du tarif réduit de TICPE accordé au GNR devait être repoussée au 1er janvier 2022, décision justifiée par la crise sanitaire et économique, « qui fragilise l'ensemble des acteurs », et la hausse des prix des matières premières. Elle a déjà été repoussée à deux reprises.**

*GNR : Gazole non routier



La FNAM a participé à plusieurs missions d'informations et a apporté sa contribution sur différents sujets :

Mission d'information sur la conditionnalité des aides publiques aux entreprises

Présidée par Véronique Riotton, Députée de la Haute-Savoie, membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale (le 10 novembre 2020). La députée et les membres de la mission ont interrogé la FNAM et IATA sur « les aides d'Etat peuvent-elles servir de levier à des transformations écologiques et sociales ? ».

Mission d'information continue sur les entreprises en difficulté du fait de la crise sanitaire présidée par Romain Grau, député LREM des Pyrénées-Orientales

Deux auditions ont eu lieu le 26 avril 2021 et le 26 mai 2021

Plusieurs sujets ont été évoqués : l'absence de visibilité sur la reprise du transport aérien, le financement de la DGAC, administration financée entièrement par le transport aérien et celui du financement des missions régaliennes (taxe de sureté et de sécurité).

Actions de la FNAM auprès des Pouvoirs publics

Face à la situation extrêmement grave du transport aérien, la FNAM s'est plus que jamais mise au service de ses adhérents pour relayer leurs difficultés et les informer en temps réel des mesures prises par le gouvernement. Depuis le début de la crise, elle n'a eu de cesse d'alerter les administrations concernées sur l'état du transport aérien et de travailler avec ces dernières sur un certain nombre de mesures.

➤ **Courriers au Premier Ministre**

Reprise d'activité du secteur aérien (courrier adressé par la FNAM le 29 avril 2021) accompagnée d'une liste de mesures pour créer les conditions de sa reprise (AF, ADP, IATA, UAF&FA, EBAA, Corsair, Bar, entreprises du Voyage, SETO, SCARA, AFTM, Air Caraïbes, French Bee)

Plan de relance du trafic aérien en Europe (courrier adressé par la FNAM le 19 mai 2021)

➤ **Proposition aux pouvoirs publics d'une liste de mesures à prendre pour organiser la reprise progressive du transport aérien**

Le courrier adressé le 18 mai 2021 au Premier Ministre, Monsieur Jean Castex et à Madame Angela Merkel, Chancelière fédérale d'Allemagne pour leur demander de prendre le leadership européen du plan de relance de notre secteur d'activité. Ce courrier a été préparé avec IATA et nos homologues allemands, co-signé par le Président de la FNAM, du GIFAS, du BDL (fédération allemande du secteur aérien) et BDLI (Fédération allemande des industries aérospatiales).

➤ **Demande aux pouvoirs publics d'un plan de soutien à l'écosystème aéroportuaire (rattachement à l'annexe 1) (UAF&FA, CSAE, CNPA, SESA, AFCOV)**

➤ **Réalisation d'un document pour les pouvoirs publics pour une réouverture sûre des frontières et la reprise du transport aérien. Ce document a été élaboré en concertation avec Groupe ADP, Air France, BAR, EBAA, FNAM, IATA, Les entreprises du Voyage, SETO - Syndicat des Tours Operating, SCARA, UAF&FA**

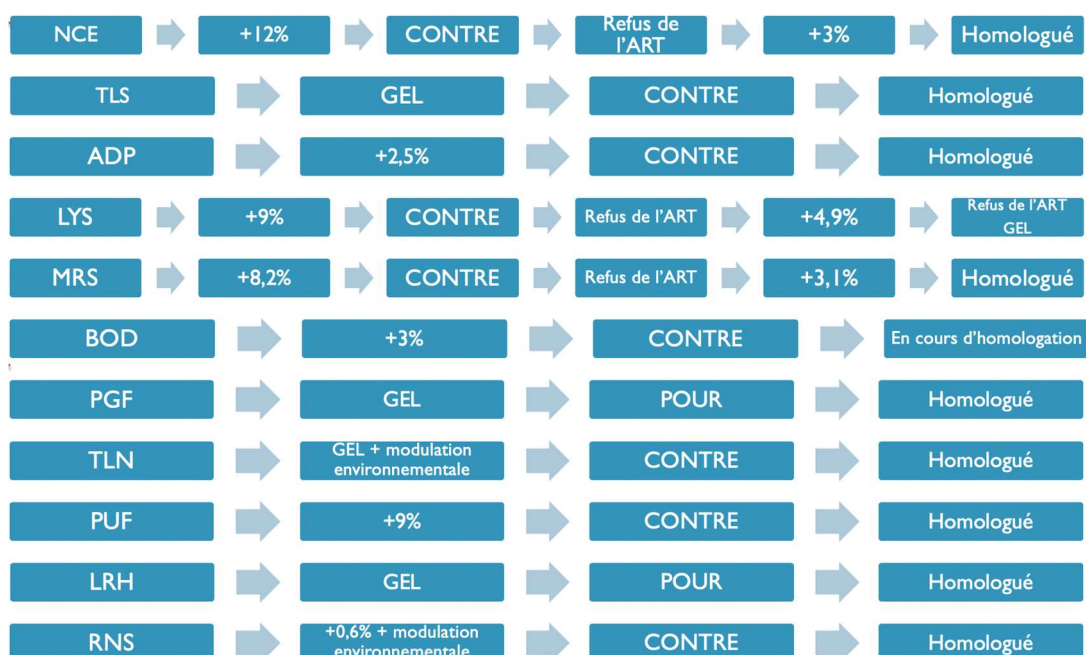
Aujourd'hui, la crise sanitaire en cours a démontré la place stratégique des compagnies aériennes françaises pour la souveraineté de la France. En temps de crise, le transport aérien s'est révélé incontournable dans le rapatriement de concitoyens, le transport de matériels sanitaires, de médicaments, de vaccins, de masques, etc...



Bilan des Commissions Consultatives Economiques et auditions ART

La CSTA a participé à plus de 20 Commissions Consultatives Économiques. Dans la crise majeure que traverse le secteur, nous avons défendu la compétitivité du pavillon français avec une position stricte de non-augmentation des tarifs des redevances. Cette position a été défendue auprès de l'Autorité de Régulation des Transports au cours de 4 auditions. Ces auditions ont permis d'obtenir des hausses de redevances largement maîtrisées en comparaison des demandes de plateformes aéroportuaires, ainsi, Nice a obtenu une hausse de 3% contre 12% demandé, Marseille 3,1% contre 8,2% demandé et les tarifs de la plateforme de Lyon sont pour le moment gelés à la suite de deux refus d'homologation de la part de l'ART.

Concernant Aéroport de Paris, l'Autorité de Régulation des Transport a homologué une hausse de 2,5% des tarifs pour l'année 2021. Nous regrettons cette décision qui a de nouveau pénalisé les acteurs français.



Taxe d'aéroport et avance Covid

La FNAM s'implique sur le suivi de l'évolution de la taxe d'aéroport, nous avons été informés le 26 mars 2021, lors d'une réunion avec les services de l'État de la hausse de la TAP de 5% avec une prise d'effet au 1^{er} avril 2021. De même, cette réunion a été l'occasion de présenter aux compagnies le système d'avance proposé par l'Etat aux plateformes aéroportuaires. Cette réunion a donné lieu à la rédaction d'un courrier co-signé à destination des services de l'Etat pour (i) protester contre le délai de prévenance bien trop court pour permettre aux compagnies de mettre à jour leur tarification et (ii) demander que ces avances soient transformées en aide.

Par ailleurs, la FNAM a aussi été auditionné par le ministère des finances sur ce sujet le 26 mai. Nous avons porté les mêmes positions.



HAUTE AUTORITÉ
POUR LA TRANSPARENCE
DE LA VIE PUBLIQUE

Inscription de la FNAM depuis 4 ans sur le registre public des représentants d'intérêts

Autorité administrative indépendante, cette inscription est obligatoire pour rencontrer les Ministres et leur cabinet, les parlementaires et leurs collaborateurs, certains hauts fonctionnaires et élus locaux.

Pour l'année 2020/2021, la FNAM a déclaré 125 rendez-vous et diverses auditions au 31 mars 2021. La crise sanitaire et la convention citoyenne pour le climat ont fait l'objet de nombreux RV avec l'administration.

Pour l'année 2020, la FNAM a déclaré une vingtaine de rendez-vous et diverses auditions.



La cour des comptes : Audition le 19 mars 2021

Cour des comptes

La deuxième chambre de la Cour des comptes réalise une enquête sur les conséquences de la crise sanitaire sur le modèle économique des aéroports français. Il s'agit essentiellement :

- D'analyser les impacts de la crise sanitaire sur l'activité et l'organisation des aéroports ;
- D'examiner les perspectives à moyen terme avec le questionnement sur le modèle économique des aéroports.

