



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

RAPPORT D'ACTIVITÉS

2024 - 2025





87700

salariés dont 40% de femmes
(emplois de la branche en 2022)

Trafic 2024 vs
2019 en France

-1%
de passagers

2024



178 MILLIONS
de passagers en 2024

2023



170 MILLIONS
de passagers en 2023

2022



145 MILLIONS
de passagers en 2022

2021



70 MILLIONS
de passagers en 2021

2019



180 MILLIONS
de passagers en 2019

1. ETAT ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

Une année 2024 qui traduit des besoins forts en mobilité internationale.

Le trafic de passagers au sein de l'Europe en 2024 a augmenté de +7,4% par rapport à l'année précédente, terminant à +1,8% au-dessus des niveaux pré-pandémiques (2019). En France, le trafic de 2024 se situe quasiment au niveau de celui de 2019 en revenant à 99,1 % de son niveau 2019 avec un total de 178,4 millions de passagers, dont 150,8 millions de passagers sur les vols internationaux. Le trafic international dépasse ainsi son précédent record de 2019 de 145,5 millions de passagers.

En revanche, 2024 aura vu une stagnation du trafic de continuité territoriale avec l'Outre-mer et un maillage aérien intérieur de plus en plus fragile.

Le trafic intérieur à la métropole s'établit pour sa part à 20,2 millions de passagers sur l'ensemble de l'année 2024, soit -6,6 millions par rapport à 2019 (-24,6 %). Le trafic intérieur radial, reliant les aéroports de Paris aux aéroports des régions métropolitaines, est équivalent à son

niveau de 1984 (11,6 millions de passagers en 2024). En ce qui concerne le trafic intérieur transversal, entre régions métropolitaines, il revient à son niveau de 2016 (8,5 millions).

Les tarifs ont augmenté au global de 1.6% en France sur l'année 2024 (à comparer à une inflation à 2%).

L'année 2024 aura été marquée par une croissance moindre du transport aérien en France par rapport aux autres grands marchés européens. Avec 2% de croissance du nombre de mouvements en 2024 (statistiques Eurocontrol), la France est le pays qui croît le moins avec la Norvège dans les 10 plus grands marchés européens. Et au global, en matière de croissance en nombre de mouvements, la France se classe 33ème sur 40 en 2024 parmi les pays Eurocontrol.

La France est ainsi de plus en plus un pays survolé (1^{er} rang de la France pour les survols avec une croissance de 6% en 2024) plutôt que desservi.

Un premier trimestre encore dynamique mais des menaces structurelles et conjoncturelles pour 2025

Le trafic aérien commercial s'élève à 37,4 millions de passagers au premier trimestre 2025 en France, en hausse de 4,7% par rapport au premier trimestre 2024, désormais à 0,8% au-dessus de son niveau de 2019. Cette hausse est due au trafic international tandis que le trafic intérieur à la métropole demeure atone.

Malgré cette hausse de 4,7%, l'offre en France augmente moins vite que celles des pays touristiques du Sud de l'Europe notamment. A cet égard, la France sera cet été, malgré le contexte post-Jeux Olympiques, le seul grand pays touristique européen qui verra son offre de transport aérien baisser par rapport à 2024. La France est désormais au sixième rang européen en matière d'offre de transport cet été et elle a été dépassée en Europe par la Turquie et l'Italie.

Les prix diminuent au T1-2025 (-0.2% au global/T1 -2024) dans un contexte de baisse du prix du kérosène et un contexte géopolitique instable (Moyen Orient, Inde, Russie, Afrique de l'Ouest).

Les compagnies aériennes suivent également avec attention l'évolution de la situation économique consécutive à la politique mise en place par le Président Trump. Les compagnies aériennes n'envisagent pour autant pas de réduction de leur offre de vols de et vers les Etats-Unis. Elles restent particulièrement attentives aux droits de douane mis en place aux Etats-Unis et aux éventuelles mesures de réciprocité européennes dès lors que cela pourra avoir un impact sur le coût des avions comme des pièces détachées utilisées pour la maintenance.

Des politiques publiques fiscales françaises pénalisantes

La Loi de Finances 2025 a conduit à un alourdissement significatif de la fiscalité sur le transport aérien français avec une hausse du tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP) chiffrée par le gouvernement à près de 900 millions d'euros en année pleine (dont 150 millions d'euros sur l'aviation dite d'affaires).

Cette hausse intervient dans un contexte d'augmentation de la fiscalité nationale (Taxe déjà adoptée en 2024 sur les infrastructures de transport de longue distance), de hausse des redevances de la navigation aérienne et du tarif de sécurité sûreté (T2S) et de nouvelle réglementation environnementale (Fitfor55) au niveau européen. Le coût cumulé de ces dispositifs pour le transport aérien français s'élève en 2025 à plus d'un milliard trois cent cinquante millions d'euros.

Le poids de la fiscalité sur le transport aérien français participe notamment au phénomène de baisse de l'offre de transport aérien de et vers la France à l'été 2025 par rapport à l'été 2024. Les compagnies aériennes internationales qui ont le choix font désormais manifestement le choix de programmer d'autres destinations moins coûteuses que la France.

A cet égard, 20 pays de l'Union européenne sur 27 ne taxent pas spécifiquement le transport aérien et des pays comme la Suède et l'Allemagne reviennent, pour leur part, sur leur politique de taxation du transport aérien afin de favoriser leur économie.

Des ambitions écologiques à satisfaire en tenant compte de la concurrence internationale

Le transport aérien français reste pleinement engagé dans sa transition écologique au travers d'une politique de renouvellement de flotte volontariste.

La priorité absolue pour le secteur est la constitution d'une filière de carburants aéronautiques durables. Les moyens mis en œuvre pour développer cette filière doivent encore être développés à l'image des efforts entrepris dans le cadre de l'appel à projet CARBAERO. 2Mt de SAF seront produits en 2025, soit 0,7% de la consommation totale de carburant pour l'aviation commerciale sur le périmètre international.

Les niveaux d'incorporation comme de sous incorporation de e-fuel en 2030 (1.2% de e-SAF sur 6% de CAD) et 2035 (20% de CAD dont 5% de e-SAF) sont très ambitieux. Les autorités françaises doivent promouvoir le développement de la filière tout en faisant en sorte que le secteur aérien européen bénéficie 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).

Une vigilance particulière sur le plan opérationnel

La performance opérationnelle de la navigation aérienne en Europe aura été à l'été 2024 la pire depuis 25 ans avec 4,6 minutes de retard par vol en route (52% de plus qu'à l'été 2023 et 59% de plus qu'en 2019 - 1 minute de retard = 100€ de coût pour la compagnie).

