



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



www.fnam.fr



[@LinkedInFNAM](#)



[@XFNAM](#)



contact@fnam.fr



+33 1 86 64 12 34



22, avenue Franklin D. Roosevelt
75008 Paris

FNAM – mai 2024



Le transport aérien européen dans la perspective du renouvellement des institutions européennes

17 propositions de la FNAM



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



La FNAM représente 95 % des activités du secteur aérien

Elle fédère les métiers au travers de 7 groupements professionnels :

les compagnies aériennes (Air France, Hop !, Transavia, Chailair, French Bee, Dassault Falcon Service, Air Caraïbes Atlantique, AirCalin, Pan Européenne Air Service, Airbus Transport International, APG Airlines, La Compagnie ou encore Corsair), **les assistants en escale** (Groupe Europe Handling, Groupe 3S Alyzia...)

le transport de fret, l'aviation d'affaires, la maintenance aéronautique, les services aéroportuaires, le transport par hélicoptères, l'aviation générale, la formation aéronautique et les aéroports.

~ 85 000 salariés

- 19%

de trafic de passagers en France par
rapport à 2019

145

millions de passagers en
France en 2022

370 entreprises
adhérentes

1 006 apprentis formés
en 2022

**Le transport aérien français :
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

Les membres de la FNAM

csta
Chambre Syndicale
du Transport Aérien

csae
CHAMBRE SYNDICALE DE L'ASSISTANCE EN ESCALE

EBAA
FRANCE

GIPAG
FRANCE

GPMA

Groupement des Professionnels
des Métiers de l'Aérien

SNEH
Syndicat National des Exploitants
d'Hélicoptères

**UAF
& FA**
UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

L'Union européenne a contribué au cours des trente dernières années à un large développement du transport aérien qui a permis en retour une meilleure cohésion européenne en y facilitant les déplacements pour les citoyens des 27 Etats membres. Le transport aérien a toujours su faire preuve d'innovation, de transformation, d'adaptation et se relever de nombreuses crises. Cette faculté d'adaptation a permis la démocratisation régulière de ce moyen de transport, emprunté désormais régulièrement par un Français sur trois grâce à une baisse continue du prix des billets. Cet essor du transport aérien en Europe ne saurait toutefois se perpétuer sans prendre en compte la nécessité d'une croissance durable mais également équitable.

Le secteur aérien français a ainsi publié en 2023 sa feuille de route de transition écologique. Les objectifs de décarbonation du secteur aérien seront atteints en particulier par le renouvellement des flottes avec des avions plus sobres en carburant, l'optimisation des opérations aériennes au sol et en vol, l'incorporation massive de carburants d'aviation durables (CAD), et l'introduction de nouvelles technologies dont potentiellement les premiers aéronefs à hydrogène.

Cette feuille de route est ambitieuse mais réaliste. Elle permettra, grâce aux efforts de recherche et aux évolutions technologiques envisagées, ainsi qu'en fonction des niveaux de disponibilité des carburants d'aviation durables dans les prochaines années, d'éliminer entre 80 et 90% des émissions directes de CO2 du transport aérien français à l'horizon 2050.

Mais il ne faut pas s'y tromper, la transition écologique du secteur aérien sera très coûteuse. Ce sont plusieurs milliards d'euros par an qui sont nécessaires afin d'investir dans la recherche, acquérir de nouveaux avions, adapter les infrastructures aéroportuaires et moderniser celles de la navigation aérienne, incorporer les CAD, etc.

Nous y sommes prêts et nous comptons essentiellement sur les capacités propres de financement du secteur pour y parvenir. Le transport aérien devra toutefois être accompagné dans sa transition par les institutions européennes qui devront en particulier s'assurer que les compagnies aériennes européennes disposent d'un environnement réglementaire adapté préservant sa compétitivité et garantissant une concurrence juste avec les compagnies de pays tiers. C'est pour nous tout l'enjeu dans le domaine aérien du prochain mandat européen.

Les principales propositions de la FNAM à cet effet sont reprises dans ce document.

