



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

La FNAM est l'organisation professionnelle représentant le secteur aérien français, pôle de compétence et de savoir faire.

Elle regroupe en son sein 7 groupements professionnels qui représentent les métiers et les entreprises liés au transport aérien.

L'objectif de la FNAM est de préserver l'excellence du secteur, de développer les emplois sur l'ensemble du territoire et d'accompagner la transition écologique.



LE TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

Un rôle économique significatif
(500 000 emplois dont près de 100 000 directs)
Un hub majeur en Europe et dans le monde
Un maillage français des aéroports outil de désenclavement des territoires
Une contribution indispensable à la sécurité civile et au travail aérien notamment dans les zones difficiles d'accès
Un facteur clé dans le choix de l'implantation des entreprises

© copyright : istock_OsAdientus

84000

salariés dont 40% de femmes
(emplois de la branche en 2021)

Les effectifs du transport aérien ont diminué durant la période de crise sanitaire (8% en 2020 et 4% en 2021). Cependant, avec la reprise du trafic en 2022, le secteur a retrouvé une nouvelle dynamique de recrutement.



Trafic 2022
vs 2019 en France -19,4%
de passagers

2022  145 MILLIONS
de passagers en 2022

2021  70 MILLIONS
de passagers en 2021

2019  180 MILLIONS
de passagers en 2019

Source DGAC

1. ETAT DU SECTEUR

Une année de reprise et de transition

L'été 2022 aura marqué le début d'un retour à une forme de normalité après deux années marquées par la crise COVID et les restrictions de voyage. L'augmentation forte de l'activité en raison d'une demande de voyage contrariée depuis plus de 24 mois a conduit à des difficultés d'exploitation au sein du secteur aérien. La reprise a ainsi été compliquée dans la mesure où elle a nécessité la mise en place rapide de moyens techniques et de ressources humaines afin d'accueillir les voyageurs.

La politique mise en place en France pendant le COVID, et en particulier l'activité partielle, a contribué à la résilience du secteur aérien français qui s'est distingué favorablement de ses grands voisins européens. Compagnies aériennes, aéroports, assistants en escale français ont globalement su gérer l'afflux de trafic de l'été dans de bonnes conditions malgré un début de mois de juillet marqué par une crise inédite en matière de traitement des bagages à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Cette reprise du trafic ne s'est pas démentie depuis l'été 2022 même si les niveaux de trafic n'ont pas retrouvé leur niveau de l'avant COVID. L'année 2022 aura ainsi vu le trafic global français atteindre 80% du niveau de celui de 2019. L'année 2023 s'engage sur des niveaux de trafic plus élevés de l'ordre de 90 à 95% de ceux de 2019 mais le trafic pré-crise ne devrait pas être atteint encore en 2023.

Les tensions géopolitiques, l'inflation, l'augmentation substantielle du prix du kérosène avec un pic observé au cours de l'été 2022, la hausse des redevances, la dépréciation de l'euro face au dollar et les tensions sur le marché de l'emploi ont contribué à une augmentation des tarifs aériens qui sont désormais significativement supérieurs à ceux constatés pré crise COVID et de l'ordre de 10% supérieurs à ce qu'ils étaient en 2017.

La FNAM a contribué à partir de l'été 2022, aux côtés notamment de différentes organisations professionnelles dont en particulier le Groupement des Industries Françaises de l'Aéronautique et du Spatial (GIFAS), l'Union des Aéroports Français (UAF), à l'élaboration de la feuille de route de transition écologique du secteur aérien au titre de l'article 301 de la Loi Climat & Résilience. Celle-ci présente deux scénarios avec des degrés d'ambition croissants permettant d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Elle décrit très précisément les points de passage en matière de réduction des émissions et les volumes de biomasse et d'électricité nécessaires à la décarbonation.

Cette feuille de route remise officiellement au gouvernement le 14 février 2023 appuie notre conviction qu'une transition écologique du secteur préservant le mouvement de démocratisation du transport aérien est possible. Elle traite également de la situation de l'aviation privée et commerciale utilisant des « jets privés ». Les polémiques entourant certains comportements ont largement occulté l'utilité pour l'économie française de l'aviation d'affaires et son engagement résolu à une transition énergétique plus rapide que ne pourra l'être celle de l'aviation commerciale de ligne.

La FNAM a souhaité éclairer ce débat au travers d'une étude parue au mois de mai 2023 présentant les bénéfices

socio-économiques pour la France des secteurs de l'aviation générale, d'affaires et des hélicoptères dans le cadre de transition écologique actuel.

La FNAM s'est enfin attachée, au cours des douze derniers mois, à convaincre les institutions nationales de la nécessité de garantir aux compagnies aériennes un cadre réglementaire et d'exploitation stabilisé leur permettant de sécuriser les moyens financiers nécessaires à leur décarbonation. Le transport aérien français est en effet régulièrement visé par des projets de taxation supplémentaires ne favorisant pas sa transition écologique alors que le secteur est sorti exsangue et significativement endetté de deux années de crise COVID. Il a, de la même manière, été handicapé sur le plan opérationnel par les mouvements de grèves récurrents de certaines organisations syndicales de contrôleurs aériens dans le cadre de la réforme des retraites. De manière plus générale, la question de la qualité de service a été au centre des attentions de la FNAM avec en particulier la signature d'une charte d'engagement de qualité de service visant à anticiper au mieux les grands événements sportifs de la Coupe du monde de rugby et des Jeux Olympiques. La FNAM a eu, en particulier, l'occasion de faire valoir la nécessité que les services de l'Etat se mobilisent également sur des sujets aussi essentiels que les temps d'attente au passage aux frontières dans les principaux aéroports français.

Les douze derniers mois auront enfin constitué une période particulièrement active pour le dialogue social de branche dans le secteur. Celui-ci est dynamique et de qualité avec 9 accords de branche signés par une grande majorité des organisations syndicales représentatives dont plusieurs accords salariaux pour tenir compte de la revalorisation du SMIC.

La question de l'attractivité du secteur s'est naturellement posée compte tenu des besoins portant sur des métiers très variés et concurrentiels. Certains métiers aéroportuaires sont difficiles (localisation, horaires, manutention) et les conditions de travail en aéroport peuvent être améliorées et les parcours professionnels diversifiés. La FNAM poursuit activement son travail sur ce sujet.

2. TRANSITION ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT AÉRIEN

Pour la France, l'article 301 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, dite « loi Climat et Résilience », prévoit l'établissement, pour chaque filière fortement émettrice de gaz à effet de serre (GES), d'une feuille de route. Cette feuille de route doit viser la coordination des actions mises en œuvre par chacune des parties prenantes de la filière pour atteindre les objectifs de baisse de GES fixés par la stratégie nationale bas carbone intersectorielle (SNBC).

Deux périmètres géographiques ont été délimités compte tenu des spécificités de l'aérien :

- Un périmètre français défini comme tous les vols dont à la fois l'origine et la destination se situent en France métropolitaine ou en Outre-mer. Ce périmètre est celui de la SNBC.
- Un périmètre international défini comme l'ensemble des vols au départ de la France vers l'international.