L'inquiétude forte pour cet été sachant que la performance ATC reste médiocre depuis le début de l'année. Il est dans ce contexte plus que jamais nécessaire de 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).

En matière de facilitation, la mise en œuvre du règlement européen EES (Exit Entry System) qui était prévue en 2024 a été repoussée à l'automne 2025. Une vigilance toute particulière sera de mise afin de préserver les temps de passage aux frontières dans les aéroports français à partir de l'automne 2025.

En conclusion, la FNAM rappelle la nécessité de définir avec l'Etat une stratégie dédiée pour le secteur aérien afin d'éviter le risque d'un déclassement aérien pour la France qui aurait notamment pour conséquences une pénalisation inutile de son économie et de sa transition écologique, ainsi qu'une perte d'attractivité malvenue du pays pour les voyageurs internationaux.

2. ÉTUDE SOCIO-ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN BASÉ EN FRANCE

Un secteur au cœur de l'économie française :

Réalisée en 2024 à la demande conjointe de la FNAM, de l'UAF et du groupe Air France-KLM, l'étude menée par Deloitte apporte un éclairage inédit sur l'impact global du transport aérien en France. Elle s'appuie sur des données consolidées pour l'année 2023 et distingue deux dimensions clés : d'une part, le poids économique direct du secteur (chiffre d'affaires, emploi, valeur ajoutée, fiscalité) ; d'autre part, les effets d'entraînement générés par les achats, les investissements et les dépenses salariales effectués par les acteurs du transport aérien. Ce double prisme permet de mesurer à la fois la force intrinsèque du secteur et son effet structurant sur l'économie française dans son ensemble.

Ainsi, le transport aérien a soutenu en 2023 plus de 567 000 emplois équivalents temps plein, pour un chiffre d'affaires total estimé à 111 milliards d'euros et une valeur ajoutée de 52 milliards d'euros, soit 1,8 % du PIB français. Ces chiffres confirment l'ancrage territorial et le rôle stratégique du secteur dans l'économie nationale.

Le transport aérien est une industrie d'ancrage, génératrice de richesses, d'emplois et de recettes fiscales sur l'ensemble du territoire.

Une chaîne de valeur étendue aux effets multiplicateurs puissants.

L'étude met en évidence la profondeur de la chaîne de valeur du transport aérien. Ce secteur soutient non seulement les compagnies et les aéroports, mais aussi un écosystème très large de prestataires, de sous-traitants, de fournisseurs techniques, de services supports ou encore d'activités de commerce et d'hôtellerie. Par l'intermédiaire de la méthode Input-Output, Deloitte évalue un effet multiplicateur de 2,24 : chaque euro de dépense directe du secteur entraîne 2,24 euros de production totale dans l'économie française.

Cela se traduit concrètement par une contribution de 175 000 emplois en direct et près de 393 000 en indirect et induit, répartis dans une grande variété de secteurs (logistique, restauration, services juridiques, commerce, BTP, etc.). Le secteur affiche également une forte intensité en emploi : cinq emplois ETP soutenus pour chaque million d'euros de chiffre d'affaires, contre 3,6 en moyenne dans le reste de l'économie.

Le transport aérien entraîne avec lui de nombreuses filières industrielles et de services, avec un effet levier massif sur l'économie.

Trois effets catalytiques majeurs : tourisme, exportations, continuité territoriale

Au-delà de son impact direct et de ses effets d'entraînement, l'étude insiste sur trois "effets catalytiques" essentiels qui positionnent le transport aérien comme un levier stratégique pour d'autres secteurs clefs de l'économie française.

Le premier est le tourisme international : en 2023, les touristes arrivés en avion ont généré à eux seuls 23 milliards d'euros de recettes supplémentaires pour l'économie nationale. Leur apport est particulièrement significatif dans l'hôtellerie, la restauration, les agences de voyages ou encore la culture. Ces dépenses permettent aussi de réduire sensiblement le déficit de la balance des paiements française, dont un tiers est compensé par les flux touristiques liés à l'aviation.

Le deuxième effet concerne les exportations : le transport aérien de fret soutient plus d'un tiers des exportations françaises hors Union européenne, représentant 93 milliards d'euros de valeur transportée, en particulier dans les secteurs de haute valeur ajoutée (pharmacie, aéronautique, luxe, art, équipements techniques). Cela équivaut à près de 234 000 emplois soutenus par cette activité logistique.

Enfin, le troisième effet porte sur la continuité territoriale, notamment avec les DROM et la Corse. En 2023, plus de 40 000 vols ont transporté près de 8 millions de passagers entre la métropole et ces territoires. Ces liaisons sont essentielles pour garantir l'accès aux soins, à l'éducation, à l'emploi et pour le maintien des liens familiaux et économiques. Le transport aérien constitue ainsi un outil d'intégration républicaine et de développement pour les territoires ultramarins.

L'aérien est un facilitateur stratégique pour des activités-clés qui dépendent de sa présence, de sa compétitivité et de son accessibilité.



Un levier fiscal déjà majeur pour les finances publiques

Le transport aérien est également une source significative de recettes pour les finances publiques. En 2023, l'ensemble des activités du secteur ont généré 12,2 milliards d'euros de recettes fiscales, hors TVA et impôt sur les sociétés. Ces montants proviennent des taxes sur les billets, des redevances aéroportuaires, des impôts de production ou encore des prélèvements sociaux. Cette estimation volontairement prudente ne couvre donc qu'une partie des flux fiscaux réellement générés.

Ces 12 milliards d'euros représentent, à titre de comparaison, l'équivalent du budget annuel du ministère de la Justice, 1,8 fois celui de l'Agriculture, et 90 % de celui de la Transition écologique. Le secteur aérien, trop souvent perçu comme consommateur de ressources, est en réalité un contributeur net important pour l'État et les collectivités.

L'État est un bénéficiaire direct du dynamisme du transport aérien, qui contribue massivement au financement des politiques publiques.

Conclusion : Une attractivité à préserver => le rôle stratégique du pavillon français

L'étude insiste enfin sur un point central pour la FNAM : la localisation des compagnies aériennes a un effet déterminant sur les retombées économiques nationales. Lorsqu'un vol est opéré par une compagnie basée en France, ou par une compagnie étrangère disposant d'une base locale, les retombées économiques sont très largement captées sur le territoire national (emplois, achats locaux, sous-traitance, impôts...). À l'inverse, quand les compagnies étrangères opèrent à partir de bases situées à l'étranger, la richesse produite échappe à l'économie française.

Ce phénomène est particulièrement visible sur les vols court et moyen-courriers, où la pression concurrentielle est intense. Deloitte estime que si les compagnies étrangères répartissaient davantage leurs bases sur le territoire français, près de 20 % d'emplois supplémentaires de navigants pourraient être créés en France. L'érosion du pavillon français constitue donc une menace directe pour l'emploi, la souveraineté industrielle et les finances publiques.