La FNAM a déposé une contribution sur le modèle économique des aéroports français



Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et l'inspection générale des finances (IFG) - Audition le 26 mai 2021

Mission interministérielle sur les missions de sûreté et de sécurité des aéroports français

Les différents thèmes abordés : perspectives du transport aérien, impact de la crise sanitaire sur les recettes de la taxe d'aéroport, répartitions des coûts de remboursement de la sûreté et de la sécurité

Le rapport devrait être rendu fin juin-début juillet.

Développement durable et RSE

Pour promouvoir et défendre l'acceptabilité du développement du transport aérien en France, dans la concertation avec l'ensemble des adhérents, les actions de développement durable s'entendent dans le cadre de la co-activité qui caractérise le transport aérien. Ces actions dépassent le champ des compagnies aériennes et englobent l'intégralité de l'écosystème aérien, notamment les assistants en escale, les exploitants d'aéroports, les services de la navigation aérienne, etc.

Le transport aérien est un acteur responsable et conscient de son impact environnemental. Le secteur a depuis longtemps pris des engagements de réduction de ses émissions et cherche en permanence à atteindre la meilleure efficacité environnementale. La transition du secteur, qui pour le moment représente 2% des émissions mondiales, est amorcée depuis plusieurs années.

Commission Consultative Environnementale - CCE

La FNAM et le secteur du transport aérien dans sa globalité sont extrêmement attachés au dialogue avec l'ensemble des parties prenantes de l'écosystème aérien. Dans ce cadre, nous participons aux Commissions Consultatives Environnementales (CCE) des différentes plateformes aéroportuaires.

Pour l'année 2020-2021, nous avons participé aux CCE de Roissy-Charles de Gaulle, d'Orly, du Bourget, de Toulouse Blagnac, de Lyon Saint-Exupéry et de Strasbourg-Entzheim. Nous sommes également membres des comités permanents des plateformes parisiennes pour lesquelles nous avons pris part aux Commissions Consultatives d'Aides aux Riverains (CCAR). Ces espaces d'échanges ont permis de distribuer des fonds pour des projets d'insonorisation aux abords des plateformes. Par ailleurs, nous y avons aussi évoqué les problèmes de financement posés par la crise de la Covid-19.



Task Force Développement durable

Face au « bashing » dont a souffert et souffre encore le transport aérien, la FNAM anime une Task force opérationnelle sur le Développement Durable. Celle-ci, regroupant les principaux acteurs de l'écosystème aérien (Air France, ADP, Airbus, FNAM, GIFAS, UAF), permet de regrouper tous les acteurs dans un cercle d'échange, de discussion et de coordination afin de lancer des actions communes. De cette collaboration transverse nous pouvons retenir les résultats suivants :

- Réalisation d'une feuille de route d'un secteur mobilisé dans la lutte contre le changement climatique. Elaboré avec Air France, Airbus, FNAM, GIFAS, Groupe ADP, UAF&FA.

Consultations

La FNAM a participé à plusieurs concertations et a apporté sa contribution sur différents sujets :

Le Haut Conseil pour le climat (HCC)

Audition le 3 février 2021 sur la décarbonation des transports

La FNAM a déposé une contribution : [Analyse des débats sur la décarbonation des transports pour l'atteinte de la neutralité carbone en 2050](#)

L'étude devrait être disponible fin 2021

Mission d'information - Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale

Rapport mobilité durable – table ronde secteur aérien et routier le lundi 31 mai 2021

Menée par Mme Marietta Karamanli, (PS) et M. Damien Pichereau, (LREM), Députés de la Sarthe, sur la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente présentée le 9 décembre par la Commission européenne.

Intervention d'Air France, d'Alain Battisti, Président de la FNAM et de Chailair Aviation, de Georges Daher, Délégué Général de la FNAM et de Thomas Reynaert d'A4E.

L'objectif de ce rapport est d'évaluer les apports de la stratégie de mobilité, ainsi que de proposer des recommandations.

Cette audition a été l'occasion de mettre en avant la feuille de route du transport aérien dans sa lutte contre le changement climatique.

Ce rapport sera publié fin 2021.

Roulage N-1

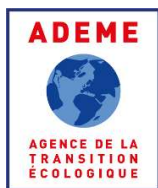
Très fortement engagées sur les thématiques environnementales, les compagnies aériennes françaises cherchent à réaliser des économies de carburants dans toutes leurs opérations, y compris le roulage. Dans ce cadre, la FNAM accompagne ses adhérents dans la mise en place de ces mesures. Plus particulièrement, nous avons été en lien avec l'administration et les compagnies sur la question d'un projet d'arrêté visant à rendre obligatoire le roulage N-1 à l'arrivée sur les plateformes entrant dans le périmètre de l'ACNUSA.

Ce projet a été l'occasion de faire un tour d'horizon des pratiques de nos différents adhérents et de faire remonter les principales problématiques.



CORAC, l'aviation de demain

La FNAM en tant que représentante des transporteurs aériens participe au Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile (CORAC) qui permet de fédérer l'ensemble de la filière aéronautique pour une recherche plus efficace autour d'objectifs de maîtrise de l'empreinte environnementale. Le CORAC a pour but d'inventer l'avion du futur, un avion vert, notamment grâce au plan de relance hydrogène de 8 milliards du gouvernement.



Les travaux de l'ADEME

L'ADEME conduit une étude visant à élaborer un scénario de transition écologique du secteur aérien en France sur la période 2020-2050. Les travaux s'appuient, d'une part sur des entretiens bilatéraux avec différents acteurs, et d'autre part, sur une consultation ouverte aux parties prenantes, à laquelle la FNAM participe. Cette étude est prévue pour septembre 2021, la FNAM est vigilante à l'orientation que pourrait prendre cette étude.

Stratégie européenne pour l'aviation

Réponses aux consultations



Consultations NPA EASA/DGAC au cours de l'année

La FNAM, en apportant ses commentaires, informe, positionne et soutient ses adhérents sur des sujets variés au niveau européen et national (Ex : Licences des mécaniciens Part-66, Mise à jour de la réglementation concernant les simulateurs, etc.)

Ci-dessous, un tableau récapitulant l'ensemble des NPA publiées par l'EASA depuis la fin de l'année 2020 et le début de l'année 2021.

Référence	Titre	Résumé	Position FNAM
2020-07	Regular update of CS-25	L'objectif de cette proposition de modification est de refléter l'état de l'art de la certification des grands avions et d'améliorer l'harmonisation du CS-25 avec les réglementations de la Fédéral Aviation Administration (FAA). À cette fin, cette consultation propose des amendements au CS-25 après la sélection de sujets non complexes, non controversés et mûrs.	<u>Position FNAM</u> : Les impacts réglementaires et opérationnels sont relativement positifs car ils permettent d'améliorer la sécurité des vols.
2020-08	Regular update of the Certification Specifications for Operational Suitability Data (OSD) Flight Crew Data (CS-FCD)	L'objectif de cette consultation est de proposer des modifications aux spécifications de certification pour les données d'aptitude opérationnelle (OSD) pour l'équipage de conduite afin de refléter, dans le cadre des mises à jour régulières, les meilleures pratiques et l'expérience acquises depuis sa première mise en œuvre.	<u>Position FNAM</u> : Les impacts réglementaires sont positifs car ils permettent d'appréhender plus simplement les points existants ou nouveaux du présent règlement.
2020-09	Regular update of AMC-20	L'objectif de cette proposition de modification est double. Il permet d'améliorer d'une part la rentabilité du processus de certification de la protection des systèmes électriques et électroniques des aéronefs contre la foudre et les champs rayonnés de haute intensité, tant pour l'industrie que pour l'EASA. Mais aussi, la rentabilité du processus de certification pour l'industrie d'une part, et pour l'EASA et la FAA d'autre part.	<u>Position FNAM</u> : Les impacts réglementaires proposés sont positifs puisqu'ils apportent un avantage économique en rationalisant le processus de certification, en ne compromettant pas les aspects de la sécurité des vols ou environnementaux.
2020-10	Regular update of aerodromes rules	L'objectif principal de cette proposition de modification est de maintenir un niveau élevé de sécurité pour la conception et l'exploitation de l'aérodrome et d'assurer l'alignement sur l'amendement 15 à l'Annexe 14 de l'OACI, Vol I/ Amdt 3 du document 9981 de l'OACI « PANS-Aérodromes ».	<u>Position FNAM</u> : Nous avons apporté notre soutien aux commentaires de l'UAF et à de l'ACI, notamment sur la demande de prolongement du délai d'analyse de cette consultation. D'autre part, dans l'ensemble, les modifications proposées sont positives pour le secteur.