Sur chaque périmètre géographique, la filière présente deux scénarios, « Action » et « Accélération », représentant des niveaux d'investissement et d'ambition croissants. Le renouvellement des flottes par des avions plus performants, l'optimisation des opérations aériennes, l'incorporation de

carburants d'aviation durables (CAD), enfin l'introduction de premiers aéronefs à hydrogène permettent d'atteindre les objectifs de décarbonation de cette feuille de route.

Sur le périmètre France, la filière projette dans un scénario « Action » une activité décarbonée à près de 80 % à horizon 2050. Les émissions résiduelles sont compensées et le net zéro carbone ainsi atteint. Ce scénario est compatible avec les objectifs de la SNBC 2 à horizon 2030 et permet des objectifs réhaussés à horizon 2050. La décarbonation s'accélère après 2030 grâce notamment au recours accru aux CAD et à l'arrivée d'avions plus performants.

Un scénario « Accélération » projette une activité décarbonée à hauteur de 92% à horizon 2050. Il est plus volontariste à partir de 2030 où les objectifs de la SNBC 2 seraient améliorés de 43%, notamment grâce à plus d'incorporation de CAD et à une accélération de l'innovation.

Sur le périmètre international, la filière projette dans un scénario « Action » une activité décarbonée à 77% à horizon 2050. Un scénario « Accélération » permet une décarbonation à hauteur de 91% grâce à plus d'incorporation de CAD dès 2030 et à une accélération de l'innovation.



Tableau synthétisant les résultats obtenus en termes de réduction des émissions de CO2 selon les différents scénarios envisagés ainsi que les besoins en énergie décarbonée pour chaque scénario :

Emissions CO2 mondiales aviation 2019 915 Mt	Emissions CO2 2019 (Mt)	Scénario	Projection d'activité décarbonée en 2050	Biomasse dédiée CAD 2050 (Mt)	Energie électrique décarbonée dédiée 2050 (TWh)	Part de la production selon scénario RTE
France (métropole et outre-mer)	5,4	Action	-79%	1,2	11,4	1,8%
		Accélération	-92%	0,8	20,5	3,2%
International départ France	19,2	Action	-77%	9,4	45,5	7,9%
		Accélération	-91%	6,7	92,4	13,0%

La décarbonation du secteur aérien nécessite des investissements massifs de la part des acteurs industriels afin de permettre le développement des technologies nécessaires et la disponibilité des CAD qui se traduiront en coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes et leurs passagers. Ces coûts supplémentaires sont considérés comme intégralement répercutés sur le prix des billets d'avion et la croissance du trafic prise en compte intègre l'élasticité sur la demande.

La mise en œuvre de la trajectoire de décarbonation nécessitera de la part de la filière les actions suivantes :

- Déploiement par les industriels d'avions plus efficaces sur le plan énergétique ;
- Développement d'une filière de CAD et incorporation croissante de ces derniers au-delà des exigences réglementaires européennes dans le scénario le plus ambitieux ;
- Investissement dans les installations d'électrification au sol, au niveau des opérations au sol des avions, achat d'engins de piste bas carbone, déploiement des logiciels d'accompagnement des pilotes et des outils de partage d'information entre aéroports, compagnies aériennes et contrôleurs pour optimiser les opérations au vol et au sol ;
- Adaptation des infrastructures aéroportuaires pour garantir la distribution des énergies et vecteurs énergétiques décarbonés ;
- Adaptation des emplois et des compétences pour garantir le déploiement des différents leviers de décarbonation.

La mise en œuvre de la décarbonation du secteur aérien nécessitera également de la part de l'Etat la mise en place d'un environnement réglementaire, énergétique et financier adapté :

- Sécuriser les financements pour accompagner le financement de la R&T des acteurs du secteur ;
- Favoriser l'émergence d'une filière française de CAD : structurer une filière de production nationale de CAD, contribuer au financement des investissements initiaux de cette filière, subventionner l'incorporation en France de CAD ;

- Mobiliser les énergies décarbonées / bas carbone (électricité, biomasse) dans les proportions requises pour tenir la trajectoire présentée et intégrer ces besoins énergétiques dans les futures planifications énergétiques (PPE) ;
- Soutenir le renouvellement accéléré des flottes ;
- Accompagner les services de la navigation aérienne et les industriels concernés pour permettre l'optimisation maximale des opérations aériennes en vol et au sol ;
- Assurer la soutenabilité financière globale de la décarbonation du secteur en mettant en place des dispositifs de soutien adéquats aux opérateurs (compagnies aériennes, aéroports), en évitant les doubles taxations et les distorsions de concurrence.

Le transport aérien français sur la voie de la décarbonation doit pouvoir continuer à assurer le bon fonctionnement de l'économie française, à satisfaire la continuité territoriale et le besoin de mobilité, tout en préservant sa compétitivité internationale.

À défaut de soutien adéquat par les pouvoirs publics, un risque d'atrophie de l'industrie aérienne et aéronautique française existe. Celui-ci entraînera non seulement une substitution de l'activité par des acteurs non européens sans bénéfice pour l'environnement (« fuites de carbone »), mais aussi l'inadéquation des services de transport de personnes et de marchandises proposés par rapport aux attentes des citoyens et au bon fonctionnement de l'économie française.

La décarbonation du transport aérien français s'inscrit dans un mouvement mondial. La France doit saisir cette opportunité pour :

- Développer une filière souveraine de nouveaux carburants décarbonés ;
- Industrialiser en France et en Europe une nouvelle génération d'avions commercialisés sur le marché et conduisant à une décarbonation du secteur au niveau mondial.