Préserver la base française du transport aérien, c'est préserver son impact stratégique pour l'économie et la souveraineté nationale.

3. ÉCONOMIE ET COMPÉTITIVITÉ

Le pôle Économie & Compétitivité regroupe les actions menées par la FNAM pour défendre un cadre économique soutenable pour les compagnies aériennes françaises. Face à la montée des charges « fiscales, régaliennes ou tarifaires », la FNAM agit pour préserver la compétitivité du pavillon français et des compagnies basées en France, assurer une transparence accrue des coûts imposés, et garantir un traitement équilibré dans un environnement concurrentiel mondialisé.

4

Commissions Économie et compétitivité

2

Pilotage étude cabinet de conseil

26

Commissions consultatives économiques

22

GT audit de comptabilité analytique sur 5 aéroports

2

Réunion du GT régulation aéroportuaire

Fiscalité du transport aérien – Mise en place d'un observatoire sectoriel

Face à l'augmentation de la fiscalité pesant sur le transport aérien – qu'il s'agisse des taxes nationales, des redevances affectées ou des divers dispositifs fiscaux européens – la FNAM met en place un observatoire de la fiscalité dédié au secteur. Cet outil visera à suivre dans la durée l'évolution des prélèvements supportés par les compagnies aériennes, à en mesurer les effets économiques et à mieux objectiver leur impact sur la compétitivité, les prix des billets, les flux de passagers et la connectivité des territoires.

La FNAM entend ainsi disposer d'une base d'analyse solide pour éclairer les débats publics et faire valoir ses positions auprès des pouvoirs publics. Elle restera particulièrement vigilante à l'égard de toute mesure fiscale nouvelle qui pourrait aggraver les déséquilibres concurrentiels avec les transporteurs étrangers ou compromettre la desserte des zones les plus dépendantes du transport aérien, notamment les Outre-mer.

La FNAM veillera à ce que les décisions fiscales futures soient fondées sur une évaluation objective de leurs effets économiques et territoriaux.

Régulation économique aéroportuaire – Un cadre transparent et partagé

La CSTA a contribué activement aux travaux sur la régulation économique des aéroports, aux côtés de la DGAC, de l'ART, de l'UAF et des exploitants concernés. Elle a veillé à l'application des lignes directrices publiées par l'ART relatives à la comptabilité analytique, avec pour objectif d'améliorer la lisibilité des équilibres financiers, d'assurer une juste répartition des charges entre activités, et de garantir une transparence renforcée dans le dialogue régulateur.

Elle a également pris part aux groupes de travail sur les futurs contrats de régulation économique (CRE), en portant la nécessité de règles claires, de processus compréhensibles et d'objectifs partagés. Dans un contexte de reprise encore incomplète et de tensions sur les coûts d'exploitation, la CSTA a insisté sur la nécessité d'une régulation lisible et réaliste, compatible avec les contraintes des compagnies aériennes. Elle défend une régulation structurée, lisible, et prévisible, permettant de maîtriser les coûts supportés par les compagnies aériennes tout en assurant un cadre stabilisé pour les exploitants aéroportuaires.

La CSTA agit pour une régulation économique équilibrée, au service de la compétitivité du transport aérien.

Financement des missions régaliennes

La FNAM est intervenue tout au long de l'année sur les sujets dits « régaliens », c'est-à-dire les redevances et taxes imposées aux compagnies aériennes en contrepartie de missions relevant de l'État ou de ses opérateurs. Elle a suivi les évolutions tarifaires des redevances de navigation aérienne (en-route et terminal), en lien avec les discussions européennes sur la période RP4 (=plan de performance 2025-2029), et a contribué aux échanges techniques avec la DSN et la DGAC sur le financement de la modernisation du système de contrôle (4-Flight) et sur la performance du service rendu. Elle a également exprimé ses réserves sur le niveau croissant de la redevance de surveillance, qui finance le budget de la DGAC, tout en alertant sur la complexité du cadre actuel de répartition des charges.

Enfin, la FNAM a poursuivi ses travaux sur les coûts de sûreté et de sécurité, dans un contexte de pression inflationniste sur le coût des services rendus en aéroport. Ces charges, bien



qu'externes à l'exploitation directe des compagnies, représentent une part significative des coûts unitaires et appellent à une clarification du périmètre de ce qui relève des missions régaliennes de l'État.

La FNAM appelle à une maîtrise des coûts régaliens, à une clarification de leur périmètre et à une réflexion sur les modalités de financement externe de ces missions de service public.

Réforme des aides d'État : garantir la transition sans fragiliser les territoires

Dans le cadre de la révision annoncée des lignes directrices encadrant les aides d'État dans le secteur aérien, la FNAM a participé à la consultation publique lancée par la Commission européenne au second semestre 2024. Cette réforme, qui doit entrer en vigueur en 2025, vise à adapter le cadre actuel aux nouvelles priorités européennes, en particulier la transition énergétique et la discipline budgétaire, tout en tenant compte de la reprise post-Covid.

La FNAM a rappelé que les aides publiques dans le secteur aérien doivent rester possibles dans des cas ciblés, proportionnés et

justifiés, notamment pour garantir la connectivité des territoires dans les zones peu denses ou isolées. Elle a souligné que les aéroports de moins de 700 000 passagers par an, nombreux en France, jouent un rôle essentiel mais structurellement déficitaire, ce qui justifie le maintien d'un cadre souple pour les aides de fonctionnement ou d'aménagement.

Concernant les aides à l'investissement, la FNAM a plaidé pour que les projets liés à la décarbonation (production de SAF, équipements électriques, adaptations environnementales), à la sécurité et au contrôle aux frontières puissent continuer à bénéficier de soutiens publics significatifs, avec des taux adaptés aux réalités économiques des acteurs, notamment dans les DROM.

Les compagnies aériennes de la FNAM ont également souligné l'importance d'un meilleur encadrement des accords financiers entre certaines compagnies aériennes et aéroports afin d'éviter toute distorsion de concurrence en particulier dans les cas où plusieurs aéroports sont situés dans la même zone de chalandise. Elle a aussi souligné l'importance d'un accompagne-

ment public renforcé dans les régions ultramarines, ainsi qu'un meilleur encadrement des dispositifs bilatéraux entre compagnies et aéroports.

La FNAM appelle à une réforme équilibrée du cadre des aides d'État, permettant de concilier transition énergétique, cohésion territoriale et compétitivité du pavillon européen.