2020-12	Review of Part 66	L'objectif de ces modifications est de remédier à certaines lacunes qui ont été identifiées dans le système d'autorisation de maintenance de l'AESA, qui ont un impact sur l'efficacité et l'efficience des exigences actuelles de la partie 66.	<u>Position FNAM</u> : Les aspects réglementaires proposés répondent partiellement aux demandes exprimées par les organismes à la suite du sondage effectuée en 2016 par l'EASA. Une lettre exprimant les inquiétudes des adhérents a été transmises auprès des autorités nationales et européennes à ce sujet.
2020-14	Simpler, lighter and better Part FCL requirements for General Aviation	L'objectif de cette proposition de modification est de traiter les divers problèmes d'efficacité et de proportionnalité de l'annexe I du règlement (UE) n ° 1178/2011 en ce qui concerne l'Aviation Générale. Les exigences existantes de la partie FCL et les AMC et les GM ont été révisées, et de nouvelles exigences ainsi que de nouvelles AMC et GM ont été introduites afin de traiter plusieurs sujets et problèmes.	<u>Position FNAM</u> : Nous avons donné un avis positif aux modifications apportées par cette proposition puisqu'elle apporte de la flexibilité pour les programmes de formation LAPL et PPL, et contribue à améliorer la sécurité des vols.
2020-15	Update of the flight simulator training devices requirement	L'objectif de ces modifications est de modifier le cadre réglementaire en vue de maintenir un niveau de sécurité aérienne élevé en appliquant une approche innovante à la classification des capacités des futurs simulateurs d'entraînement au vol (FSTD). En outre, il vise à introduire un changement dans le cadre réglementaire de la formation initiale et récurrente avec la mise en place de niveau de fidélité appelé FSTD Capability Signature (FCS).	<u>Position FNAM</u> : Nous avons soutenu les commentaires émis par l'autorité. Nous avons émis un avis négatif sur la consultation telle que proposée. En effet, les modifications apportées nécessitent un développement plus approfondi notamment sur la solution de FCS.
2020-16	Helicopter ditching and water impact survivability	L'objectif de cette proposition de modification est d'atténuer les risques pour la sécurité liés à l'exploitation d'hélicoptères pendant de longues périodes au-dessus de l'eau.	<u>Position FNAM</u> : Après avoir consulté nos adhérents sur les modifications apportées par cette consultation, nous avons donné un avis positif aux propositions apportées par cette proposition.
2021-02	Rotorcraft occupant safety in the event of a bird strike (RMT 0726 - Subtask 1)	L'objectif de cette proposition de modification est d'améliorer la sécurité des passagers en cas de collision avec un oiseau.	<u>Position FNAM</u> : Les aspects réglementaires proposés sont positifs puisqu'ils contribuent à améliorer la sécurité des vols.
021-04	Regular update of the Certification Specifications and Acceptable Means of Compliance for Airborne Communications, Navigation and Surveillance 'CS-ACNS'	L'objectif de cette proposition de modification est de maintenir un niveau de sécurité élevé et de garantir la conformité des aéronefs en matière d'interopérabilité avec les exigences du règlement d'exécution (UE) N° 1207/2011 de la Commission établissant les exigences relatives aux performances et à l'interopérabilité de la surveillance pour le ciel unique européen et pour garantir la fourniture de moyens de conformité consolidés pour les industries de fabrication et de modification d'aéronefs.	<u>Position FNAM</u> : Les aspects réglementaires proposés sont positifs car ils permettent de préparer les évolutions techniques du futur, tout en assurant un niveau de sécurité optimal.

2021-05	Introduction of radiotelephony for the provision of aerodrome flight information service (AFIS)	L'objectif de cette proposition de modification est d'améliorer les informations contenues dans les messages AFIS (Aerodrome Flight Information Service) et FIS (Flight Information Service). Les modifications proposées par cette NPA visent à maintenir un niveau de sécurité élevé et à assurer l'harmonisation de la fourniture des messages AFIS et FIS.	<u>Position FNAM</u> : Après consultation auprès de nos adhérents, les modifications réglementaires proposées sont positives car ils répondent aux demandes effectuées par les opérateurs auprès de l'EASA.
2021-06	Regular update of the Certification Specifications for Standard Changes and Standard Repairs — CS-STAN Issue 4	L'objectif de cette proposition de modification est de soutenir l'aviation générale en Europe en réduisant la charge administrative pour la mise en œuvre de changements simples et de réparations simples dans certains aéronefs lors de l'application des méthodes, techniques et pratiques acceptables définies dans CS-STAN, et donc de promouvoir la sécurité.	<u>Position FNAM</u> : Un groupe de travail est en cours avec la collaboration des adhérents du GIPAG.

Ces publications ont pour but de proposer de nouveaux textes ou des modifications réglementaires pour l'aviation générale et/ou pour l'aviation civile.

La FNAM s'attache à répondre aux NPA (Notice of Proposed Amendments) publiées par l'EASA sur le site : <https://www.easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment>

Consultations publiées par la DGAC à l'adresse suivante : <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/transports-r8.html>



Evolution potentielle des FLT

Conformément à l'Art. 9bis du Règlement 83/2014, l'EASA a constitué un « Mirror group » réunissant NAAs (National Aviation Authority = DGAC), partenaires sociaux et scientifiques afin « d'effectuer un examen de l'efficacité des dispositions (...) FTL ». En janvier 2019, ces scientifiques ont déposé leurs premières conclusions sur un point essentiel : les limitations de nuit liées à la fatigue des pilotes.

Parallèlement, l'EASA a réuni au sein d'un groupe de travail (FS.TeC.FTL/FRM) les partenaires sociaux en vue d'éclairer en tant que de besoin la réglementation actuelle. Très rapidement l'éclairage est devenu réécriture.

Sous la pression des organisations syndicales (ECA et ETF) et avec l'approbation des NAAs, l'EASA a ainsi proposé de réviser à la baisse les limitations actuelles (déclenchement des renforts équipages plus tôt, impossibilité de changer de TSV après le pointage ...). Concernant cette dernière interdiction, face à la levée de boucliers des représentants de l'industrie au niveau de l'EASA, de la Commission et des NAAs, et surtout consciente de l'absence de fondement de la proposition, l'EASA est finalement revenue sur cette interprétation.

Pour éviter une remise en cause de certains fondamentaux des FTL, les principaux opérateurs européens doivent se mobiliser et être plus actifs auprès de l'EASA à l'image de l'EBAA. Parmi les risques identifiés à ce

jour, on trouve : l'interdiction potentielle du Cpt's discretion durant le traveling time, l'interdiction du Split-duty de nuit sans hébergement, le passage de la définition de l'alternance de 6h/4h à 4h/4h...

*ECA : European Cockpit Association

*ETF : European Transport worker's Federation



Règlement européen 261/2004 – Protection des consommateurs

Le 1^{er} mars, la Commission européenne, en coordination avec le réseau de coopération en matière de protection des consommateurs, a annoncé le lancement d'une enquête européenne sur les pratiques des compagnies aérienne en matière d'annulations de vols. L'objectif est de recueillir des informations sur les pratiques des compagnies pendant la pandémie.

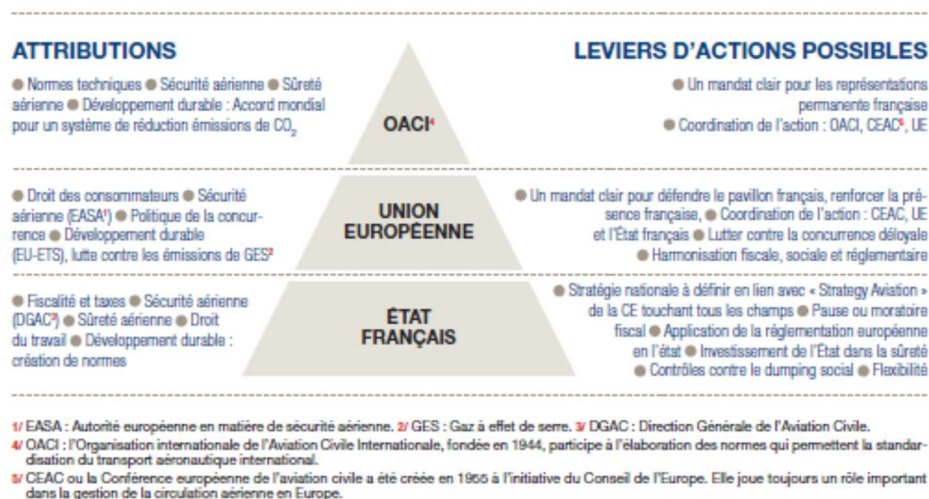
Au 7 mai, selon la Commission, le réseau a reçu plus de 31 000 questions ; il est intervenu dans 8 000 affaires ; 68% des litiges ont été résolus entraînant plus de 4 millions d'euros de remboursement.