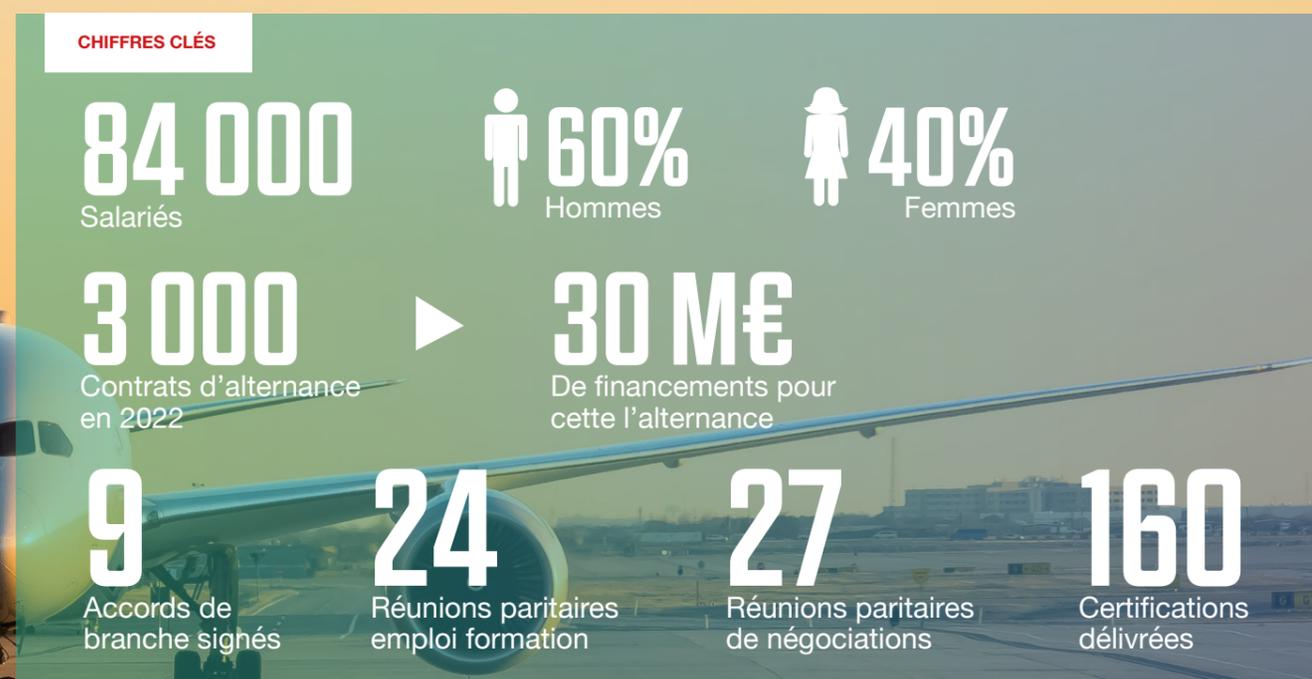


3. DIALOGUE SOCIAL, EMPLOI & FORMATION : UNE FEUILLE DE ROUTE AMBITIEUSE

Dans le contexte de sortie d'une période de crise inédite, la FNAM a continué de construire et animer un dialogue social de qualité et responsable.

La FNAM déploie les engagements avec les pouvoirs publics (ministère du Travail, du Plein emploi et de l'insertion, ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, en charge des Transports), les partenaires sociaux dans le domaine de l'emploi et de la formation pour soutenir et accompagner les entreprises et les salariés du secteur dans le cadre de la reprise d'activité et du changement lié à la transition environnementale du transport aérien.

L'activité sociale a ainsi été très soutenue avec de nombreuses réunions des instances paritaires et de négociation pour à la fois mettre en œuvre l'engagement de développement de l'emploi et des compétences (EDEC) de l'aérien et négociier et conclure des accords collectifs majeurs permettant de faire évoluer la convention collective et conduire avec succès la fusion des branches - Convention collective de la manutention et du nettoyage en aéroport région parisienne (CCRMNA - IDCC 1391) et Convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien (CCNTA PS - IDCC 275).



FINANCEMENT FORMATION POUR LA BRANCHE

30 M€

DISPOSITIFS ALTERNANCE

800 K€

DE FINANCEMENT DES FORMATIONS EN FAVEUR DES ENTREPRISES DE MOINS DE 50 SALARIÉS DU SECTEUR

4,9 M€

DE SOUTIEN DE L'ÉTAT POUR LES FORMATIONS FNE AU NIVEAU DE LA BRANCHE

La dynamique du dialogue social au sein de la Fédération : 9 nouveaux accords de branche signés

• Accords salariaux de branche

Les hausses successives du SMIC et l'attention portée à l'attractivité du secteur ont conduit la branche à négocier 2 nouveaux accords salariaux permettant d'augmenter les minima conventionnels et un accord portant sur l'emploi et les classifications signés très majoritairement en juillet 2022 et février 2023. Ces accords, à l'instar de celui signé en janvier 2022, se sont attachés à prendre en compte l'impact de la hausse du SMIC et du taux d'inflation sur les plus bas salaires.

• Accords PRO A

Accords relatifs à la mise en place de la reconversion ou la promotion par l'alternance (PRO A) au sein du secteur de l'aérien à travers la mise à disposition d'outils venant soutenir tant les projets des salariés en lien avec les besoins des entreprises que les réorganisations de ces dernières ; ce dispositif concourt au maintien dans l'emploi des salariés au sein des entreprises du secteur très fragilisées à la suite de la crise sanitaire.

• Accord de prévoyance

Dans ce même objectif d'amélioration de l'attractivité du cadre conventionnel du secteur un accord portant sur la prévoyance a été signé à l'automne 2022.

• Accords fusion des conventions collectives

Suite à la fusion administrée par arrêté du 23 janvier 2019, la convention collective régionale concernant le personnel de l'industrie de la manutention et du nettoyage sur les aéroports de la région parisienne (CCRMNA) - IDCC 1391 est rattachée à la convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien (CCN TA PS) - IDCC 275, les employeurs et organisations syndicales représentatives ont mené un travail de négociation approfondi et responsable (27 réunions paritaires de négociation) permettant la conclusion et la signature à l'unanimité de 3 accords relatifs à la fusion des conventions collectives : un accord cadre de fusion signé en décembre 2022, un avenant de révision à la CCN TA PS permettant le rattachement de la CCRMNA à la CCN TA PS et un accord d'accompagnement au rattachement des salariés relevant de la CCRMNA signés en avril 2023.

La réussite de cette négociation structurante du cadre conventionnel témoigne d'un dialogue social de qualité au sein de la branche indispensable pour engager des discussions en vue de la construction du futur cadre conventionnel de l'aérien incluant les personnels navigants.

La FNAM au soutien de l'attractivité et de la féminisation des métiers de l'aérien

Ce soutien se concrétise au travers de différentes actions face à des enjeux de transition écologique et de compétitivité du secteur.

Avec la crise sanitaire, le secteur a perdu près de 10 000 emplois. Cependant avec la reprise de l'activité de transport aérien

constatée en 2022, la dynamique de recrutement a repris pour atteindre le niveau d'avant crise.

La branche bénéficie d'une faible concurrence pour le recrutement sur quelques métiers qui lui sont très spécifiques. Le secteur du transport aérien représente en effet le principal employeur en France de métiers spécifiques comme le personnel navigant commercial et le personnel navigant technique. Néanmoins, le secteur a des besoins sur des métiers très variés et concurrentiels comme les métiers de piste, de relation client, de logistique, de maintenance, de supports IT data, ingénieurs...

Pour accompagner ces besoins, des actions de communication et de promotion sont mises en place grâce à la mobilisation et le soutien de tous les acteurs de l'aérien (Entreprises adhérentes, associations Air Emploi, HANVOL, AFMAE, AKTO...) telles que :

- La refonte de vidéos métiers et la création de visites immersives dans le cadre d'AIR' EDEC 2025 (engagement de développement de l'emploi et des compétences sur 3 ans) ;
- Des salons à destination des jeunes (salon de l'étudiant, jeunes d'avenir...) et salons forums spécifiques à l'aérien dont le salon du Bourget 2023 ;
- Actions dans le cadre du label Féminisons les métiers de l'aérien : événement 2023 chez Airbus avec des ateliers et des tables rondes à destination d'une centaine de collégiennes et lycéennes, visites d'entreprises organisées avec les rectorats, portraits de professionnelles, site web, action GIFAS, FNAM auprès des ministères...
- Création d'un outil pédagogique de promotion de l'aviation bas carbone destiné aux jeunes et aux demandeurs d'emploi pour une avant-première au salon du Bourget 2023.