4. L'IMPACT DES POLITIQUES ENVIRONNEMENTALES SUR LES LIAISONS ENTRE LA MÉTROPOLE ET LES DROM

Une étude inédite sur les effets des politiques climatiques

Afin de mieux comprendre les effets spécifiques des politiques climatiques sur les liaisons entre la métropole et les départements d’Outre-mer, la FNAM et l’UAF ont confié à Oxera la réalisation d’une étude d’impact indépendante. Publiée à l’automne 2024, elle évalue les conséquences combinées du paquet européen “Fit for 55” (notamment ETS, ETD, ReFuelEU), de la taxe nationale prévue à l’article 147 de la loi Climat, ainsi que de la compensation carbone domestique mise en œuvre par l’État français. L’approche adoptée repose sur des scénarios macroéconomiques à horizon 2031 et 2050, intégrant les hausses de coûts unitaires, les élasticités de la demande et l’effet prix sur les marchés long-courriers métropole-DROM. L’objectif est d’apporter une base technique aux échanges futurs avec les pouvoirs publics.

Les liaisons vers les DROM font l’objet d’une exposition directe à des politiques environnementales multiples, dont l’effet combiné mérite d’être mesuré.

Une hausse tarifaire attendue et un ralentissement de la demande

Les résultats montrent une hausse prévisionnelle des prix des billets de +20,7 % en 2031 et +26,9 % en 2050 par rapport à un scénario de référence sans nouvelles contraintes climatiques. Cette hausse s’explique principalement par l’augmentation des coûts liés au marché carbone européen (ETS), à la fiscalité sur les carburants fossiles (directive ETD), et à l’obligation d’incorporation de carburants durables (ReFuelEU). À ces éléments s’ajoute la taxe nationale prévue par l’article 147.

En réponse, la demande serait inférieure de -14,4 % en 2031 et de -18,7 % en 2050. Les effets seraient différenciés selon les destinations : les flux vers la Guadeloupe, la Martinique ou La Réunion seraient particulièrement sensibles à la variable prix, compte tenu du caractère touristique de la demande.

Les politiques environnementales pourraient freiner sensiblement la croissance du trafic vers les DROM, dès le début de la prochaine décennie.

Des effets indirects sur l’économie touristique des Outre-mer

L’étude identifie un risque de substitution vers d’autres destinations à climat comparable situées hors UE (Caraïbes non françaises, Océan Indien, Amérique latine) si les billets pour les DROM deviennent structurellement plus chers. Ce phénomène pourrait pénaliser le secteur touristique local, qui repose en partie sur la compétitivité-prix de l’offre aérienne.

Les pertes économiques liées à une fréquentation plus faible pourraient se chiffrer en centaines de millions d’euros cumulés d’ici 2050, avec des effets concentrés sur les filières de l’hôtellerie-restauration, des activités de loisir et de la distribution locale. L’étude note que ces effets économiques ne seraient pas compensés par des réductions d’émissions équivalentes, compte tenu de la redistribution probable de la demande vers d’autres zones.

Les politiques climatiques actuelles pourraient avoir des effets économiques collatéraux sur les territoires ultramarins, sans gain climatique certain.

Un risque de distorsion concurrentielle et de mise en difficulté des opérateurs

L’étude pointe également une mise en œuvre asymétrique du paquet réglementaire, sans prise en compte du statut spécifique des régions ultrapériphériques (RUP). À ce jour, la France n’a pas activé les marges de flexibilité prévues par le droit européen, que ce soit pour la directive AFIR, l’application progressive de ReFuelEU ou l’accès aux aides à la transition.

De plus, les transporteurs opérant depuis les DROM sont soumis aux mêmes exigences que ceux basés dans l’Hexagone, alors que le tissu économique local est moins dense, les capacités d’investissement plus faibles, et l’élasticité de la demande plus forte. Le renforcement de ces contraintes pourrait fragiliser durablement la viabilité de certaines liaisons.

L’absence de différenciation dans la mise en œuvre pourrait créer des déséquilibres réglementaires et économiques au détriment des DROM.



Une régulation à adapter aux réalités spécifiques des DROM

L’un des enseignements majeurs de l’étude porte sur la nécessité d’introduire une logique de proportionnalité dans la déclinaison des politiques environnementales. Oxera recommande de ne pas inclure les liaisons vers les DROM dans le champ de l’ETS, ni dans le périmètre de l’article 147 sur la compensation carbone domestique, au motif qu’il s’agit de vols intérieurs d’intérêt national, sans solution de transport alternatif.

L’étude suggère également de mobiliser les outils communautaires (exemptions temporaires prévues dans ReFuelEU, soutien au financement AFIR, modulation des quotas) pour accompagner les compagnies et les plateformes basées dans les DROM. Ces ajustements visent à garantir que la transition ne se fasse pas au prix d’un isolement croissant de ces territoires.

La régulation devrait reconnaître les spécificités structurelles des DROM et en tirer les conséquences dans l’application des textes nationaux et européens.



5. DIALOGUE SOCIAL, EMPLOI & FORMATION

Une branche engagée dans la promotion et l'attractivité des métiers

La dynamique du dialogue social en faveur de l'attractivité du secteur

Dans un contexte de grande incertitude économique et fragilité du secteur, la FNAM demeure l'acteur privilégié pour représenter les intérêts du transport aérien.

La FNAM a poursuivi l'animation d'un dialogue social responsable et de qualité autour notamment des salaires minima hiérarchiques (SMH) et des classifications avec comme objectif le développement de l'attractivité des métiers du secteur.

Elle a également soutenu ses engagements avec les pouvoirs publics et les partenaires sociaux en faveur de l'emploi et de l'alternance, de la formation professionnelle pour accompagner les entreprises dans leur trajectoire de développement, d'adaptation des métiers, de professionnalisation et de féminisation.

• Accord salarial de branche

Prenant en compte le resserrement des écarts entre certains SMH observés ces dernières années en raison des revalorisations successives du SMIC liée à l'impact de l'inflation, les partenaires sociaux ont poursuivi en 2025 les travaux déjà engagés en 2024 dans l'avenant salarial précédent afin d'évaluer et redéfinir certains écarts entre des coefficients en s'appuyant sur une analyse qualitative emploi.

L'avenant, signé le 2 avril 2025 pour application au 1er avril 2025, prévoit une augmentation en deux temps du premier coefficient, de la grille des classifications en le maintenant à plus de 2% au-dessus du Smic. Il prévoit également pour la 3e année consécutive un maintien des écarts en euros tels que prévus par la grille de 2024 et l'engagement de travailler sur les classifications dans une logique emploi.

C'est le 5e accord salarial majoritaire conclu depuis 2021 qui s'inscrit dans un contexte économique particulièrement incertain pour le secteur du transport aérien, témoignant de la qualité du dialogue social de branche.