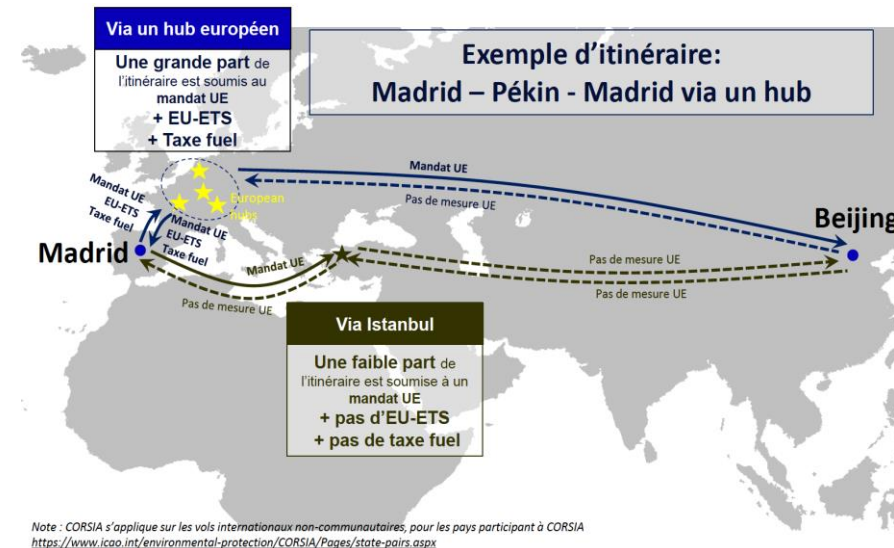
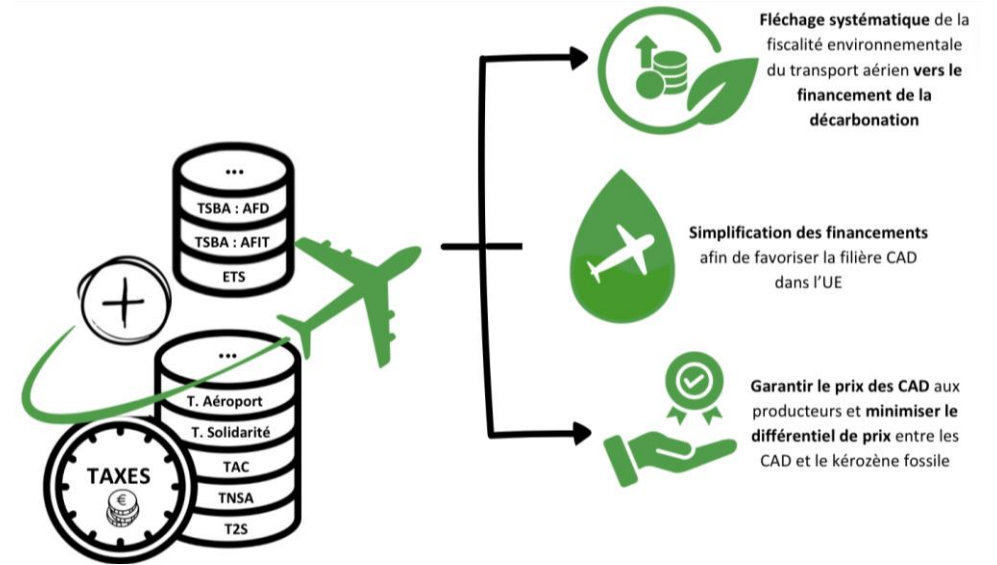
Pascal de Izaguirre
Président de la FNAM

Les propositions de la FNAM pour favoriser la transition énergétique d'un transport aérien européen performant au service de ses citoyens

Accompagner la transition énergétique de l'aérien et notamment le développement de la filière SAF en Europe

La transition écologique du transport aérien nécessite la production en quantités suffisantes de carburants aériens durables (CAD ou SAF en anglais). Il est ainsi nécessaire d'aller au-delà du règlement (EU) 2023/2405 dit REFUEL EU déterminant les niveaux d'incorporation obligatoires de CAD pour les compagnies aériennes opérant au sein de l'Union européenne. Cela passe notamment par :

1. « Flécher systématiquement la fiscalité environnementale du transport aérien vers le financement de la décarbonation »
2. « Rationnaliser et simplifier les financements existant au niveau communautaire (fonds d'innovation par exemple) afin de favoriser la production de CAD sur le territoire de l'Union européenne. »
3. « Développer des mécanismes incitatifs garantissant aux producteurs le prix des CAD et minimisant le différentiel pour les compagnies aériennes des CAD par rapport au kérosène fossile »
4. « Accélérer les travaux de l'Alliance pour la chaîne de valeur des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone (RLCF) et de l'Alliance pour une aviation à zéro émission (AZE) »



Mandat SAF européen

Pour des flux de trafic Origine-Destination identiques transitant par un hub, les compagnies extra-communautaires disposant d'un hub hors UE sont significativement moins exposées aux surcoûts d'un mandat de SAF que les compagnies européennes.

Taxe fuel et EU-ETS

Les compagnies européennes sont soumises à l'EU-ETS et seront soumises à la taxe fuel pour les pré et post acheminements des passagers en correspondance vers/depuis leur hub. Leurs concurrents extra-communautaires ne sont pas soumis à ces mesures.