La FNAM contribue activement aux travaux paritaires en matière de formation et de certification afin d'adapter l'offre et de sécuriser les parcours professionnels notamment dans le cadre d'un plan de développement de l'emploi et des compétences baptisé Air'EDEC 2025 :

- Création d'une certification de branche Kap aérien dont la finalité est de doter les candidats de connaissances fondamentales relatives à l'environnement du secteur du transport aérien (filères exploitation, logistique et relation client) ;
- Création d'une certification pour les métiers de la piste dans le cadre d'Air'EDEC 2025 ;
- Création d'une cartographie des métiers et des passerelles de mobilité par région dans le cadre d'Air'EDEC 2025 ;
- Rénovation du BTS Aéronautique ;
- Adaptation de la certification PNC : la branche a délivré de l'ordre de 160 certificats de qualification professionnelle (CQP) aux personnels navigants commerciaux (PNC) des compagnies aériennes.

4. FOCUS SUR L'ÉTUDE SUR LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES EN FRANCE

Les activités de l'aviation générale et d'affaires suscitent de nombreuses controverses dans un contexte d'aspiration fort à la transition écologique de la société en Europe. Et si, pour certains, l'aviation fait déjà figure de transport (aviation commerciale), ou loisir de privilégiés (aéroclub, parachutisme...), l'aviation d'affaires est érigée en symbole des ultra-riches qui s'affranchissent des contraintes environnementales pour leur confort, d'autant plus dans le contexte actuel avec :

- Une pression forte de l'opinion publique (émissions de CO2 et nuisances sonores aériennes) et contestation des projets de développement aéroportuaire ;
- Une pression forte des autorités publiques ;
- Une inflation généralisée.

C'est dans ce contexte que la FNAM a décidé de réactualiser son étude sur les impacts socio-économiques de l'aviation générale et d'affaires en France (la dernière ayant été réalisée en 2013) en partenariat avec l'UAF, l'EBAA France, le GIPAG, le SNEH et la DGAC.

L'objectif de cette étude, nommée «Enjeux, Opportunités et Challenges pour l'Aviation Générale et d'Affaires», est de mesurer et de mettre en valeur la contribution socio-économique de l'aviation générale et d'affaires en France.

Cette étude dresse un panorama de l'écosystème de l'aviation générale et d'affaires en France, de ses spécificités, des opportunités qu'il peut saisir et des défis qu'il doit relever pour remplir sa triple vocation :

- Être le creuset de la formation et de l'innovation pour inventer l'aviation de demain ;
- Être le catalyseur du développement et de la connectivité des territoires ;
- Et enfin être au service des citoyens du pays.

Trois thématiques sont couvertes par cette étude : l'activité opérationnelle, l'impact économique et l'impact environnemental.

Activité opérationnelle

La première partie recouvre le périmètre de l'aviation générale et d'affaires. On y retrouve les thèmes suivants :

• La flotte du secteur :

En France, en 2021, la flotte d'avions et d'hélicoptères de l'aviation générale et d'affaires était composée de plus de 7 500 aéronefs (jets, turbopropulseurs, avions à moteur à piston, hélicoptères, planeurs, etc).

• Les spécificités du secteur et ses missions :

Dans le panorama des solutions de mobilité, l'aviation générale et d'affaires offre une solution tout à fait unique : elle se positionne sur un intervalle de « distance pertinente » très large (de 0 à plus de 10 000 km) tout

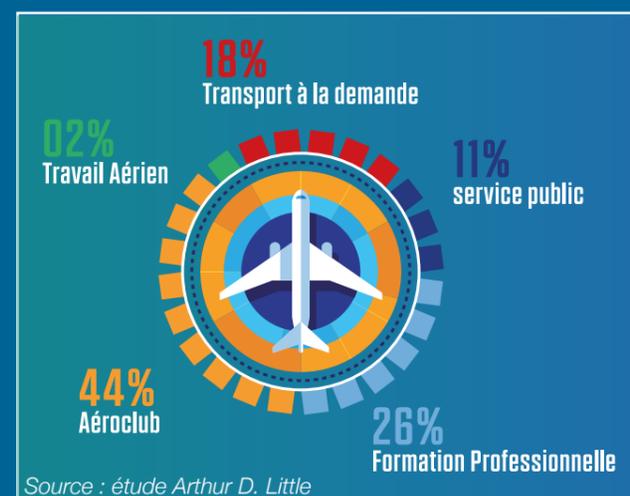
en offrant une « fenêtre » de vitesse opérationnelle.

• Les activités et missions :

Les activités et missions sont variées, elles servent avant tout des besoins spécifiques comme par exemple :

- Le transport à la demande, qui sert principalement les besoins des professionnels ;
- La formation de pilotes professionnels et du personnel au sol, vivier de formation pour l'aviation de ligne régulière ;
- Un travail aérien varié, essentiellement au service du public ;
- Des aéroports catalyseurs de développement des territoires.

Répartition des heures de vols de l'aviation générale et d'affaires par motif de vol



Impact économique

L'impact économique du secteur est principalement tourné au service des territoires. Le secteur de l'aviation générale et d'affaires a un impact significatif sur l'économie nationale en contribuant à :

- **La création d'emplois directs** : l'aviation générale et d'affaires nécessite la participation de nombreux professionnels, tels que des pilotes, des mécaniciens, des écoles de formation, des membres d'équipage, etc. ; Elle emploie également des personnes dont le métier n'est pas directement lié à l'aviation. Cette industrie est donc une source importante d'emplois qualifiés non délocalisables dans nos (ou les) territoires.
- **Le développement économique des territoires** : l'aviation générale et d'affaires contribue au désenclavement des territoires en fournissant un accès plus facile aux



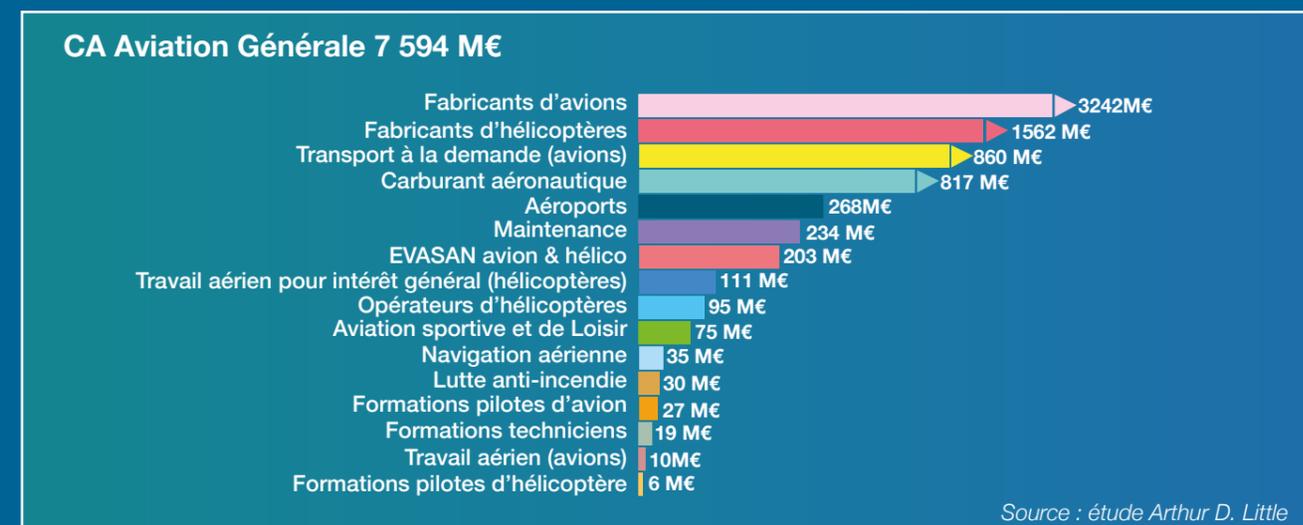
zones éloignées ou difficiles d'accès, ce qui concourt l'activité économique de ces régions. Elle contribue également aux activités économiques extra-aéronautiques grâce à la massification de la demande sur des zones spécifiques, permettant de faire émerger des offres de formation, d'énergie verte et de mobilité.