La dynamique du dialogue social engagé depuis 2021 a permis à la branche de signer près de 20 accords portant sur des thèmes diversifiés tels que les salaires, les classifications, la formation, l'égalité professionnelle, la prévoyance, les moyens au titre du dialogue social de branche ...

• Accord sur les catégories objectives

La fusion des régimes de retraite complémentaire des cadres (Agirc) et non-cadres (Arrco) a entraîné d'importantes évolutions réglementaires. Les actes juridiques relatifs à la santé et la prévoyance ont ainsi dû se conformer à ces évolutions.

C'est pourquoi deux accords ont été conclus dans la branche du transport aérien pour se mettre en conformité avec les évolutions réglementaires. L'un d'entre eux définit une catégorie dite « objective » des salariés pouvant être assimilés aux cadres afin de bénéficier de prestations de prévoyance (il s'agit de la haute maîtrise). Cet accord permet aux entreprises et salariés concernés de conserver le régime de faveur applicable pour les régimes de prévoyance avec des exonérations de cotisations sociales.

• Des engagements de travaux paritaires pour préparer les négociations portant sur la prévoyance et les classifications

La FNAM s'est engagée à mener des travaux paritaires :

- L'un sur les garanties prévoyance décès et l'utilisation des fonds de la réserve générale dans le cadre de l'accord sur la prévoyance décès non-cadre ;
- L'autre sur les classifications afin de mener une réflexion sur les écarts entre les coefficients de la grille dans une logique emploi.

Afin d'améliorer le partage d'information et les échanges avec les organisations syndicales représentatives, un espace en ligne a été créé pour les membres de la CPPNI afin de mettre à disposition les documents de travail

tels que les présentations, les comptes-rendus de réunion, les veilles juridiques, les accords, les interprétations de la convention collective.

• Une contribution dans les négociations nationales et interprofessionnelles

En tant qu'adhérente au Medef et secteur directement concerné, la FNAM a participé aux échanges préparatoires et aux négociations nationales et interprofessionnelles, en particulier celle portant sur le « bonus-malus » (modulation de la contribution patronale à l'Assurance chômage).

Une contribution soutenue auprès des pouvoirs publics pour défendre les intérêts du secteur, notamment dans le domaine des dispositifs de formation professionnelle et de leur financement

• La Fnam au soutien d'une politique RSE de branche

Par la signature d'un accord cadre portant sur l'engagement de développement de l'emploi et des compétences (EDEC), « Air'EDEC 2027 », entre la branche professionnelle du Transport Aérien, la Délégation Générale à l'Emploi et à la Formation Professionnelle (DGEFP), la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et l'opérateur de compétences AKTO, des études sont menées afin de :

- Cartographier les mobilités professionnelles ;
- Rendre plus lisibles les métiers pour renforcer l'attractivité du secteur ;
- Intégrer la transformation numérique et l'éco-responsabilité dans les dispositifs certifiants.



En lien avec plusieurs de ces trois axes de l'EDEC de l'Aérien, une étude en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) du transport aérien a été lancée fin 2024 pour se clôturer fin 2025.

Cette étude menée grâce à la contribution des différents acteurs du transport aérien (représentants des entreprises et des salariés, AKTO) doit rendre compte, à travers un diagnostic étayé des enjeux liés à la RSE mais également permettre de sensibiliser sur les impacts bénéfiques de la mise en œuvre d'une démarche RSE.

Cette étude a pour objectif d'accompagner les entreprises et les salariés dans leur montée en compétences et qualifications face aux mutations technologiques et environnementales, en permettant de disposer de nombreux outils tels que :

- Un rapport d'étude complet des démarches RSE initiées : la RSE appliquée à la branche du transport aérien, l'état des lieux des pratiques de la branche, la cartographie des actions RSE à mener, le panorama des critères d'attractivité, une étude d'impact des métiers et actions de formations mobilisables ;
- Un référentiel RSE sur la base de la norme ISO 26 000 et ses grandes lignes directrices ;
- Une charte RSE ;
- Un autodiagnostic de maturité RSE et les spécifications associées ;
- Un guide de bonnes pratiques et argumentaire « Pourquoi intégrer une démarche RSE ? » ;
- Un support de communication à destination des entreprises et de leurs salariés ;
- Une feuille de route stratégique de branche en matière de RSE.

Dans le cadre de cette dynamique RSE de branche, la FNAM a engagé une politique de branche en matière de handicap en s'appuyant sur un

diagnostic sectoriel mené avec l'AGEFIPH (Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées).

• **La dynamique de la politique emploi autour de la promotion des métiers**

Grâce à l'EDEC de l'aérien, qui se poursuit jusqu'en 2027, des outils tels que la visite immersive, « mon emploi dans l'aérien », sont créés afin de contribuer à la promotion de nos métiers et à l'attractivité de notre secteur.

La FNAM s'associe également avec ses partenaires dans différentes actions que ce soit la promotion de l'alternance avec les équipes d'AKTO (site internet « ici c'est ma place » et outils pédagogiques ONISEP permettant l'information et l'orientation des jeunes), la mise en lumière, grâce à un reportage photos mené avec les équipes d'Aérométiers et de l'UAF, de métiers moins connus du secteur, de l'écosystème du transport aérien.

La FNAM participe comme chaque année aux côtés du GIFAS aux actions/événements portés par Aéro-métiers et ses différents acteurs en vue du développement de la féminisation des métiers.

La FNAM va développer en 2025 une communication directe sur certains métiers permettant d'accentuer leur visibilité par la mise en avant de l'excellence de la « supply chain » de l'aérien.

Les métiers ciblés sont :

- L'agent piste avec un focus mis sur les agents en charge du push avion
- Le mécanicien avion avec un focus sur la sécurité
- Le régulateur planificateur de vol avec un focus sur la complexité des métiers
- L'assistant en escale avec un focus sur la fonction du plan de chargement avion