Consultation sur les biocarburants aéronautiques

Le déploiement des biocarburants est la meilleure opportunité à court terme de décarbonation des activités aériennes, son développement doit être accompagné. En attendant le développement d'avions « propres », le déploiement des biocarburants est la solution la plus efficace et rapide. La FNAM s'est employée à accompagner toutes les initiatives sur ce sujet.

Nous travaillons en collaboration avec les pouvoirs publics à la mise en place de politiques publiques de soutien au développement d'une filière de production française. Cela passe notamment par la réponse aux différentes consultations sur le sujet. En coordination avec les adhérents, nous avons fourni une réponse concernant la stratégie d'accélération des produits biosourcés.

Qui fait quoi au niveau du transport aérien ?



Réglementation européenne et sécurité des vols

Au niveau national, la FNAM concentre ses actions au travers d'un travail conjoint avec la DGAC vers la simplification réglementaire, avec des mesures nationales limitées à la stricte application de la réglementation européenne. L'ensemble des activités opérationnelles des adhérents de la FNAM, tous métiers confondus, est traité par la FNAM. En transverse, la FNAM traite des problématiques d'exploitation des compagnies aériennes, mais aussi des transporteurs de fret et expressistes, de l'aviation d'affaires, de l'aviation générale, des ateliers de maintenance, des assistants en escale et des opérations en aéroports, ainsi que des drones.



Mise en applicabilité du Règlement 2018/1042 dit « Germanwings » en collaboration avec les adhérents de la CSTA et de l'EBAA France :

Au cours de la commission affaires techniques et réglementaires (CAT&R) du mois de septembre 2020, nos adhérents ont souhaité que la FNAM apporte son soutien vis-à-vis du Règlement (UE) 2018/1042 dit « Germanwings », dont la date de mise en application était au fixée au 14 février 2021.

Pour cela deux actions immédiates ont été effectuées :

1. La demande auprès des autorités d'un rallongement de 6 mois de la période d'applicabilité du règlement en raison des difficultés humaines et techniques rencontrées des opérateurs face à la crise sanitaire du Covid-19 :

Dès le mois d'octobre, la FNAM a pris contact avec les autorités nationales afin de savoir si un rallongement de la date d'applicabilité de 6 mois serait possible. Malheureusement, cette action n'a pas abouti positivement puisque, d'une part, ce règlement avait déjà été prolongé de 6 mois par l'EASA (date d'application le 14 août 2020). Et que, d'autre part, la mise en place d'un soutien psychologique pour les personnels navigants techniques (PNT), prévue au sein du règlement Germanwings, était nécessaire vis-à-vis de la crise sanitaire du Covid-19, et de ses conséquences économiques (licenciements, réduction opérationnelle, incertitude pour l'avenir, etc.)

2. La création d'un groupe de travail entre adhérents (CSTA, EBAA, GIPAG, SNEH) :

Au mois de novembre 2021, la FNAM a constitué un groupe de travail dont le principal objectif était d'accompagner ces adhérents sur les exigences réglementaires spécifiées au sein du règlement (UE) 2018/1042, à savoir, la mise en place de tests de dépistages sur la prise de substances psychotropes relatif au point CAT.GEN.MPA.170, l'évaluation psychologique des PNT à l'embauche (CAT.GEN.MPA.175) et la mise en place d'un programme de soutien psychologique pour les PNT (CAT.GEN.MPA.210).

A ce titre, plusieurs séances de travail ont été réalisées durant la fin d'année 2020 et le début de l'année 2021.

Les actions menées ont été multiples, à savoir :

- La recherche de solutions et des prestataires pour se mettre en conformité avec les exigences réglementaires (CAT.GEN.MPA.170/175/210) ;

- L'organisation de plusieurs séances de travail avec les participants (GT communs et/ou échanges avec un ou plusieurs adhérents) ;
- La présentation des prestataires aux participants ;
- L'accompagnement et la mise en contact avec les prestataires selon le choix de chaque entreprise ;
- Des échanges avec les autorités nationales dans le but de remonter les problématiques de nos adhérents ;
- Le suivi de la mise en place des solutions choisies par nos adhérents (efficacité des solutions, difficultés particulières, etc.).

La FNAM restera à la disposition de ces adhérents pour toute demande ou pour toute problématique vis-à-vis du règlement (UE) 2018/1042 dit « Germanwings ».

Enfin, nous tenons à remercier l'ensemble des participants qui ont participé à ce groupe de travail, et avec lesquels des solutions ont pu être trouvées selon la taille de l'organisme, le type de destinations desservies et le budget alloué pour le choix des prestataires.

Groupe de travail Maintenance (GT MNT) en collaboration avec les adhérents du GIPAG et du SNEH :



Depuis juin 2018, la FNAM anime et coordonne un groupe de travail avec les responsables Qualité des différentes entreprises adhérentes du GIPAG France* et du SNEH*.

D'une part, ce groupe de travail permet d'échanger avec nos adhérents sur les évolutions réglementaires nationales ou européennes impactant directement les organismes de gestion de navigabilité et d'entretien telles que la mise en applicabilité des règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 qui viennent modifier le Règlement (UE) 1321/2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

D'autre part, il permet de partager les bonnes pratiques utilisées mais aussi les expériences de chaque exploitant afin notamment d'alimenter leur système de gestion de la sécurité. Ce groupe de travail apporte également son soutien aux autorités nationales (DGAC/OSAC) pour la mise en place de documentation dédiée à leur activité. En 2020, nous avons, à titre d'exemple, participé à la relecture des guides G-47-00 et G-48-00 relatifs respectivement au « Guide de rédaction du manuel CAE de l'organisme combiné de maintien de navigabilité Partie CAO » et au « Guide de rédaction du manuel CAME de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité Partie CAMO ».

Enfin, des actions permettant la mise en place de documents ou de méthodes communes sont également conduites au travers du GT MNT, tel que la mise en place d'une cartographie des risques communes entre adhérents.

*GT MNT : Groupe de travail Maintenance

*GIPAG : Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale

*SNEH : Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptère



Mise en place d'un groupe de travail dédié à la consultation européenne NPA 2020-12 en lien avec les licences de la Part 66 :

À la suite de la publication de la consultation européenne NPA 2020-12 « Review of Part 66 », la FNAM, le GIPAG et le SNEH ont souhaité mettre en place un groupe de travail dans le but d'analyser les modifications proposées par nos adhérents au sein du sondage de l'EASA au courant de l'année 2016, et notamment la problématique concernant le manque d'attrait pour le métier de mécanicien aéronautique et donc à une pénurie de personnel sur le marché du travail.

Après avoir étudié la consultation, nos adhérents restent malheureusement soucieux des mesures envisagées par l'EASA. En effet, les amendements proposés par le texte ne vont pas dans le sens des demandes et des besoins du secteur (Complexification de certains points réglementaires tels que l'augmentation du niveau d'exigence et des questions au cours des examens théoriques ; la place des modules de formation théorique reste très forte au détriment de la place des modules de formation pratique ; la non prise en compte de l'expérience acquise par des personnels ayant déjà exercé le métier de mécanicien militaire par exemple et souhaitant travailler dans le civil ; etc.).

Ainsi, il a donc été décidé, au cours des différentes séances de travail du groupe de travail, qu'un courrier explicitant les interrogations et les commentaires de nos adhérents soit transmis à nos autorités nationales (DGAC/OSAC) afin d'obtenir leur soutien à ce sujet.

Enfin, l'ensemble des commentaires et des craintes relatifs aux amendements proposés à cette consultation européenne ont été transmis sur le site de l'EASA.



Analyse des redevances pour les organismes de gestion de navigabilité et d'entretien :

Le GIPAG France a sollicité la FNAM en 2019 afin d'étudier plus précisément les taxes et redevances payées annuellement par les organismes de gestion et du maintien de navigabilité (Part M-G) et de maintenance et d'entretien d'Aviation Générale (Part M-F et Part 145), les organismes de formations ainsi que les écoles de pilotages.

A ce titre, la FNAM a lancé un appel auprès de ses partenaires de l'Union Européenne (UE), à savoir, l'Allemagne, l'Angleterre, le Danemark et la Suisse afin d'obtenir des informations tarifaires dans le but d'être comparées à celle de la France.

Les différentes informations obtenues ont ainsi permis à la FNAM de rédiger cette étude qui a ensuite été transmise au GIPAG France. Des échanges avec nos autorités nationales ont également eu lieu afin de mieux comprendre les méthodes utilisées ainsi que les contraintes économiques de chacun.

Les discussions sur le calcul des redevances sont toujours en cours entre le GIPAG France et nos autorités nationales.