- **L'amélioration de la productivité des entreprises** : l'aviation d'affaires est utilisée en large partie par les entreprises

et contribue à leur productivité et performance économique.

- **L'innovation** : étant donné qu'il s'agit d'un secteur en constante évolution, l'aviation générale et d'affaires est un catalyseur important pour les innovations technologiques, qui peuvent être également bénéfiques pour l'aviation de ligne régulière, en conduisant à des avancées dans la conception, la propulsion, la sécurité et la durabilité des aéronefs de l'aviation de ligne.

Chiffre d'affaires (CA) par filière «métier» au sein de l'aviation générale et d'affaires 2019, en millions d'euros, France



Impact environnemental

D'un point de vue environnemental l'impact du secteur de l'aviation générale et d'affaires est très faible et a été fortement réduit. Trois tendances sont à noter :

- Il s'agit d'une aviation qui n'a pas beaucoup d'impact global au regard de la consommation de ses aéronefs : le secteur de l'aviation générale et d'affaires dans le monde représente 12% des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation au global, soit environ 0,04 % des émissions mondiales ;
- Il s'agit d'une aviation qui n'est pas en croissance, contrairement aux autres mobilités : la perspective sur le long terme montre que le nombre de vols du secteur est en réalité stable depuis 15 ans, voire en légère décroissance.

Seule l'activité de service public a augmenté (avec une augmentation de la flotte d'hélicoptères ou d'avions anti-incendie de la Sécurité civile de 20% environ).

- Enfin, le secteur a d'ores et déjà réduit son empreinte environnementale et continue à le faire : le secteur de l'aviation générale et d'affaires est le creuset de la conception, de la certification et de l'exploitation des premiers aéronefs électriques, elle est en avance sur l'adoption des CAD (carburants d'aviation durable).

Le secteur teste également et adopte les solutions de réduction du bruit au bénéfice des riverains : nouvelles hélices d'avions, formes de pales hélicoptères, moteurs électriques, réducteurs de bruit....



Enjeux majeurs

Dans ce contexte, sept points d'attention et de soutien de la part des décideurs publics et privés permettront à l'aviation générale et d'affaires de continuer à servir, desservir et accélérer le développement socio-économique des territoires et à être le creuset des talents et des technologies de demain.

L'enjeu majeur à court terme (2030) pour le secteur de l'aviation générale et d'affaires est bien entendu d'accélérer sa décarbonation et de réduire au maximum son impact environnemental :

- La transition vers des vecteurs énergétiques propres doit voir son soutien accru. La décarbonation de l'aviation générale et d'affaires doit se séquencer ainsi avec :

→ une garantie d'accès et de disponibilité des carburants d'aviation durable (CAD) ou des électrons verts requis ;

→ la mise en place d'infrastructures de recharges ad hoc sur le territoire ;

→ un soutien à la conversion des aéronefs pour accélérer un rythme naturel de renouvellement relativement lent (cf. 30 à 40 ans de durée de vie opérationnelle des aéronefs).

- La transition vers une aviation silencieuse via l'adoption de solutions de réduction de bruit et d'aéronefs électriques quand les usages le permettent doit aussi être soutenue par les pouvoirs publics.

A moyen et long-terme, il s'agit aussi de faire en sorte que l'aviation générale et d'affaires soit soutenue via les actions suivantes :

- L'infrastructure du secteur doit être préservée : terrains d'aviation, points de passage frontaliers (PPF), tours de contrôle (sur site ou à distance)
- La souplesse et l'agilité des acteurs de l'écosystème ne doivent pas être entravées, et en premier lieu par la réglementation internationale, européenne et nationale qui s'applique doit être adaptée ;

- Un effort et des facilités sur le recrutement des apprentis et élèves en formation initiale, en sortie du système éducatif secondaire ou en reconversion professionnelle (validation des acquis et compétences, des techniciens aéronautiques militaires ou des techniciens automobiles par exemple) doivent être entrepris par l'ensemble des parties prenantes ;

- La « péréquation » économique entre aviation régulière et aviation générale et d'affaires doit être maintenue ;

- Et enfin, un renforcement de la structure de l'écosystème, avec un accompagnement à la transmission des entreprises et à la coopération entre les acteurs, doit être promu par et pour les acteurs de la filière.

5. AFFAIRES TECHNIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

Cybersécurité

L'European Union Aviation Safety Agency (EASA) a publié les deux règlements d'exécution de la Part-IS, relative à la cybersécurité :

- Le règlement d'exécution (UE) 2022/1645, applicable au 16 octobre 2025 après une période de transition de 3 ans. Il s'applique :

→ Aux organismes de production et organismes de conception (partie 21 G + J) (à l'exception de ceux produisant et concevant les aéronefs très légers)

→ Aux exploitants d'aérodromes et prestataires de services de gestion des aires de trafic ;

- Le règlement d'exécution (UE) 2023/203, applicable au 22 février 2026 après une période de transition de 3 ans. Il s'applique aux autorités nationales, et entre autres :

→ Aux organismes de suivi de navigabilité (Part CAMO) et ateliers d'entretien (Part 145),

→ Aux transporteurs aériens (à l'exception de ceux exploitants des aéronefs très légers) ;

→ Aux organismes de formation ;

→ Aux centres aéromédicaux du personnel navigant ;

→ Aux exploitants de simulateurs d'entraînement au vol (FSTD).

La FNAM a répondu aux consultations ouvertes par l'EASA sur ces règlements.

Par ailleurs, la FNAM a mis en place un groupe de travail (GT) relatif à la cybersécurité depuis janvier 2022 pour accompagner les compagnies aériennes sur leur mise en conformité à la Part IS, par les actions suivantes :

- Identification des événements redoutés, avec la gravité associée ;

- Associer les sources de risques et les objectifs visés, avec identification des motivations, ressources et activité pour chaque compagnie ;

- Construire la cartographie de menace numérique de l'écosystème et sélectionner les parties prenantes critiques ;

- Construire les scénarios opérationnels (modes opératoires que pourraient mettre en œuvre les sources de risque pour réaliser les scénarios stratégiques).

À partir de septembre 2023, les travaux consisteront à fusionner la cartographie des risques liés à la cybersécurité avec la cartographie des risques à la sécurité liés au système de gestion.

Une présentation des travaux du GT a été faite le 26 avril 2023 aux membres de l'EASA ayant en charge le développement du règlement Part-IS.

Part 145

Le règlement Part 145 a été modifié le 8 novembre 2021, avec une entrée en vigueur au 02 décembre 2022.

La date finale de mise en application est fixée au 02 décembre 2024.