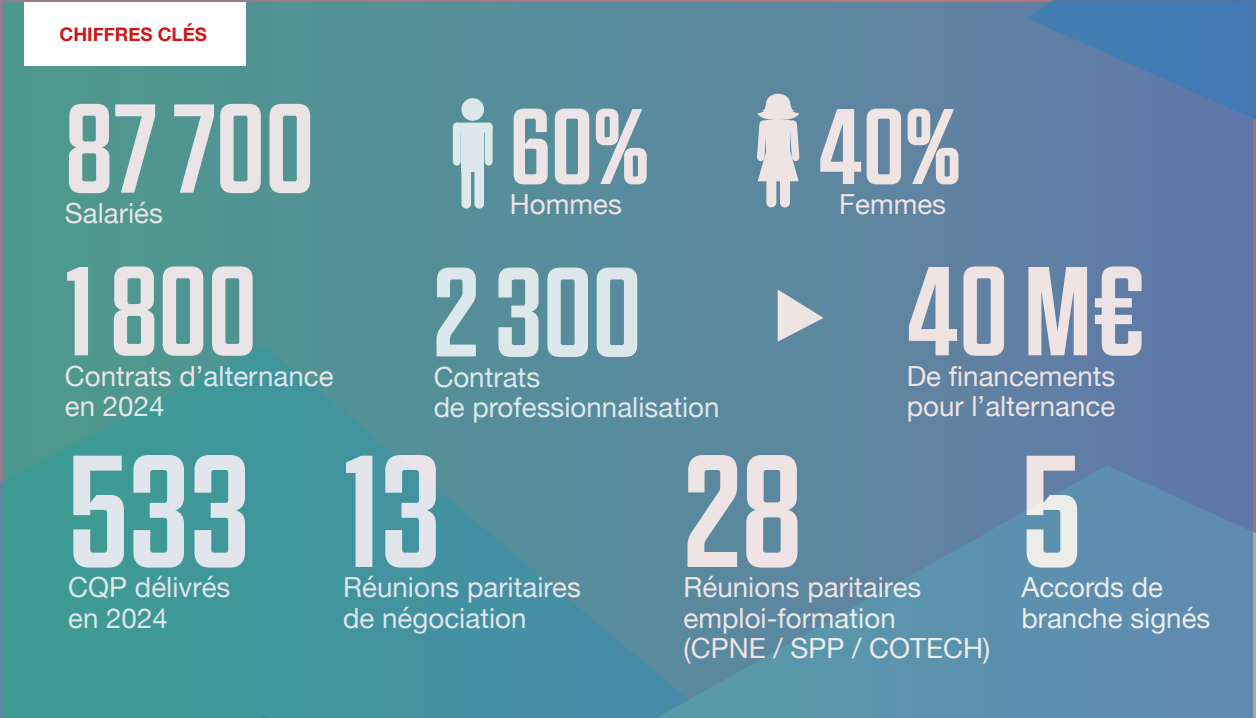
- L'instructeur PNC avec focus sur l'enjeu formation

La FNAM au soutien du développement d'une expertise juridique pour ses adhérents

Le pôle des affaires sociales de la FNAM conseille régulièrement les entreprises adhérentes pour toute question d'interprétation de la convention collective ou toute question en droit social.

Une veille juridique très régulière est également communiquée aux entreprises du secteur, avec un point mensuel dédié lors des commissions sociales de la FNAM et une newsletter transmise tous les deux mois.

Par ailleurs, le club des juristes relancé en 2023 s'est à nouveau réuni afin de poursuivre les échanges de bonnes pratiques notamment sur la spécificité de la réglementation propre au personnel navigant. Réunissant toutes les équipes dédiées des compagnies aériennes (juristes, ressources humaines), cette matinée d'échanges a été également l'occasion de partager les évolutions réglementaires liées à la recodification du code des transports, mais aussi aux thématiques d'affrètement et de durée du travail.



6. DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le pôle Développement Durable reflète l'engagement actif de la FNAM dans la transition énergétique du secteur aérien. Consciente des enjeux climatiques, la fédération accompagne les travaux de décarbonation portés par la filière, tout en veillant à la cohérence des trajectoires réglementaires, à la soutenabilité économique des objectifs fixés, et à la préservation de la connectivité des territoires.

4

Commission
Développement Durable

8

GT décarbonation
filière CORAC

4

4 COPIL CLIMAVIATION
4 COPIL CSFR RTE
4 COPIL CSF NSE

17

Commissions consultatives
de l'Environnement

8

Commission Consultatives
d'Aides aux riverains

Consultation RTE Anticiper les besoins énergétiques de l'aérien décarboné

Dans le cadre de la consultation sur le Schéma Décennal de Développement du Réseau (SDDR), la FNAM, aux côtés de l'UAF et du GIFAS, a contribué à une réponse commune soulignant les besoins croissants

en électricité bas carbone liés à la décarbonation du transport aérien. La filière a rappelé que la décennie 2030 verra une montée en puissance rapide de la production de carburants aéronautiques durables (SAF), en particulier ceux produits par synthèse à partir d'électricité décarbonée (e-SAF ou PTL), ainsi que des besoins spécifiques liés à l'hydrogène.

La feuille de route sectorielle actualisée prévoit un besoin d'électricité compris entre 9,7 TWh et 14,1 TWh dès 2035, et jusqu'à 69 TWh à horizon 2045 pour le seul secteur aérien. La FNAM a insisté sur la nécessité d'anticiper ces volumes dans la planification du réseau électrique, y compris au-delà de l'horizon du SDDR. Elle a également souligné que les prix de production du SAF sont étroitement liés à ceux de l'électricité, et que toute sous-dimension du réseau ferait peser un risque économique majeur sur les transporteurs. Enfin, la filière a proposé la création d'un observatoire conjoint RTE-industrie-transport aérien, pour suivre l'évolution des projets industriels et mettre à jour les besoins territorialisés au fil du temps.

La FNAM appelle à une planification énergétique cohérente avec la montée en charge du SAF, pour garantir une transition décarbonée économiquement viable.

Consultation PPE3 / SNBC3 Une mobilisation collective du secteur aérien

Dans le cadre de la concertation nationale sur l'énergie et le climat, la FNAM s'est associée à l'UAF et au GIFAS pour soumettre une contribution conjointe aux consultations sur la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE3) et la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC3). Elle y a rappelé que la transition écologique du transport aérien est engagée mais doit s'appuyer sur des leviers réalistes : innovation technologique, renouvellement de flotte, montée en puissance des carburants durables, optimisation opérationnelle. La FNAM a souligné que les vols internationaux

doivent rester encadrés par des dispositifs multilatéraux (OACI, UE) afin d'éviter les distorsions de concurrence, et que les vols intérieurs doivent faire l'objet d'une régulation proportionnée. Elle a plaidé pour un soutien actif à la filière des carburants durables (soutiens publics, production localisée, accès à une électricité décarbonée) et exprimé des réserves sur les scénarios misant principalement sur la baisse du trafic. Enfin, elle a regretté l'absence d'analyse d'impact économique dans les documents proposés, alors même que le secteur soutient plusieurs centaines de milliers d'emplois.

La FNAM plaide pour une transition ambitieuse mais économiquement soutenable, construite en concertation avec l'ensemble des acteurs de la filière.