Enfin, nous tenons à remercier, encore une fois, l'OSAC* qui a décidé, lors du Congrès annuel du GIPAG France organisé en septembre 2020, de prendre à sa charge 50 % (sur ses fonds propres) du forfait de

« grandpérisation ». Ce terme fait référence à l'action de transformer les anciens agréments (notamment part F et part G pour l'aviation générale) dans les nouvelles formules (CAO et CAMO) directement issues de la réglementation européenne ML éditée par l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA).

*OSAC : organisme pour la sécurité de l'aviation civile

Sûreté : un autre impératif incontournable pour le transport aérien

En France, 100% des coûts de sûreté sont financés par le secteur ; L'enjeu est de « substituer à la logique de moyens du système actuel une logique de recherche d'objectifs à atteindre en fonction d'un niveau de risque accepté par tous », de manière efficace et compétitive.

SeMS (Security Management System) – Nouveau Règlement Européen 1139/2019

La FNAM continue de participer aux groupes de travail lancés par la DGAC pour faciliter l'application de ce nouveau règlement en matière de sûreté, et notamment :

- Un groupe de travail focalisé sur la formation et le recrutement des agents de sûreté, l'objectif de ce groupe étant de formaliser des critères de recrutement et des objectifs de formations qui soient à la fois réalisables par les entreprises et conformes au haut niveau de sûreté attendu.
- Un groupe de travail porté sur les retours d'événements et la culture juste, l'objectif de ce groupe de travail étant entre autres de définir les types d'événements devant être notifiés à l'autorité

CNS (Conseil National de Sûreté) – GT bonnes pratiques

La FNAM et l'UAF avaient proposé par le passé de créer un groupe de travail au sein du CNS afin de créer une sorte de boîte à outils destinée à aider les différents acteurs de la sûreté dans un aéroport (aéroport, compagnies aériennes, société de sûreté, ...). Lors de ce groupe de travail, une demande des membres était d'avoir des supports de communications, annonces, ... uniformisés, avec notamment une standardisation des annonces faites dans un terminal en cas d'événement.

Les membres de ce groupe souhaitent que cette boîte à outils soit pilotée par les services de l'état, avec la contribution des différents acteurs.



Aéroportuaire

Abandon T4 et position de la profession

Le gouvernement a annoncé le 11 février 2021 l'abandon du projet de Terminal 4 de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Le projet avait pris 3 ans de retard et avait été jugé obsolète au regard de la crise de la COVID -19 et ses répercussions majeures sur le transport aérien.

Nous regrettons cette décision qui entrave les possibilités de développement sur la plateforme, si le secteur traverse une crise, tout doit être mis en place afin d'assurer une reprise du trafic rapide et de bonne qualité. Une évolution de la plateforme de Charles de Gaulle est nécessaire afin d'assurer un développement équilibré du trafic dans le futur.

Groupe de Travail électrification

En collaboration avec l'Association Technique Energie Environnement, la FNAM et nos différents adhérents travaillent dans le cadre des « Certificats d'économie d'énergie » à la rédaction d'une fiche d'opérations standardisées sur l'électrification des engins de piste et des tarmacs. Ceci permettrait de prétendre à des aides pour l'achat d'engins de piste électriques ou la création de prises 400Hz. Cette démarche s'inscrit dans le plan global de réduction des émissions de CO2.

Social, emploi et formation

L'activité sur le champ social a été très soutenue tout au long de cette année. Les réunions paritaires ont été nombreuses et continues notamment, les réunions de négociations qui ont eu lieu y compris en juillet et août derniers, les groupes techniques paritaires ainsi que de nombreuses instances accompagnant le déploiement des projets emplois et formation.

Malgré un contexte très complexe, avec des craintes sur l'emploi à moyen terme si la reprise ne se manifeste pas, le dialogue avec les partenaires sociaux est resté de qualité et respectueux de chacun.



Observatoire paritaire des métiers et des qualifications de l'aérien : deux projets ont été conduits et finalisés

- **Un Diagnostic-action sur l'impact de la crise sanitaire du COVID-19 sur les besoins en emplois et en compétences pour le secteur de l'aérien.** Des préconisations ont été faites lors de la conclusion de l'étude en mai 2021 pour accompagner les entreprises et les salariés à court, moyen et long terme. Un plan d'actions va être élaboré par les acteurs du secteur et en intersecteur avec AKTO et la DGEFP dans le cadre de l'EDEC de l'aérien
- **Une étude sur les métiers de l'assistance en escale/exploitation aéroportuaire,** leurs évolutions, les mobilités professionnelles dans et hors secteur aérien a permis de faire des préconisations sur la mise en place d'un dispositif de certifications professionnelles. Celles-ci répondent aux enjeux de la profession et de la réforme de la formation professionnelle de 2018. Les pistes retenues par les partenaires sociaux pourront être mises en œuvre dans le cadre de l'EDEC de l'aérien.

Enfin, l'**EDEC de l'aérien** (projet à 900 k€), en cours de contractualisation avec la DGEFP, la DGAC et l'OPCO AKTO pour la mise en œuvre technique et financière, a été retravaillé pour intégrer les nouvelles orientations de l'administration.



Formation professionnelle

Les négociations sont en cours, la priorité a été donnée au dispositif Pro A visant à accompagner les reconversions internes aux entreprises. Cet accord viendra lister les certifications prioritaires pour le secteur de l'Aérien. Cette liste fera l'objet d'une annexe à l'accord, pour plus d'agilité, elle pourra être révisée par avenant chaque année.

L'accord générique formation intitulé « Accord professionnel relatif à l'évolution des emplois et des compétences et à la formation professionnelle du secteur de l'aérien » est négocié actuellement à la suite de l'accord Pro A.

Ces accords sur la formation portent sur le champ de l'Aérien (toutes populations confondues – PS/PN) mais cela nécessite que le poids de chaque OS soit donné par la DGT qui a été sollicitée.



Activité partielle de longue durée (APLD)

Après réouverture des négociations, en janvier 2021, suite à l'échec des négociations en septembre 2020, l'accord de branche a été signé. Il a été étendu par l'arrêté du 15 mai 2021 et est désormais applicable à l'ensemble des entreprises du secteur.

Cet accord sur le champ de la CCN TA PS permet aux entreprises de mettre en place l'APLD au moyen d'un document unilatéral dont l'homologation sera demandée à l'Administration.

Renouvellement accord sur le dialogue social de branche :

L'accord actuel arrivant à échéance le 30 juin 2021, les négociations se sont ouvertes. Des échanges ont déjà eu lieu sur ce dossier avec des revendications des organisations syndicales sur :

- Les moyens financiers : mise en place d'une contribution visant à financer le dialogue social de branche,
- Les moyens humains : passer de 3 à 4 représentants par organisation avec le projet de CCN unique pour l'ensemble du secteur aérien,
- Les moyens complémentaires en jours (cf accord dialogue social de 2017).

Représentativité patronale 2021/2024

Pour rappel, la mesure de l'audience des organisations patronales et syndicales intervient tous les 4 ans et permet de déterminer leur représentativité et leur capacité à participer à la négociation collective ainsi qu'à leur financement.

Compte tenu de la crise sanitaire, le Ministère du travail a aménagé le calendrier de la représentativité patronale qui devait être lancé en juin 2020. Pour tenir compte de ce report, le dépôt des candidatures a eu lieu entre le 1er octobre 2020, et le 28 février 2021 pour les branches professionnelles et le 31 mars 2021 pour les candidatures nationales interprofessionnelles.

Le dossier finalisé par la FNAM en collaboration avec les commissaires aux comptes a été déposé le 28 février. Sur le champ de la CCN TA PS, les entreprises adhérentes à la FNAM couvrent 49 558 salariés.

L'arrêté de représentativité devrait être publié au second semestre 2021.

Avenant du 1^{er} mars 2021 modifiant l'article 18 de la CCNTA PS - Licenciement collectif

La négociation a été menée sur de nouvelles modalités tenant compte des situations individuelles suivantes :

- Les charges de famille : majoration d'une année par enfant et autre personne fiscalement à charge,
- La situation de parent isolé ayant un ou plusieurs enfants à charge fiscalement : majoration d'une année par enfant à charge fiscalement,

- La reconnaissance de salarié en situation de handicap déclaré comme tel à l'entreprise et dont le taux d'incapacité est d'au moins 50% : majoration de deux années,
- La situation du salarié parent d'enfant en situation de handicap lourd (au moins 80%) ou du salarié ayant un conjoint avec un handicap lourd (au moins 80%) : majoration de deux années,
- L'âge du salarié : s'il est âgé de 50 à 55 ans, majoration de deux années ; s'il est âgé de plus de 55 ans : majoration de quatre années, sous réserve d'avoir au moins dix ans d'ancienneté.



Renouvellement des instances de gouvernance de l'Opérateur de compétences AKTO

Le renouvellement des instances de gouvernance (Conseil d'administration, bureau et Section Paritaire Professionnelle - SPP) a eu lieu en avril 2021. La FNAM a conservé deux sièges au Conseil d'administration et un siège au bureau de l'opérateur de compétences. L'ensemble des membres de la SPP a été désigné. Ces mandats courent pour deux ans.