Afin d'anticiper cette mise à jour réglementaire, le groupe de travail de la FNAM sur la maintenance de l'aviation générale (GIPAG + SNEH) s'est réuni le 18 janvier dernier pour une session dédiée au nouveau règlement Part-145. L'objectif était de balayer l'ensemble des modifications, afin d'identifier les éventuelles difficultés de mise en œuvre qui pourraient poser des difficultés aux opérateurs.

Le 7 mars et le 20 mars, de nouvelles sessions ont été organisées afin de

revoir la cartographie des risques Part-145. L'objectif est d'intégrer les risques induits par le nouveau règlement.

Par ailleurs, le guide de l'Organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC) sur la réglementation Part-145 a été mis à jour et est disponible sur leur site internet.

9

Réunions
du GT Cybersécurité

5

Réunions du GT
Maintenance Aviation Générale

3

Réunions du
Comité CSCE

7

Réunions du Comité
de Pilotage de l'Etude
sur les Impacts
socio-économiques
de l'aviation générale
et d'affaires en France

3

Commissions
Affaires Techniques
et réglementaires

Charte Qualité de Service (QDS)

Le 25 novembre 2022, à l'occasion du congrès de l'UAF, monsieur le ministre chargé des Transports, Clément Beaune a signé, aux côtés de la FNAM, l'UAF, Air France et Aéroports de Paris (ADP), une charte d'engagement en faveur de la qualité de service.

Ces engagements marquent la volonté des acteurs de l'écosystème de travailler ensemble dans le contexte de l'organisation de grands événements sportifs en France tels que la Coupe du monde de rugby et les Jeux Olympiques et Paralympiques.

Cette charte, articulée autour de 8 axes majeurs, a été déclinée en un plan d'actions permettant de s'assurer que l'ensemble des initiatives nécessaires à l'atteinte de la qualité de service recherchée sont bien distribuées auprès de tous les acteurs concernés parmi lesquels, les aéroports, les compagnies, les assistants aéroportuaires mais aussi les contrôleurs aériens ou de la Police aux frontières (PAF).

Navigation aérienne

En tant qu'acteur essentiel dans l'écosystème du transport aérien, compte tenu des enjeux environnementaux qui attendent le secteur et la volonté commune d'avoir une qualité de service et une ponctualité élevées, il est primordial que la navigation aérienne soit en capacité de gérer un trafic aérien en croissance, en limitant les retards et permettant l'adoption de trajectoires les plus directs possibles afin de permettre une meilleure performance environnementale.

Ainsi, l'implémentation de nouveaux outils de navigation aérienne tel que 4-flight paraît indispensable, au même titre que la généralisation des espaces aériens dits « free route ». La FNAM et ses compagnies adhérentes souhaitent également la mise en place de procédures de descente continue, qui permettent à la fois une réduction des émissions de CO2 mais aussi de réduire les nuisances sonores aériennes.

Dans ce contexte, il est dommageable aujourd'hui de n'avoir aucune prévisibilité ni anticipation en cas de conflit social, lié à la non-déclaration préalable des grévistes. La FNAM souhaite que les contrôleurs aériens soient soumis à ce dispositif, au même titre que tous les personnels d'exploitation dans les transports.

GT Aérien JO 2024

En préparation des jeux olympiques et paralympiques de 2024, un groupe de travail aérien a été créé pour évaluer les mesures à mettre en place afin d'assurer une qualité de service très élevé, sans pour autant compromettre ni la sécurité aérienne, ni la sûreté.

Ainsi, 4 groupes de travail ont été créés :

1. Dispositif général de sûreté et de sécurité aériennes et restrictions d'espaces aériens ;
2. Gestion de la demande et de la capacité supplémentaire requise au niveau de la navigation aérienne et au niveau aéroportuaire ;
3. Encadrement des opérations de travail aérien ;
4. Dispositions aéroportuaires adaptées à l'accueil des personnes accréditées pour les JOP 2024.

La FNAM participe aux sous-GT 1, 2 et 4.

Les premières discussions à ce stade consistent à répertorier le trafic potentiel pendant cette période, tous types de segments confondus (aviation de ligne, aviation d'affaires ou aviation générale), identifier le nombre de personnes accréditées (délégations sportives, ministères des affaires étrangères, ...) avant de pouvoir convenir des mesures à mettre en place.

Les principales mesures évoquées pour le moment sont :

→ La mise en place de zones interdites ou zones réglementées (impact principal pour l'aviation générale ou l'aviation d'affaires) ;

→ L'augmentation du nombre d'aéroports coordonnés (Le Bourget, Toussus le Noble, Marseille, ...) voire une mise à jour des paramètres de coordination sur les aéroports déjà coordonnés.

→ Définition des zones d'accueil de l'ensemble des personnes accréditées dans les terminaux

→ Étude d'un process départ avec préenregistrement au village Olympique avec dépose bagages au village olympique.

Il a été convenu de mettre en place un Master Operational Center capable de centraliser et de coordonner en cas d'aléa important durant les Jeux.

Report de la Règlementation Sûreté Entry-Exit System (EES)

Compte tenu du niveau d'implémentation à ce stade du dispositif et d'un délai supplémentaire demandé par le sous-traitant EU-LISA, il a été convenu qu'il ne serait pas possible de mettre en œuvre la réglementation EES en 2023.

La nouvelle date est discutée en avril/mai 2023 et sera présentée au Conseil UE en juin 2023.

La commission européenne demande à toutes les parties prenantes de continuer la préparation et l'implémentation du dispositif pour être opérationnels dès la mise en œuvre du dispositif.

Le gouvernement français souhaiterait une mise en œuvre après les JO 2024.

Réglementation FTL

Au sein de l'EASA, il existe actuellement trois groupes de travail qui traitent de la réglementation FTL (Flight Time Limitation) :

- Le « Mirror group », chargé de d'évaluer les effets en termes de sécurité des vols du FTL actuel et, sur cette base, de proposer des évolutions réglementaires en tant que de besoin. 6 sujets doivent être évalués par le mirror group. A ce jour, seuls les services de vol de nuit de plus de 10h ont été analysés par les scientifiques et sont en discussion au sein de ce groupe de travail.
- Le « Flight Standards Technical FTL/FRM » (FS-Tec), analysant le FTL aujourd'hui et des sujets très précis et très techniques. Ce groupe de travail a notamment traité les sujets suivants : présentation retardée, modification de temps de service de vol (TSV) après présentation, journée unique de service.

Aujourd'hui, deux sujets sont en discussion : la discrétion commandant de bord (dont certains souhaitent limiter l'utilisation) et les formations de e-learning (discussion sur la manière de prendre en compte ces heures de formation dans les limitations de temps de service cumulatives).

- L'« Expert Group », chargé d'apporter son expertise à l'EASA en cas de demande de déviations.

La FNAM participe au mirror group et au FS-Tec au travers d'A4E, et en personne à l'expert group.

Règlementation EASA sur l'assistance en escale

Le projet de règlement EASA sur l'assistance en escale était en consultation jusqu'au 30 septembre 2022. La FNAM et la CSAE ont envoyé leurs commentaires à l'EASA.