Comité Stratégique de Filière NSE – Structuration de la filière française SAF

La FNAM participe, pour le compte des compagnies aériennes adhérentes, aux travaux du Comité Stratégique de Filière (CSF) Nouvelle Souveraineté Énergétique, piloté par l'État et par Air France, en lien avec l'ensemble des parties prenantes industrielles et énergétiques. L'un des chantiers majeurs engagés en 2024 porte sur la construction d'une feuille de route pour le développement d'une filière française de carburants aéronautiques durables (SAF), en cohérence avec les exigences européennes de ReFuelEU Aviation.

Les travaux du groupe de travail dédié, animé par le CSF, visent à identifier les conditions industrielles, économiques et énergétiques permettant l'émergence d'une production nationale compétitive de SAF, notamment à partir d'électricité décarbonée. Le document de synthèse élaboré par la filière souligne plusieurs enjeux structurants : sécurisation des intrants (électricité, CO₂, biomasse), maîtrise des coûts de production, accès aux financements publics, et cohérence de l'application des obligations d'incorporation à l'échelle européenne.



La FNAM, en tant que fédération représentative des compagnies aériennes françaises, contribue à ces travaux en apportant le point de vue des opérateurs sur les impacts économiques des trajectoires envisagées. Elle alerte notamment sur les risques de distorsion si les contraintes d'incorporation ne sont pas harmonisées à l'échelle internationale, et sur la nécessité de mécanismes de soutien adaptés au secteur du transport aérien.

La FNAM participe aux travaux de structuration de la filière SAF portés par le CSF et Air France, en soulignant les conditions économiques nécessaires à une mise en œuvre soutenable pour les opérateurs.

Suivi de la feuille de route décarbonation et Observatoire SAF

La FNAM participe activement aux travaux du Groupe de travail "Décarbonation" du CORAC, qui réunit, sous l'égide de la DGAC, les principales parties prenantes publiques et privées du secteur aérien

français (GIFAS, UAF, Air France, Airbus, Safran, ONERA, ADP, etc.). Dans ce cadre, la filière a mis en place en 2024 un "Observatoire SAF", outil interne de suivi de la trajectoire française de décarbonation, fondé sur les données publiques disponibles et les retours d'acteurs industriels.

Ce travail collectif vise à confronter les objectifs fixés par la feuille de route Article 301 (remise au Gouvernement en février 2023) aux données réelles de production, de consommation et de projets SAF en France. L'édition préliminaire 2025 de l'Observatoire souligne les avancées en matière de production HEFA, mais aussi les tensions sur la disponibilité des ressources et la fragilité de certains jalons de projets. Elle met également en lumière l'écart croissant entre les ambitions réglementaires (notamment RefuelEU) et le rythme réel de maturité industrielle.

La FNAM apporte, dans ce cadre, une contribution spécifique sur les enjeux économiques de l'approvisionnement en SAF, les impacts pour les opérateurs, ainsi que les risques de distorsion induits par les

incertitudes sur les prix de marché, les mécanismes de soutien, et l'accès à une électricité décarbonée compétitive. Ce suivi régulier vise à identifier collectivement les écarts à la trajectoire cible et à proposer, en lien avec l'État et les industriels, les ajustements nécessaires pour garantir la soutenabilité de la transition.

La FNAM participe aux travaux du GT Décarbonation du CORAC, en contribuant à l'évaluation partagée des écarts entre trajectoire réglementaire et réalité industrielle.

Soutien aux SAF dans le cadre ETS Une mise en œuvre à clarifier

Dans le cadre de la consultation sur le règlement délégué de la directive ETS, la FNAM a exprimé ses préoccupations sur la complexité du mécanisme proposé pour compenser l'écart de prix entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables (SAF). Elle a alerté sur plusieurs sources potentielles de distorsion et de déséquilibre : limitation du dispositif aux vols intra-UE, absence d'harmonisation des méthodologies de calcul, ou encore critères d'allocation pouvant désavantager les opérateurs de taille intermédiaire.

La FNAM a proposé plusieurs ajustements concrets, notamment l'introduction du principe de « Book and Claim » pour éviter des charges logistiques inutiles, l'extension du mécanisme au-delà de 2030 pour renforcer la visibilité des investisseurs, et l'adoption de critères objectifs pour une allocation équitable des quotas. Elle a également souligné la nécessité de corriger certaines hypothèses irréalistes, notamment sur les marges de production, et de tenir compte des spécificités territoriales, notamment pour l'accès aux SAF dans les Outre-mer.

La FNAM appelle à une mise en œuvre pragmatique, équitable et techniquement soutenable du mécanisme ETS/SAF, pour garantir son efficacité réelle sur le terrain.

Effets non-CO₂ : une nouvelle obligation de surveillance à partir de 2025

Dans le cadre de la révision de la directive européenne sur le système d'échange de quotas d'émission (ETS), une nouvelle obligation réglementaire entrera en vigueur pour le secteur aérien à compter de 2025 : les transporteurs seront tenus de surveiller et de déclarer leurs effets non-CO₂, en plus des émissions de CO₂. Cette obligation s'appliquera aux vols intra-EEE ainsi qu'aux liaisons vers la Suisse et le Royaume-Uni. Elle inclut notamment les émissions de NOx, de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures imbrûlés (HC), ainsi que la formation potentielle de traînées de condensation (contrails).

La méthode de calcul repose sur une estimation par vol des émissions à partir des données opérationnelles (carburant, moteurs, profils de vol), converties en équivalent CO₂ (CO₂e) à l'aide d'outils informatiques développés par la Commission européenne (comme NEATS), ou de solutions internes validées par les autorités compétentes. Un régime simplifié est prévu pour les petits exploitants, afin d'en limiter la charge administrative.

Cette obligation, bien que limitée à la déclaration dans un premier temps, constitue une première étape vers une potentielle intégration future des effets non-CO₂ dans le

périmètre du marché carbone. La FNAM alerte sur les incertitudes scientifiques encore très fortes entourant ces effets, ainsi que sur les conséquences économiques d'une telle évolution si elle devait déboucher sur une taxation ou une allocation de quotas fondée sur des données encore instables.

La FNAM appelle à la prudence quant à toute extension du système ETS fondée sur des effets non-CO₂ encore mal maîtrisés sur le plan scientifique. (Voir Focus effet non-CO₂)

Bilan des EIAE & PPBE en France

La FNAM, qui représente 95 % du secteur aérien en France, promeut un débat public rationnel et éclairé, fondé sur des données fiables, étayées et actualisées. Nous œuvrons à la transformation du secteur dans toutes ses dimensions, en reconnaissant ses défis et ses externalités négatives, avec la volonté de s'appuyer sur les avancées technologiques et scientifiques.

