



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

21 janvier 2025

FNAM

Vœux à la presse 2025

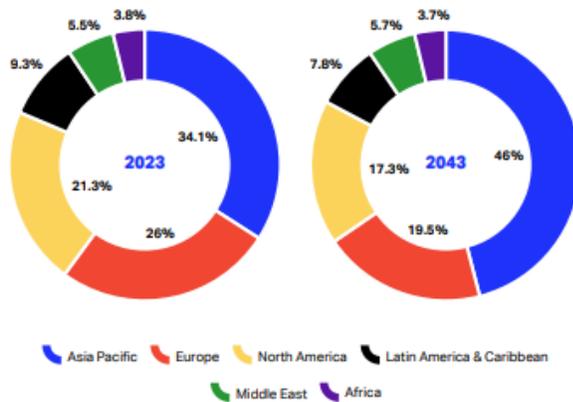
TRANSPORT AÉRIEN À L'ÉCHELLE GLOBALE

Table 2: Compound annual growth rate (CAGR) and net growth in passenger numbers, 2023-2043

Region	CAGR (2023 – 2043)	Additional passengers by 2043, million
Africa	3.7%	182
Asia Pacific	5.1%	2,609
Europe	2.3%	662
Middle East	4.1%	314
North America	3.0%	763
Latin America	3.0%	200
World	3.8%	4,138

Source: Air Passenger Forecasts, February 2024 update

Chart 10: Regional passenger traffic, share of total, %, 2023 and 2043 forecast



Note: Regions represent geographical regions of traffic origin
Source: Air Passenger Forecasts, August 2024 update

- ❑ 2024 aura été globalement une bonne année pour le transport aérien à l'échelle mondiale avec 4.9 milliards de passagers dans le monde (vs 4.5 milliards en 2019).
- ❑ Une croissance du transport aérien qui sur le long-terme ne sera pas européenne du fait de la maturité du marché.

Bilan année 2024 – Transport aérien en France

- ❑ « **L'illusion du retour à la période pré-COVID** » avec un trafic 2024 quasiment au niveau de celui de 2019 (99% du trafic de 2019)
- ❑ **La confirmation de changements structurels** avec en particulier sur les liaisons intérieures métropolitaines une baisse spectaculaire du trafic sur les liaisons dites radiales.
- ❑ Un dynamisme du trafic entre la métropole et l'Outre-mer.
- ❑ Une reprise forte du transport aérien international alimentée par les compagnies à « bas-couts » avec des développements contrastés en fonction des géographies (attractivité de la France en Amérique du Nord, fort développement du trafic affinitaire Afrique du Nord).
- ❑ Une offre de transport aérien **instable et contrainte** en raison des problématiques géopolitique et de chaîne de valeur (livraisons d'avions, maintenance, déploiement du système de navigation aérienne 4-Flight en région parisienne).
- ❑ Une demande de transport aérien qui reste soutenue avec **un effet notable toutefois d'évitement de Paris à l'occasion des JO**.
- ❑ Une **part de marché du pavillon français** en nombre de passagers transportés qui continue de s'éroder d'un point par an.

PERSPECTIVES 2025 – TRANSPORT AÉRIEN EN FRANCE

Importantes incertitudes pour 2025

Impact sur 2025 (version globalisée)						
	Description	Surcoût total (M€)	Impact prix (%)	Impact trafic (%)	Emploi (abs)	
FRANCE	TSBA	Applicable tout départ	600	1,87	-1,41	-8000
	Navigation	Applicable tout départ	120,8	0,38	-0,28	-1630
	T2S	Aéroport classe 3	41	0,13	-0,1	-555
	TITLD	Applicable tout départ	150	Applicable depuis 1 ^{er} janvier 2024		
EUROPE	ETS	Intra-UE	38,1	0,12	-0,09	-515
	REFUEL	Applicable tout départ	380,5	1,19	-0,9	-5148
Effets cumulatifs		1330	3,68	-2,77	-15970	