Nos principaux commentaires ont porté sur :

- L'importance d'adapter la réglementation en fonction de la taille et de la complexité de l'entreprise, et de bien définir les critères de taille et de complexité ;
- L'importance de ne pas multiplier les audits ;
- Le fait que la réglementation veuille imposer la langue anglaise dans les communications entre les assistants et les compagnies aériennes. Les communications devraient pouvoir se faire également dans la langue comprise par les deux parties si différentes de l'anglais.

L'EASA est actuellement en cours de finalisation du draft de l'opinion, qui est prévue en consultation courant mai, pour une publication en juin 2023.

L'application de ce règlement est prévue à ce stade pour courant 2024.

Comité CSCE

Nous accueillons un nouveau président du comité CSCE (Compétences de sécurité des conducteurs et utilisateurs d'engins de piste) : Claude Deorestis, président d'honneur de la CSAE.

Après 2 années avec une activité assez faible, et pour conséquence un arrêt des audits (initiaux, et de recyclage), la FNAM et les entreprises membres du dispositif CSCE se sont attachées à rattraper les audits qui avaient pris du retard. Ainsi, désormais, les audits les plus anciens ont été faits en 2019 et les entreprises devraient être auditées dans les prochains mois.

Par ailleurs, dans le cadre des retours d'expérience des événements et incidents côté piste, un travail sur la coactivité l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a été initié dans un premier temps avec Air France et ADP.

6. DÉVELOPPEMENT DURABLE

7

Commissions Consultatives
de l'Environnement

3

Commissions Développement
Durable

5

Commissions Consultatives
d'Aides aux Riverains

Couvre-feu Nantes et Bâle

Depuis avril 2022, des couvre-feux dits en programmation sont en place sur les aéroports de Nantes et de Bâle-Mulhouse.

Il n'est désormais plus possible de programmer un vol pendant ce couvre-feu, mais il est possible pour un transporteur d'opérer pendant ce couvre-feu s'il a pris du retard sur ses opérations pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

Ainsi, face à l'exploitation chaotique dans grand nombre d'aéroports européens cet été, les compagnies aériennes, bien que n'ayant programmé aucun vol pendant le couvre-feu, se sont retrouvées à opérer pendant cette période.

Ces vols ayant été traités comme des manquements par la direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC), les dossiers ont été transmis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) pour instruction et jugement. Lors des premières

sessions de traitement de ces cas, et lors d'une réunion d'information faites aux compagnies aériennes concernées, l'ACNUSA a indiqué qu'elle traiterait les raisons indépendantes de la volonté des transporteurs de la même manière que les circonstances extraordinaires du règlement 261/2004 qui traite du droit des passagers, et qu'à ce titre, « les problèmes techniques, les problèmes météorologiques, les créneaux ATC et les grèves constituent des aléas inhérents au métier de transporteur » et qu'ils ne seront donc pas facteur dérogatoire à ces arrêtés.

Par ces informations, l'ACNUSA réalise une lecture plus restrictive du règlement 261/2004 que celle de la Cour de justice de l'Union européenne, qui, par ses jurisprudences constantes considère les retards liés à des événements météorologiques et les grèves du contrôle aérien comme circonstances extraordinaires.

Par conséquent, la FNAM demande que soient précisées les raisons indépendantes de la volonté du transporteur afin de garantir une sécurité juridique aux compagnies aériennes.

Arrêtés APU

Afin de réduire les émissions, la DGAC a décidé de revoir l'arrêté du 27 juillet 2012 limitant l'utilisation des APUs sur les aéroports de Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget, et de l'étendre à tous les aéroports du réseau ACNUSA. Après une consultation sur la philosophie globale, qui a conduit la FNAM à emmener les équipes de la DGAC en piste pour leur montrer la réalité des opérations, la DGAC a présenté ses projets d'arrêtés aéroport par aéroport en Commissions Consultatives de l'Environnement puis les a ouvert en consultations publiques auxquelles la FNAM a répondu. La FNAM a également été consultée par l'ACNUSA sur le sujet.

De plus, la FNAM a envoyé un courrier à la DTA, avec pour principaux messages (repris dans les réponses aux consultations publiques) :

- ✓ Le levier le plus efficace de réduction de l'utilisation des APU est la mise à disposition de moyens de substitutions en électricité et en air ;
- ✓ Une harmonisation des temps maximaux d'utilisation des APU sur les plateformes françaises dont les modes d'exploitation sont identiques est nécessaire afin de ne laisser aucune place à de potentielles erreurs d'application par les pilotes ;
- ✓ Pour les mêmes raisons, une date d'application commune est souhaitable ;
- ✓ Enfin, lors de contrôle, il est important que la GTA aille voir l'équipage pour comprendre les raisons du dépassement et de les noter sur le procès-verbal, afin de faciliter les démarches d'enquête pour toutes les parties.

La prochaine étape est la publication des arrêtés.

Conseil national du bruit

La FNAM a récemment rejoint le Conseil national du bruit (CNB), présidé par le député Robin Réda, qui a décidé en 2023 d'étendre ses travaux au transport aérien. La FNAM fait également partie du bureau du CNB. Une réunion du bureau et une session plénière ont eu lieu, l'objectif étant de fixer la feuille de route du CNB pour la période 2023-2026 et de définir les différents groupes de travail. La commission mixte s'est également réunie pour organiser les travaux des différentes commissions et groupes de travail.



7. ECONOMIE ET COMPÉTITIVITÉ

30

Commissions Consultatives
Économiques

9

réunions du GT comptabilité
analytique d'Aéroports
de Paris

2

réunions du GT comptabilité
analytique d'Aéroport de Nice
Côte d'Azur

1

Commission économie
et compétitivité
(relance - 12 mai)

Régulation aéroportuaire

A la demande de plusieurs aéroports de revoir le cadre de régulation aéroportuaire actuelle, pour notamment un éventuel passage de caisse simple à caisse double, l'Autorité de régulation des transports (ART) a consulté

un certain nombre d'acteurs, dont la CSTA. Ainsi, cette dernière a eu l'occasion de faire part de sa position sur une éventuelle évolution de la régulation aéronautique auprès de l'ART mais aussi auprès de la DGAC.

Un dialogue a par la suite démarré sur ce sujet entre la CSTA et l'UAF, qui devra se poursuivre avec l'État et l'ART. Ce dialogue doit notamment prendre en compte les intérêts de l'ensemble des parties prenantes et la situation économique des acteurs concernés en sortie de crise COVID.

GT comptabilité analytique

Dans sa décision 2022-025 du 31 mars 2022, l'Autorité de Régulation des Transports établit les lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui sont donnés aux principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges des aéroports. En particulier, le principe de transparence impose la consultation des usagers sur l'établissement et la mise à jour des règles, avec une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 2025 pour la fin des premiers travaux.

Les 2 groupes aéroportuaires français qui sont actuellement en caisse double ont lancé des travaux.

Du côté de l'Aéroports de Paris, le GT s'est réuni environ une fois par mois depuis l'été 2022. Les usagers de l'aéroport, dont la CSTA, ont pu apprécier la transparence d'ADP sur ce sujet qui a bien décrit toutes

les règles d'allocation existante, ce qui a permis d'établir un relevé de positions avec des propositions de modification de certaines règles. Aéroports de Paris s'est engagé à répondre à ce relevé de position en juin, avant présentation des résultats des travaux en commission consultative économique.