Publications...

Rapport de branche 2020



Rapport disponible sur le site de la [FNAM](https://www.fnam.fr/)

Rapport de la Médiation Tourisme et Voyage



18 392 demandes de médiation
reçues pour l'année 2020
8 094 solutions amiables
proposées
96% des avis proposés acceptés par
toutes les parties
~ 64% des dossiers liés au COVID-19

La FNAM fait partie des membres
fondateurs de la MTV

Rapport disponible sur le site de la [MTV](https://www.mtv.fr/)

Autres publications



**Remplacer les voyages en avion inférieurs à 1 000 km par
le train, note publiée le 3 juin 2021**
**Très peu d'effets sur les émissions de CO₂ - beaucoup
d'inconvénients**

Selon l'organisme européen intergouvernemental chargé de la sécurité aérienne, le remplacement de l'avion par le train pour des trajets inférieurs à 1 000 km ne permettrait qu'une réduction de 2 % à 4 % des émissions de CO₂. Pour parvenir à ce résultat – jugé faible par l'organisme –, il faudra mettre en service des lignes à grande vitesse dans toute l'Europe, ce qui prend entre 18 ans et 26 ans, précise Eurocontrol. D'ici là, il estime que l'aviation aura presque atteint son objectif de zéro émission nette en 2050.

Par ailleurs, le coût environnemental de nouvelles infrastructures TGV aura un fort impact sur la biodiversité et l'artificialisation, souligne l'organisme. Il est plus en faveur des trajets combinant rail et air.



La FNAM dans les médias



12 communiqués de presse et prises de positions

(Plan de reprise de l'aérien, Convention Collective pour le Climat, Appel des acteurs du tourisme aérien à la mise en place de tests antigéniques, Paris Air Forum, Position FNAM sur l'augmentation des redevances d'ADP, Publication des chiffres clés pour l'environnement de la CSAE, Destination 2050 : Décarbonation du transport aérien européen, Rapatriement des passagers français en Outre-Mer et à l'étranger, Perte d'emplois dans les Services aéroportuaires avec la crise sanitaire, Agents d'escale : changement de catégorie professionnel, Augmentation de la Taxe de sûreté).

25 Interviews

Convention Citoyenne pour le Climat : baisse de trafic, chute du PIB, perte d'emploi, etc., Eco-contribution, Remboursement des billets / Annulations Covid, Ecotaxe, Publicité, Connectivité des territoires, Tests antigéniques, ACNUSA, Aéroports européens : gels & baisses tarifaires, Abandon du Terminal 4, Covid : 1 an d'enfer pour le transport aérien, Loi Climat, etc.

Environ **93** Articles de presse parus (hors outil de veille presse – Perte 30% des articles)

311 300 € Equivalence publicitaire

ROI estimé des coupures presse (presse écrite, Internet, radio, TV, blogs, etc.)

Convention Citoyenne pour le Climat - 16 septembre 2020

Préambule :

Les filières aéronautique et touristique françaises liées par leur activité, sont des filières d'excellence françaises. Reconnues à l'international, ces activités participent au rayonnement de la France partout dans le monde. L'aviation et l'industrie aéronautique contribuent à l'économie française à hauteur de 4,3% du PIB.

Dans le contexte de crise sanitaire que nous connaissons, ces filières d'excellence traversent une crise majeure, d'une ampleur inédite. Le trafic sur lequel s'appuyait la réflexion de cette Convention n'est plus du tout celui connu par les compagnies. Sur l'année 2020 le trafic a baissé de 60 à 65% par rapport à l'année 2019. Tout ajout de taxes dans ce contexte pourrait être mortel à cette filière d'excellence française.

Le secteur partage l'objectif de la Convention Citoyenne de réduction des émissions, il est le premier secteur industriel à s'être doté d'institution pour réduire ses émissions. Néanmoins il convient d'échanger ensemble sur les moyens pour atteindre cet objectif.

L'aérien s'inscrit dans une démarche volontariste et de long terme concernant la réduction des émissions de CO₂. En témoignent l'amélioration significative des émissions pour les nouvelles générations d'aéronefs, le dispositif CORSIA, le mécanisme des ETS, la mise en place de plus en plus large de mécanismes de compensation, la recherche et développement sur l'aviation verte, le développement de la filière biocarburant et d'autres initiatives tant en vol qu'au sol.

Depuis 1983 l'OACI a contribué à stimuler l'amélioration des performances environnementales du transport aérien par la mise en place de standards et de pratiques recommandées, qui servent de cadre aux réglementations nationales et régionales en la matière.

Les constructeurs d'avions conduisent des activités de recherche qui ont permis des progrès technologiques conséquents. Cet investissement, piloté par le CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile), dans les actions de recherche s'est concrétisé notamment, en 2019, par un investissement de 3.2Mds€ en Recherche et développement de la société Airbus dont 2.2 Mds€ pour Airbus Commercial, principalement pour concevoir et développer les avions d'un transport aérien durable et décarboné. La nouvelle génération d'avions Airbus, constituée de A320 NEO, A330 NEO et A350, permet une nouvelle réduction de 20 à 25% des émissions de CO₂, avec une réduction significative du bruit.

Les progrès en terme environnemental du transport aérien sont supérieurs à toutes les autres industries alors même qu'elle est l'une des industries mondiales les moins polluantes, environ 2% des émissions mondiales en valeur absolue, et l'un des secteurs affichant une croissance du trafic quasi continue sur la période.

L'ensemble du secteur partage la conviction bien établie qu'une transition énergétique réussie ne sera possible qu'avec une coopération de l'ensemble des acteurs (concepteurs, opérateurs et mainteneurs d'avions, gestionnaire des infrastructures aéroportuaires, services du contrôle aérien,

etc.) dans le cadre de politiques publiques (nationales et locales) responsables et incitatives, mobilisant les ressources financières nécessaires.

La vision du secteur du transport aérien n'est pas d'opposer les modes de transport mais d'en exploiter et développer les complémentarités en fonction de la pertinence de chacun. Cette intermodalité permettra ainsi aux générations futures de continuer à voyager dans le respect total de notre planète.

Il faut cependant garder à l'esprit que le transport aérien s'inscrit dans un marché mondial, la pénalisation des seuls acteurs français par une taxation ou des mesures de restrictions isolées aura pour effet de détruire des emplois en France et en délocaliser vers d'autres pays, sans impact perceptible sur les émissions au niveau mondial.

Arguments transverses à développer :

Excellence industrielle

- **Perte massive de PIB (-6Md€) et d'emplois (minimum 150 000 emplois directs et indirects) et de trafic (-19%)** pour la France et spécifiquement les Régions, et disparition d'un secteur industriel d'excellence pour le pays. La France est, avec la Grande-Bretagne et l'Allemagne, un des rares pays avec les États-Unis à posséder l'ensemble de la filière : industrie aéronautique, compagnies et aéroports.
- Contradictoire avec la volonté gouvernement de soutenir la filière et de faire du secteur aéronautique français **le leader de l'aviation verte de demain** (15Md€).
- Perte irréversible de connectivité aérienne, alors même que les avions électriques pour les courtes distances dès la décennie 2020 et les avions hydrogènes dès les années 2030 pourraient permettre une mobilité aérienne zéro CO2 (trajectoire zéro CO2 à documenter).

Emploi

- A l'échelle française, l'aviation civile, construction aéronautique incluse, contribue pour 4,3% du PIB national et génère 320 000 emplois directs. Le transport aérien, qui est une des composantes de l'aviation civile, est un mode de transport sûr et accessible qui a permis à plus de 200 millions de passagers de voyager en 2019 au départ et à l'arrivée des aéroports français de métropole et d'Outre-Mer - dont environ la moitié de touristes étrangers. A ce titre, les aéroports sont également de véritables catalyseurs de développement local avec en France plus de 570 000 emplois soutenus. Associés aux compagnies aériennes ainsi qu'à toutes les entreprises partenaires de ce secteur d'activité et aux acteurs des collectivités territoriales, ils sont un des moteurs de l'activité touristique de la France qui représente environ 8% du PIB français.
- Les emplois du transport aérien concernent **toutes les catégories socio-professionnelles** (manutentionnaires, mécaniciens, cadres, pilotes, hôtesses ...), ces emplois ont la particularité d'être en large **majorité non délocalisables**
- Une telle destruction serait contradictoire avec l'ambition gouvernementale du plan de relance (15Md€) de **créer 160 000 emplois et de préserver les compétences**, alors que les mesures évoquées pourraient être source de la **destruction de plus de 150 000 emplois** directs, indirects et induits en France