Poids socio-économique du transport aérien en France

- ❑ **1.8% du PIB, 570 000 emplois**
- ❑ **96% des emplois en France**
- ❑ Un secteur à forte intensité en emplois (5ETP par M€ contre 3.6ETP en moyenne pour les autres secteurs / 3 emplois pour 1000 pax)
- ❑ **1€ injecté dans l'économie = 2.24€ générés** (190€ de dépenses directes auprès de fournisseurs français par passager générant finalement 425 euros d'activité cumulée via les effets indirects et induits)
- ❑ 12 Milliards d'euros de recettes fiscales
- ❑ **35% de la valeur des exportations françaises extra-UE** sont transportées par avion dont 1/3 dans des vols de nuit
- ❑ **37% des recettes totales associées aux touristes étrangers en France** sont le fait de touristes venus en avion

Une nécessaire réorientation de la politique du transport aérien en France

- ❑ **Un véritable accompagnement de la transition écologique du secteur préservant le mouvement de démocratisation du transport aérien avec une priorité absolue qui est la constitution d'une filière de carburants aéronautiques durables.**
 - Les moyens mis en œuvre pour développer cette filière restent insuffisants (200 millions d'euros) s'ils sont confirmés (Annulation de 500 M€ crédits France 2030)
 - 2Mt de SAF produits en 2025, soit 0,7% de la consommation totale de carburant pour l'aviation commerciale sur le périmètre international.
 - Manque de diversification des technologies et des matières premières utilisées pour les CAD (HEFA représentera encore 78 % de la production en 2030)
 - De fortes inquiétudes émergent ainsi sur les niveaux de sous incorporation de e-fuel en 2030 (1.2% de e-SAF sur 6% de CAD)
- ❑ **La préservation d'une équité des conditions de concurrence à l'échelle internationale**
 - Le transport aérien évolue dans un cadre global. Les autorités françaises doivent promouvoir des mesures cohérentes en termes de coûts et d'impacts avec celles prises au niveau européen et mondial.
 - Le secteur aérien européen doit bénéficier d'une protection contre les distorsions de concurrence à l'instar des secteurs industriels pour lesquels il est prévu un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF).
 - Dans ce contexte, la FNAM reste fermement opposée à la ratification par la France de l'accord entre l'Union européenne et le Qatar.
- ❑ **Une accessibilité aux aéroports à garantir et la mise à disposition des compagnies d'infrastructures efficaces**
 - Bruit : aucun pays européen ne mène autant d'études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) que la France avec six en cours (Orly, Roissy, Bordeaux, Toulouse, Lille et Marseille).
 - Sécurité : pérenniser les améliorations en matière de passage aux frontières en préparant la mise en œuvre du règlement européen EES (Exit Entry System).
 - Une réforme de la régulation aéroportuaire à finaliser
 - Poursuivre la modernisation de la navigation aérienne française et européenne à la fois en termes de compétitivité (améliorer la ponctualité) que d'accompagnement de la transition énergétique (trajectoires optimisées, descentes continues, diminution des nuisances sonores).

FNAM 2025

❑ Une dynamique sociale à préserver

- Mesure de représentativité qui va confirmer la FNAM comme seule organisation professionnelle employeur représentative du secteur aérien français
- Un dialogue social responsable et de qualité à poursuivre
 - ✓ Adaptation des grilles de classification de la convention collective par rapport aux successives hausses du SMIC
 - ✓ Poursuivre le travail sur l'attractivité et la promotion des métiers face aux enjeux de recrutement dans les secteurs notamment technique

❑ Volonté d'amplifier encore le rôle de la FNAM en 2025 avec l'intégration des nouveaux membres (Volotea, FlyNorse en 2024).

❑ Après avoir publié en 2023 une étude identifiant les apports socio-économiques de l'aviation générale, de l'aviation d'affaires et des hélicoptères, puis en 2024 une étude sur les bénéfices socio-économiques du secteur dans son ensemble, nous nous consacrerons en 2025 à une étude plus spécifique sur la sociologie du transport aérien.

❑ Ambition de développer les contenus de la FNAM avec la publication et la mise à disposition régulière de données agrégées sur le transport aérien français.

❑ Expérimentation en 2025 d'une commission Outre-mer destinée à traiter plus spécifiquement des problématiques du transport aérien ultra-marin.



BONNE ANNEE A TOUS !