

Communiqué de presse
Paris, le 24 janvier 2024

Un environnement porteur pour 2024 dans un contexte de nécessaire transition écologique et compétitivité

A l'occasion de ses vœux à la presse, le Président de la FNAM, Pascal de Izaguirre, est revenu sur l'année écoulée (avec un trafic français en 2023 à près de 95% du niveau de 2019 et même à 100% au mois de décembre 2023) et a dressé des perspectives pour 2024 qui devraient confirmer les tendances positives déjà observées en 2023. Il a ainsi déclaré : « *Notre secteur devrait évoluer en 2024 dans un environnement porteur en termes de demande, mais également instable compte tenu de la situation géopolitique, avec en toile de fond les défis de la transition écologique et de la compétitivité* ».

Cinq années après les Assises du Transport Aérien, le pavillon français reste fragile et continue de perdre chaque année un point de part de marché (38,5% de part de marché pour le pavillon français au global en 2023). La FNAM en appelle en conséquence à une nécessaire inflexion de la politique française du transport aérien s'appuyant en particulier sur :

- **Un véritable accompagnement de la transition écologique du secteur** avec une priorité absolue qui est la constitution d'une filière de carburants aéronautiques durables mobilisant acteurs publics et privés.
- **Une stabilité réglementaire et fiscale, ainsi qu'un financement pérenne de la sûreté aérienne**, permettant aux compagnies aériennes de financer une transition énergétique extrêmement coûteuse (paquet de mesures européen « Fitfor55 »). Dans ce contexte, toute évolution de la régulation aéroportuaire doit concilier les intérêts des aéroports, comme des compagnies.
- **La préservation d'une équité des conditions de concurrence**. Dès lors que le transport aérien évolue dans un cadre global, les autorités françaises doivent garantir que les compagnies de pays tiers, en particulier celles opérant des plateformes de correspondance aux portes de l'Europe (Turquie, Golfe persique), voient leurs accès au marché européen conditionné à l'acceptation de règles économiques, environnementales ou sociales comparables.
- **Une approche équilibrée des problématiques de bruit aéroportuaire**. Les nuisances sonores¹ sont en diminution constante (hors effet de la crise COVID) grâce, en particulier, au renouvellement et la modernisation des flottes d'avion. Alors que six études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) sont en cours sur le territoire français², la FNAM sera vigilante sur leur conformité avec la réglementation internationale qui veut que des mesures restrictives d'exploitation n'interviennent qu'en dernier ressort et minimisent les conséquences économiques et sociales négatives pour la France et les territoires concernés.
- **L'accentuation des efforts de l'État visant à garantir une bonne qualité de service**. Il s'agit en particulier de poursuivre la modernisation de la navigation aérienne française à la fois en termes de compétitivité (améliorer la ponctualité) que d'accompagnement de la transition énergétique (trajectoires optimisées) tout en pérennisant les améliorations en matière de passage aux frontières (mise en œuvre du règlement européen EES (Exit Entry System) prévue à la fin de l'année 2024).

¹ ADEME : Coût social du bruit en France, 147 milliards d'euros dont 98 pour les transports. Le bruit routier représente 54.8% du bruit total, le bruit ferroviaire 7.6% et le bruit aérien 4.1%.

² Situation inédite dans les pays membres de l'Union européenne

La FNAM a par ailleurs rappelé son souhait de veiller à préserver le dialogue social dynamique, responsable et de qualité au sein de la branche avec notamment la poursuite de négociation d'accords salariaux tenant compte de la revalorisation du SMIC. La problématique de l'attractivité du secteur restera également au centre des attentions de la FNAM en 2024 du fait des besoins identifiés sur des métiers très variés et concurrentiels au travers de la concrétisation des actions de l'EDEC de l'aérien (Engagement de Développement des Emplois et des Compétences).

Enfin, la FNAM vise en 2024 à développer encore son action auprès des décideurs publics au travers notamment de l'intégration de nouveaux membres et la production d'études mettant en évidence les bénéfices socio-économiques du secteur aérien dans son ensemble.

À propos de la FNAM - Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

*La FNAM est l'organisation professionnelle du secteur aérien représentant plus de 95% du transport aérien français. Au travers de 7 groupements professionnels - la **CSTA** (Chambre Syndicale du Transport Aérien), la **CSAE** (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escal) – l'**EBAA France** (European Business Aviation Association) – le **GIPAG France** – Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale) – le **GPMA** (Groupement des Professionnels des Métiers de l'Aérien) - le **SNEH** (le Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères) et l'**UAF** (Union des Aéroports Français) - elle fédère 9 métiers et représente plus de 370 entreprises, soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 en compagnies aériennes, 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports et près de 20 000 dans les autres secteurs. La FNAM représente les intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires. Son objectif est de préserver l'excellence du secteur, de développer les emplois sur l'ensemble du territoire et d'accompagner la transition énergétique.*

Retrouvez les actualités de la FNAM sur : [LinkedIn](#) et [X](#)

– Plus d'informations sur www.fnam.fr –