Note : CORSIA s'applique sur les vols internationaux non-communautaires, pour les pays participant à CORSIA <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/state-pairs.aspx>

Préserver la compétitivité des compagnies aériennes européennes ainsi que l'équité des conditions de concurrence à l'échelle internationale

Le transport aérien constitue une activité globalisée et largement libéralisée. Leur compétitivité est étroitement dépendante du cadre réglementaire élaboré au niveau communautaire et il convient de s'assurer qu'il est adapté et cohérent avec celui dans lequel évoluent les principaux concurrents internationaux (Etats-Unis, Golfe persique, Turquie, Chine) des compagnies européennes. Cela passe notamment par :

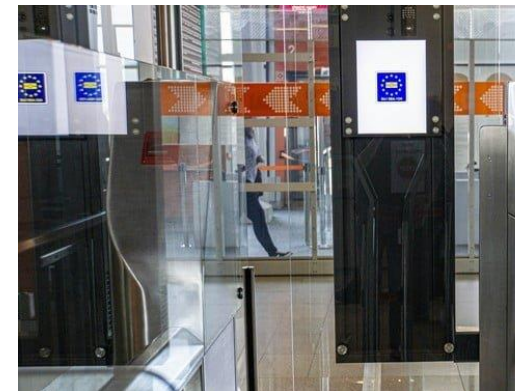
5. « Mettre à jour les études relatives aux impacts économiques des mesures du paquet européen Fitfor55 en matière de distorsion de concurrence avec les compagnies de pays tiers »
6. « Inclure la problématique du transport aérien dans le champ du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) »
7. « Equilibrer les accords aériens signés avec les pays tiers à l'Union européenne et inclure des clauses garantissant une équité des conditions de concurrence et la convergence des normes environnementales et sociales »
8. « Intégrer les objectifs et les normes environnementales européennes à l'échelle internationale dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) »



Soutenir l'innovation et le développement de solutions pour améliorer la gestion du trafic aérien ou la fluidité et les parcours clients en aéroport

Le transport aérien européen souffre depuis des années d'une organisation et d'une gestion de l'espace aérien n'autorisant pas l'efficacité opérationnelle qui permettrait une baisse des émissions de CO2 estimée comprise entre 6 et 10%. Cette nécessité de refonte du système européen de navigation aérienne a notamment été actée dans le rapport dit « Letta » visant à réformer le marché unique afin de l'adapter aux grands défis mondiaux. L'amélioration de la performance opérationnelle en matière de transport aérien en Europe passe notamment par :

9. « Mettre en place un véritable « ciel unique européen » efficace sur le plan économique, opérationnel et environnemental. Cela est d'autant plus nécessaire compte tenu du manque d'ambition de la précédente réforme dite du ciel unique européen 2+ »
10. « Réussir la mise en œuvre à l'automne 2024 des réglementations dites EES/ETIAS ayant pour finalité d'améliorer le contrôle des frontières européennes pour les ressortissants de pays tiers. Il est notamment indispensable que l'Union européenne facilite cette mise en œuvre en autorisant la progressivité de la mise en œuvre ainsi qu'une souplesse dans le choix des solutions technologiques ».





Better Regulation for Better Results

Mieux réglementer

La compétitivité du transport aérien européen bénéficierait de la mise en œuvre de certains principes dits de « meilleure réglementation ». Il s'agirait notamment de :

11. « L'adoption de nouvelles réglementations uniquement lorsqu'elles s'avèrent absolument nécessaires. L'Union européenne ne devrait en particulier pas adopter de réglementations divergeant significativement des grands principes donnant satisfaction en matière de transport aérien à l'échelle internationale (exemple : allocation de créneaux horaires). »
12. « Un recours régulier à des études d'impacts et l'abrogation des réglementations le cas échéant si elles sont jugées inefficaces. »
13. « Encadrer la durée d'adoption des nouvelles législations (exemple : révision nécessaire de la réglementation sur les droits des passagers en cours depuis plus de dix ans). »
14. « Tenir compte lors de l'établissement de nouvelles réglementations, notamment en matière environnementale, de l'état de la science (exemple : effets dits non CO2 du transport aérien) et garantir la neutralité technologique »
15. « Adapter la réglementation technique émanant de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) à la taille et à l'organisation des différents types d'aviation (aviation générale, aviation d'affaires, hélicoptères, assistance en escale) »

Progresser sur l'harmonisation des règles sociales applicables aux personnels mobiles du transport aérien

L'absence d'harmonisation aboutie des règles sociales applicables aux personnels mobiles du transport aérien en Europe (notamment en matière de paiement des cotisations sociales) conduit à des distorsions de concurrence entre transporteurs au sein du marché unique du transport aérien et à une absence de visibilité pour les personnels navigants.

Ces problématiques ont fait l'objet de différents arrêts de la Cour Européenne de Justice ou de jurisprudences des juridictions nationales. La mise en œuvre effective de la législation applicable diffère par ailleurs significativement entre Etats membres. Il conviendrait en conséquence que l'Union Européenne engage les travaux nécessaires pour :

16. « Clarifier l'interprétation de la législation sociale applicable aux personnels mobiles du transport aérien et s'assurer de l'harmonisation de son application »
17. « Compléter la législation européenne applicable dès lors que cela se révélerait nécessaire afin de garantir une concurrence équitable entre transporteurs au sein du marché unique européen du transport aérien. »