Aménagement du territoire et connectivité

- Perte nette de mobilité sur le territoire français, compte tenu de **l'incapacité de développer des alternatives** (capacité d'investissement de la SNCF d'ores et déjà saturée pour les 10 prochaines années). Les lignes intérieures, notamment les lignes transverses permettent de connecter efficacement les régions aux régions.
- **Destruction massive de connectivité aérienne** pour la France avec impact économique et social désastreux pour les territoires, risque de reconcentrer l'activité économique en Ile de France : contraire à l'objectif de décentralisation du gouvernement
- La baisse du trafic en France est contraire à **l'objectif de 100M de touristes** en France par an
- Limitation de la mobilité des Français (« avion du quotidien »)

Climat

- Le transport aérien s'inscrit dans un marché mondial, le **sacrifice du transport aérien français sera sans impact notable sur les émissions à l'échelle internationale**
- La baisse du trafic en France et le déport de passagers vers d'autres Hubs européens pourraient en définitive **augmenter l'empreinte carbone des passagers en rallongeant le temps de vol** pour se rendre à une destination.
- Le transport aérien n'est pas le problème, il est la solution (accompagnement transition énergétique du secteur)
- S'il doit y avoir des taxes sur le transport aérien, pour soutenir le verdissement du secteur les recettes de la fiscalité écologique doivent être affectées au secteur
- De manière pragmatique, **les compagnies aériennes cherchent à limiter leur consommation de carburant** car cela est un de leurs principaux postes de coûts (30 à 35% des coûts d'exploitation)

N.B : Renvoyer la question sur un autre secteur ne semble pas fonctionner et pourrait desservir notre argumentaire

PROPOSITION SD-E1 : Adopter une éco-contribution kilométrique renforcée

Impact chiffré Gouvernement : 19% de baisse du trafic aérien, 150 000 emplois perdus, 6 Md€ de perte de PIB, -3,5 Mt CO2 (environ 15% des émissions du transport aérien français), avec les données de trafic 2019

Analyse des acteurs :

- Estimation de baisse du trafic sous-évaluée, compte tenu de l'effet de déport du trafic sur d'autres aéroports (hors France)
- Estimation perte d'emplois (directs et indirects) sous-évaluée, en raison de la baisse plus forte du trafic et de la perte d'emplois additionnels dans les autres secteurs de l'économie (emplois induits et emplois catalytiques dans le secteur touristique)

- Estimation perte de PIB sous-évaluée, compte tenu des effets précédents
- Perte de mobilité globale (incapacité des autres secteurs du transport à proposer des modes de substitution – rappelons à ce titre que l'opérateur ferroviaire national fait déjà face à un "mur d'investissement" et ne peut pas proposer de nouvelles liaisons)
- L'exception invoquée pour les outre-mer n'est pas garantie, ce point avait déjà été évoqué concernant la majoration de la taxe de solidarité mais n'a pas pu être appliquée pour le moment (exonération de l'augmentation de la taxe pour les DOM conditionnée à l'acceptation de la Commission Européenne)

Argumentaire

- **Le coût de la mesure pour les compagnies en France est estimé à 4,2Md€. Ce montant signe la fin du transport aérien français. Il faut rappeler que cette proposition vient s'ajouter à la majoration de la Taxe de Solidarité qui devait déjà coûter 180M aux compagnies françaises (chiffre trafic 2019). Ceci représente une hausse du niveau de l'éco-contribution de **1900% pour un vol long-courrier en classe économique et de 2122% pour un vol long-courrier en classe affaire****
- Concernant l'aviation d'affaire, l'impact sur un vol A/R Paris Bordeaux (<2000km) est une augmentation de 83,5% du prix du vol et pour un A/R Paris Istanbul est une majoration de 90,3% du prix du vol. Ces niveaux d'augmentation entraîneraient la destruction du pavillon français des opérateurs d'avions d'affaires. Ce secteur représente 117.850 emplois directs et indirects.
- Cette mesure est en contradiction avec le plan de relance du gouvernement, celui-ci prévoit la création de 160 000 emplois, la mise en place de cette mesure viendrait contrebalancer complètement ces efforts
- Il convient de comparer les avantages/inconvénients de cette mesure au regard d'autres mesures environnementales. Comme on vient de le voir, cette mesure serait destructrice d'emplois français et bénéficierait aux concurrents étrangers. Elle pourrait réduire les émissions de CO2 de 20 à 25 % si le marché n'était pas pris par les concurrents étrangers. Mais la **baisse du trafic par les compagnies françaises sera en grande partie reprise par des compagnies étrangères**, qui transiteront par des hubs concurrents proches de la France.
- Cette fiscalité pourrait se révéler contre-productive, en grevant les possibilités d'investissements des compagnies françaises, cette taxe **diminue les possibilités de renouvellement de la flotte, levier le plus efficace pour réduire les émissions.**
- Toute fiscalité doit être mise en place au niveau le plus global (idéalement mondial, a minima européen) pour éviter des phénomènes de fuite carbone et de perte d'emplois français, et doit participer à la transition du secteur en contribuant au financement des évolutions technologiques)

PROPOSITION SD-E2 : Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h)

VARIANTE Gouvernement SD-E2 : Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 2h30)

Analyse des acteurs :

- Impact fort sur emplois/ PIB fort sur les Régions françaises
- Impact fort sur connectivité régionale (coup porté aux liaisons transversales, segment du transport domestique le plus dynamique qui répond à un besoin de mobilité des Français et des entreprises)
- Met en risque la pérennité du hub international de CDG et risque donc de se traduire par un report vers un autre hub européen d'une partie du trafic international, il serait pénalisé également par rapport aux autres aéroports européens en l'absence de passagers en correspondance venant des régions françaises (effets négatifs pour la connectivité de la France et son activité économique .
- si elle s'appliquait aux vols en correspondance, serait inefficace sur le plan environnemental (les passagers transiteront par les autres plateformes de correspondance européenne) et destructrice d'emplois et d'activité pour les compagnies aériennes françaises (et notamment Air France
- L'idée selon laquelle la suppression de l'offre aérienne se traduit par un report à due proportion sur le ferroviaire est absurde. Outre le recours à d'autres parcours aériens, l'usage de la voiture individuelle en sera aussi le bénéficiaire (augmentation des émissions de CO2). Quant au ferroviaire, l'augmentation de la demande, qui reste à quantifier, confrontée au maintien du niveau de l'offre, conduira inévitablement à une augmentation des prix. Cette mesure se traduira donc par une perte nette de mobilité, dès lors que la SNCF n'est pas capable de proposer des capacités additionnelles à hauteur de la perte de capacité avions (exemple : ligne Paris-Lyon déjà saturée). La SNCF ne peut non plus se positionner sur des flux à faible trafic, qu'il faut pourtant assurer, compte des investissements que le ferroviaire requiert, alors que l'aérien offre beaucoup de souplesse.
- Méconnaît l'impact qualité de service en particulier, pour les entreprises ayant fait le choix de s'implanter à proximité d'un aéroport pour des raisons de connectivité, qui verraient leurs trajets allongés

Argumentaire :

- Le report modal a déjà été effectué en France, les lignes aérienne non efficaces (Lyon, Bordeaux...) par rapport aux autres moyens de transport ne trouvent pas leur équilibre économique dans cet environnement concurrentiel. **Les liaisons existantes répondent à un besoin économique, les supprimer met en danger des emplois et expose les territoires à des délocalisations d'entreprises** (Michelin, Airbus...). Par ailleurs, les clients sont rationnels et choisiront le moyen de transport paraissant le plus adapté.
- Le tissu économique des aéroports et abords d'aéroport est très dynamique et se construit aussi grâce à l'efficacité de la desserte. L'impact qualité de service sera important pour ces acteurs dynamiques et créateurs d'emplois
- La notion de correspondance n'apparaît pas alors que cela représente les deux tiers des motifs de déplacements sur les vols intérieurs. **Une telle interdiction aurait un impact direct sur la connectivité des outremer**s et la connectivité des régions à l'international, que ce soit pour les vols réguliers ou affrétés.
- **48,5% des vols de l'aviation d'affaires sont domestiques**. L'impact de cette disposition est très difficile à évaluer. Elle ne devrait en aucun cas viser des vols non réguliers qui sont indispensables au maintien d'entreprises et d'emplois en province en dehors des très grandes métropoles
- Les efforts du secteur pour développer un avion décarboné seront vains pour les compagnies françaises, les premiers modèles pourront en effet opérer sur les moyens et courts courriers. Avec une telle législation ces avions ne pourraient pas être opérés en France

Proposition : Refus de la mesure, le transport aérien est complémentaire des autres moyens de transport, le passager est rationnel et choisira le moyen de transport le plus efficace.

PROPOSITION SD-E3 : Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants

Analyse des acteurs :

- Prise de risque compte tenu des incertitudes sur les besoins pouvant survenir à l'avenir (besoins liés développement durable, sécurité ou problèmes de riveraineté, etc).