Concernant l'aéroport de Nice deux réunions ont été organisées par l'aéroport afin de présenter les règles de comptabilité analytique. À l'issue, plusieurs questionnements et demandes de modifications ont été faits par les usagers dont la CSTA et de nouvelles réunions devraient être organisées dans le courant de l'année 2023 afin d'échanger et débattre sur d'éventuelles modifications dans les répartitions des deux caisses financières.

Augmentation des plafonds de la taxe sûreté

Le 14 mars 2023, la DGAC a présenté aux compagnies aériennes une évolution du tarif de sûreté et de sécurité (T2S) de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP). Les plafonds de la taxe pour les aéroports de classe 1 (plus de 20 millions de passagers) et 3 (de 5 mille à 5 millions de passagers) sont relevés, pour permettre des évolutions tarifaires jugées nécessaires par la DGAC. Ainsi, la taxe sur le transport aérien de passager de nombreux aéroports a augmenté, avec un moyenne d'augmentation de 7,73%. Ces nouveaux tarifs sont applicables depuis le 1^{er} avril 2023.

8. CONSOMMATION / DROITS DES PASSAGERS

Relance de la commission consommation / interfaces consommateurs

En ce début d'année 2023, la FNAM a souhaité relancer la commission consommation prévue dans ses statuts. Cette dernière ne s'était pas réunie depuis mars 2018. Dans ce contexte, elle a adressé un questionnaire aux compagnies aériennes pour connaître leurs attentes et recommandations. À ces travaux, le Médiateur du Tourisme et du Voyage a également été associé et reçu dans nos locaux.

La relance de cette commission s'inscrit au lendemain d'une saison estivale 2022 qui a été perturbée par certains événements (traitement des bagages, police aux frontières, contrôleurs aériens etc...) rappelant l'importance d'associer aux travaux de la commission consommation, l'ensemble des acteurs de l'écosystème aéroportuaire dont dépendent les compagnies

aériennes. Elle s'inscrit également dans un engagement de la FNAM et des compagnies qu'elle représente, pour fournir la meilleure expérience et qualité de service à leurs passagers.

Ainsi, la FNAM a convié l'ensemble des compagnies adhérentes le 20 avril 2023 pour la relance de la commission consommation, présidée par Fabienne Castelli-Maudoux, cheffe des services des transports à la direction des Affaires juridiques d'Air France. Ce fut l'occasion pour le Médiateur du Tourisme et du Voyage de venir présenter son rapport annuel 2022 faisant état de 18 335 saisines de médiation (-9% par rapport à 2021) et dont 65% des prestations litigieuses concernent un billet d'avion. L'actualité jurisprudentielle et réglementaire ainsi que les enjeux en matière de conflit de lois et de juridictions étaient également à l'ordre du jour de cette commission, ouvrant de nombreuses perspectives de travaux pour les mois à venir.

Cette commission consommation s'accompagne également de la mise en œuvre d'une veille juridique trimestrielle à destination des adhérents, afin de les tenir informés des évolutions juridiques qui pourraient avoir des conséquences sur leurs opérations.

1

Commission
Consommation

18 335

Demandes de médiation
reçues en 2022
par le Médiateur du Tourisme
et du Voyage



9. COMMUNICATION

3

Conférences
de presse

14

Communiqués
de presse

450

Retombées
de presse

Congrès de la FNAM 1^{ère} édition en 2022

La Fédération a tenu, en juin 2022, au siège de la DGAC, son 1^{er} congrès annuel, réunissant près de 200 personnes en salle, autour d'une vingtaine d'intervenants et sur 3 thématiques majeures pour notre secteur :

- Le transport aérien après la crise, quelles perspectives ?
- Le transport aérien aura-t-il des moyens de financer sa transition écologique ?
- Comment construire une nouvelle dynamique sociale dans le transport aérien français ?

Cette 1^{ère} édition ayant rencontré un franc succès, la FNAM a décidé d'organiser cet événement annuellement.

Un nouveau Président à la tête de la FNAM

A l'occasion de son Assemblée Générale, en juin 2022, les membres de la fédération ont élu Pascal de Izaguirre, Président de Corsair, nouveau Président de la FNAM et de la CSTA, à compter du 1^{er} novembre 2022.

La FNAM a salué les 9 années de présidence d'Alain Battisti, Président de Chalcir Aviation, et l'a chaleureusement remercié pour son engagement et ses actions auprès de son équipe.

Pascal de Izaguirre a indiqué qu'il « était honoré d'avoir été unanimement choisi par les adhérents de la FNAM et souhaitait, dès le début de son mandat, construire sur l'héritage laissé par Alain Battisti et convaincre les pouvoirs publics français d'adopter une véritable stratégie nationale pour le transport aérien français permettant de conjuguer transition écologique, développement économique, emploi, continuité territoriale et souveraineté nationale ».

Tous les deux ont rappelé que, loin de certaines caricatures, leur ambition était que le transport aérien français - en pleine évolution - continue de faire rêver.

Une nouvelle gouvernance

La FNAM a mis en place sa nouvelle gouvernance au cours du 1^{er} trimestre 2023 :

Président : Pascal de Izaguirre (Président de Corsair)

1^{er} Vice-Président : Didier Montegut (Directeur Général du Groupe 3S)

2^{ème} Vice-Président : Hervé Boury (CEO de Hop !)

3^{ème} Vice-Président : Julien Ducoup (Vice-Président Hub Opérations de Fedex)

Trésorier : Bertrand d'Yvoire (Dirigeant Responsable Compagnie Aérienne de Dassault Falcon Service)

De nouvelles adhésions à la FNAM

La FNAM se réjouit de pouvoir compter sur trois nouveaux membres prestigieux, avec l'adhésion des compagnies CMA CGM AIR CARGO, easyJet ainsi que le groupe de restauration Newrest. La compagnie aérienne française CMA CGM Air Cargo devient ainsi membre de

la Chambre Syndicale du Transport Aérien (CSTA) et la compagnie aérienne d'origine britannique easyJet du Groupement des Professionnels des Métiers de l'Aérien (GPMA). Par ailleurs, le groupe Newrest a confirmé son intention de rejoindre la Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale (CSAE). Ces trois groupements sont membres de la FNAM. Cette coopération profitera pleinement au développement du transport aérien en France ainsi qu'à sa transition écologique.

6

Veilles sociales

24

Veilles réglementaires
et sécurité

12

Fnam Infos

20

Fnam Flash

4

Notes
décryptage





La Fnam en 2022 | 2023, c'est :

- Une équipe de permanents au service de ses adhérents
 - Une communication régulière sur les réseaux sociaux
 - 3 conférences de presse annuelles
 - Des communiqués de presse sur les sujets d'actualité
- De nombreuses participations à des événements extérieurs pour défendre le secteur
 - Une communication interne et externe dynamique
 - L'organisation d'un congrès annuel
 - Des notes décryptages
- Un espace dédié aux adhérents sur le site Internet (à venir)



fnam

Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



Plus de 1600 tweets
plus de 1100 abonnés
240 000 impressions annuelles



Plus de 5000 vues
3450 abonnés
3 à 4 publications par semaines

www.fnam.fr

22, avenue Franklin Delano Roosevelt - 75008 Paris