Argumentaire :

- **Cette mesure ne doit pas empêcher les aéroports de réaliser dans l'avenir des investissements à forte valeur ajoutée écologique ou de qualité de service**. Si l'avion vert nécessite de nouvelles infrastructures (par exemple stockage de l'hydrogène), les aéroports doivent pouvoir les réaliser afin d'accompagner au mieux la transition du secteur

Proposition de compromis : Il n'est pas pertinent de poser le principe d'une interdiction générale, mais plutôt de poser le principe que la déclaration d'utilité publique devra précisément juger si les motivations des extensions ou nouveaux aéroports sont pertinentes et légitimes (i) au regard des objectifs environnementaux fixés par le Gouvernement, (ii) au regard du principe de continuité territoriale et désenclavement des territoires et (iii) de qualité de service.

PROPOSITION SD-E4 : Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir

Argumentaire :

- Augmenter la fiscalité sur l'AVGAS, carburant très raffiné et rejetant très peu de micro-particules, revient à **pénaliser non seulement les professionnels de l'aviation** (évacuation sanitaire, transport d'organe, opérations de secours, travail aérien ...) mais aussi **tous les clubs qui font de l'école et contribuent largement à l'écosystème de l'aérien** ; les aéroclubs sont en fait la 1^{ère} école de pilotage en nombre de brevets délivrés, c'est donc par eux que peut massivement passer l'ensemble des messages et mesures en faveur de la transition énergétique ;
- Cette mesure **méconnaît le rôle sociétal de l'aviation de loisir** (exemple : diffusion de la culture aéronautique contribuant aux orientations vers les formations d'ingénieurs, de techniciens, formation des jeunes pilotes). Les fédérations des sports aériens mènent de nombreuses actions en milieu scolaire notamment, elles sont aussi délégataires du ministère des sports et selon le Code du sport, elles définissent notamment la pratique sportive, organisent les championnats à tout niveau en France, délivrent des titres, etc
- Prélever davantage d'argent sur les pilotes et les aéroclubs à but non lucratif, ne conduit pas à dégager davantage de ressources pour poursuivre la transition écologique, que l'aviation légère a pourtant engagée depuis plusieurs années : installation de réducteurs de bruit, déploiement d'avion électrique déjà engagé par la FFA, nouveaux carburants, etc. Comme pour l'ensemble des acteurs de l'aérien, toute nouvelle charge pénalise les investissements du futur pour la transition énergétique.

Proposition : refus de la mesure ou a minima affectation du produit de la taxe à un fonds pour aider au financement de la transition énergétique (avions électriques, nouvelles motorisation, etc.)

PROPOSITION SD-E5 : Promouvoir l'idée d'une éco-contribution européenne

Analyse des acteurs : favorable sous réserve que le niveau de taxation soit raisonnable et ne s'inscrive pas dans une superposition des taxes

Argumentaires :

- **Toute fiscalité doit se faire au niveau global afin d'éviter les distorsions de concurrence entre les acteurs.**
- Le produit de cette taxe devrait être affecté à la transition écologique du secteur.
- Il faut néanmoins être conscient que les objectifs très ambitieux de l'Europe à l'horizon 2030 vont sensiblement accroître le poids des ETS pour les compagnies aériennes.
- Se pose également la question de l'articulation des ETS (européen) avec le dispositif CORSIA (mondial). CORSIA reste pour tous les acteurs du transport aérien le bon instrument de taxation et **le transport aérien français souhaiterait éviter une superposition incohérente de fiscalité sur le carbone dans l'aérien.**

Proposition : la substituer à la proposition **amendée** SD-E1

PROPOSITION SD-E6 : Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone

Impact chiffré Gouvernement : 10 à 150 M€, perte de 800 à 8500 emplois en fonction du coût de la tonne de CO₂ (compensation 2 à 5 Mt CO₂), avec les données trafic 2019

Analyse des acteurs :

- Mesure coûteuse
- Risque de ne pas améliorer l'image du secteur qui compense sans réduire ses émissions
- Souplesse nécessaire sur le choix des compensations

Argumentaire

- Cette mesure ne peut être retenue que dans le cas où l'éco-contribution n'est pas retenue, **il faut éviter la double peine de compenser et payer l'éco-contribution**
- Certaines compagnies se sont déjà engagées dans une démarche de compensation, il apparaît de cette expérience qu'il est nécessaire d'avoir une certaine souplesse dans les conditions de mises en place de la compensation

Proposition de compromis : accepter la mesure en temps 2, sous réserve du retrait de la mesure SD-E1

PROPOSITION SD-E7 : Soutenir, à moyen terme, la R&D dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions

Analyse des acteurs : favorable, le produit de l'éco-contribution européenne pourrait y être affecté

Argumentaire :

- Le biocarburant est un vrai levier pour la transition énergétique du secteur, le soutien doit être rapide afin de développer cet outil de décarbonation
- Le produit de l'éco-contribution pourrait permettre d'accélérer la recherche dans ce domaine.

Proposition de compromis : favorable.

Proposition C2.2.2.4 : interdire les avions publicitaires

Argumentaire

- Ce secteur d'activité représente 40 TPE/PME, employant 100 personnes directement, générant plus de 1 000 emplois indirects.
- Plus largement, de nombreuses entreprises d'aviation générale, secteur représentant plus de 21 000 emplois, (travail aérien 250 entreprises SPO, ateliers d'entretien, etc), fragilisées du fait de la distorsion de concurrence européenne (charges sociales et fiscales beaucoup plus lourde en France) sont de plus en plus désespérément fragilisées par le COVID 19. De ce fait les sociétés de ce secteur sont obligées de faire de la publicité aérienne pour arriver à s'en sortir.
- Attachement des français source : mediametrie : étude financée par la société Action Communication
 - 79% apprécient ce mode de communication
 - 79% déclarent apprécier ce mode de communication
 - 87% déclarent que l'avion n'est ni bruyant ni nuisible à leur tranquillité
 - 87% le trouvent évocateur de vacances et de plages
 - 60% pensent qu'il est valorisant pour les produits
 - 47% déclarent que c'est un support d'avenir
- Les avions publicitaires fonctionnent grâce à l'AVGAS un carburant extrêmement raffiné et générant très peu de micro-particules.
- Un avion réalisant une campagne nationale (Calais-Monaco) émettra 1T de CO2 tout en générant 10 millions de contacts. Ce ratio démontre une efficacité énergétique certaine en comparaison du tournage d'un spot publicitaire en Afrique du Sud, de l'entretien d'un parc de panneaux ou d'une campagne internet (4% des émissions mondiales) nécessitant de nombreux serveurs.
- 10 Millions de contacts sur internet= 20 fois plus de GES qu'un avion publicitaire générant le même nombre de contacts.

Position : Refus de la mesure

Profil



1 compagnie nationale 21 compagnies aériennes

Le Groupe Air France représente 66% du secteur au côté des 21 compagnies aériennes majeures (> 10 000 passagers par an), 400 avions commerciaux, 116 opérateurs.

/ Des entreprises en développement sur tous les segments.

21 aéroports

De plus d'1 million de passagers par an, 160 aéroports desservis commercialement.

/ Un maillage territorial au service du développement des territoires et garant de la souveraineté française.

500 000 emplois (avant COVID-19 mars 2020)

Dont près de 80 000 emplois directs dans le secteur marchand.

/ Un enjeu majeur : maintenir ces emplois à forte valeur ajoutée et qualifiés en France.

Suppression de 15000 emplois

dus à la crise COVID-19 (1^{ère} estimation)

La FNAM fédère 10 métiers au travers de 8 groupements professionnels :

Les compagnies aériennes (Air France, Air Caraïbes, Chalcir Aviation, Corsair, Hop ! Air France, Transavia, Dassault Falcon Service, Aircalin, Airbus Transport International, French Bee, La Compagnie), Les principaux assistants en escale (GEH, Groupe 3S), le transport de fret, l'aviation d'affaires, La maintenance aéronautique, Les services aéroportuaires, le transport par hélicoptères, l'aviation générale, La formation aéronautique, les drones et les aéroports.

La FNAM représente 95 % Des activités du secteur aérien.

LE TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS ⁶ : UN SECTEUR ÉCONOMIQUE CLÉ POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

Une place significative dans le transport aérien mondial

Un hub majeur en Europe

Un maillage français des aéroports significatif, outil de désenclavement des territoires

Une connectivité performante de nos territoires avec le monde

Un secteur indispensable à l'attractivité touristique en France

Un facteur clé dans le choix de l'implantation des entreprises

6/ Hors construction aéronautique.



Fédération Nationale de l'Aviation Marchande
22, avenue Franklin Delano Roosevelt 75008 Paris
01 86 64 12 34 – contact@fnam.fr
www.fnam.fr