Bilan des EIAE & PPBE (2024/25)



1. L'engagement constant de la FNAM

La Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) a poursuivi cette année son implication dans l'ensemble des démarches liées à la réduction du bruit aérien :

- présence dans 100 % des commissions consultatives de l'environnement (CCE), groupes de travail techniques, ateliers et réunions plénières ;
- contribution écrite systématique lors des consultations publiques (EIAE et PPBE) ;
- force de proposition sur l'ensemble des leviers à disposition des parties prenantes.

Cette implication s'est également traduite par des notes de décryptages, des contre-argumentaires, des courriers aux préfets, des propositions aux parties prenantes, et l'accompagnement régulier des compagnies, aéroports, et des élus.

2. Enseignements transversaux

- Le bruit aérien nocturne est en baisse : sur toutes les plateformes, la modernisation des flottes, les procédures en descente continue, et une meilleure maîtrise de la ponctualité produisent déjà des réductions notables du bruit aérien en cœur de nuit ;
- Un dialogue renforcé : les observatoires « Cœur de nuit » (CDG, Toulouse, Nantes, et bientôt Bordeaux) constituent des cadres éprouvés pour réduire le bruit en dehors de restrictions supplémentaires ;
- Coût-efficacité : dans l'ensemble des EIAE menées, les scénarios modérés offrent le meilleur rendement sanitaire / économique ;
- Progressivité et flexibilité indispensables : périodes transitoires pour le fret, tolérance pour les retards exogènes et calendrier adapté au renouvellement progressif des flottes sont essentiels pour concilier réduction du bruit et maintien de l'activité.

3. Perspectives 2025

- Nantes : adoption définitive du PPBE 2025-2029
- Orly : publication des arrêtés préfectoraux EIAE
- Bordeaux & Toulouse : négociation de clauses de flexibilité (BOD) et réexamen du scénario retenu (TLS).
- CDG & Marseille : Poursuite des études
- Lille : relance d'une concertation autour de mesures de restrictions réalistes qui respectent le cadre réglementaire en vigueur (seuils européens & français).

La FNAM poursuivra son rôle d'interface entre les compagnies, l'État et les territoires, afin de garantir des décisions à la fois sanitaires efficaces, économiquement viables et juridiquement solides.

7. LES EFFETS NON CO2

Comprendre les effets non-CO₂ : de quoi parle-t-on ?

Si les émissions de CO₂ liées à la combustion du kérosène sont bien connues et intégrées dans les politiques climatiques (marché carbone européen, taxation, objectifs CORSIA), d’autres effets climatiques dits “non-CO₂” sont désormais au cœur des débats scientifiques et réglementaires.

Ces effets sont spécifiques au transport aérien du fait de son altitude de croisière (8 à 13 km), là où l’atmosphère est particulièrement sensible aux perturbations radiatives. Ils incluent notamment :

- la formation de traînées de condensation, persistantes ou non, qui peuvent évoluer en cirrus induits et modifier l’équilibre radiatif de la haute atmosphère,
- les émissions de NOx, qui entraînent des réactions chimiques créant de l’ozone, un gaz à effet de serre de courte durée,
- la vapeur d’eau, dont l’effet est amplifié à haute altitude,
- les particules fines (suies, aérosols), qui influencent la formation des cristaux de glace.

Ces effets peuvent provoquer un réchauffement net, mais leur ampleur varie selon les conditions météorologiques locales et la technologie utilisée. Dans l’état actuel des connaissances, on estime que les effets non-CO₂ pourraient représenter entre 50 % et 75 % du forçage radiatif global du transport aérien, mais avec une incertitude très large. Le rapport Lee et al. (2021), souvent cité, mentionne un forçage additionnel de +57 [17 à 98] mW/m², à comparer à environ +34 mW/m² pour le seul CO₂. Ces chiffres appellent à la vigilance, mais aussi à la rigueur dans leur interprétation.

Les effets non-CO₂ représentent une part potentiellement importante mais incertaine du réchauffement lié à l’aviation.

Une recherche scientifique en plein essor, mais encore incertaine

Les recherches sur les effets non-CO₂ se sont accélérées au cours des dernières années, en particulier en Europe, avec l’appui de programmes nationaux et communautaires. En France, le projet Climaviation – piloté par le CORAC et porté par l’ONERA, Météo-France, le CNRS et l’IPSL – a permis des avancées notables dans la modélisation des traînées de condensation.

Les chaînes de simulation actuelles intègrent désormais la dynamique des jets moteurs, la microphysique de nucléation des volatiles secondaires (H₂SO₄, HNO₃), la modélisation des cristaux de glace, et la circulation atmosphérique en haute altitude. Des outils comme CoCiP ou PyContrail permettent de simuler l’impact radiatif des traînées persistantes.

Mais malgré ces progrès, de nombreuses incertitudes demeurent :

- la sensibilité des modèles à l’humidité relative et aux particules ambiantes est très élevée ;
- les conditions de sursaturation (ISSR) sont encore mal observées et peu représentées dans les modèles climatiques globaux ;
- les travaux empiriques montrent une forte variabilité spatiale et temporelle du phénomène.

Ainsi, le forçage net des cirrus induits reste mal quantifié, et l’évaluation de leur durée de vie, de leur étendue et de leur pouvoir radiatif est encore sujette à caution. Plusieurs études recommandent de ne pas surinterpréter les ordres de grandeur actuels tant que les observations satellitaires et les données in situ ne permettent pas de les contraindre de manière robuste.

Malgré des progrès notables, les connaissances actuelles ne permettent pas encore une régulation fiable.

Les pistes d’atténuation explorées par la recherche

Consciente des enjeux, la communauté scientifique travaille à l’identification de leviers concrets de réduction des effets non-CO₂. Parmi les principales pistes explorées figurent :

- L’évitement des zones sensibles, c’est-à-dire des régions de l’atmosphère particulièrement propices à la formation de traînées persistantes. Cela peut impliquer de modifier légèrement la trajectoire verticale ou horizontale d’un vol pour contourner les couches ISSR.
- Des modèles d’optimisation de trajectoires “coût-climat” ont été testés avec succès, notamment sur des cas réels dans l’Atlantique Nord : ils montrent qu’il est possible de réduire l’impact climatique global jusqu’à 80 % pour un coût carburant inférieur à 2 %.
- L’évolution technologique : les recherches montrent que les carburants à faible teneur en suies, en particulier certains SAF, réduisent le nombre de noyaux de condensation disponibles, limitant ainsi la formation de cristaux de glace. Les premières simulations suggèrent également un impact bénéfique du recours à l’hydrogène, sous réserve de conditions de vol optimisées.
- Le développement de nouveaux outils opérationnels : une meilleure intégration des données météorologiques, des modèles atmosphériques et des contraintes industrielles pourrait permettre, à terme, d’ajuster les routes en fonction du couple CO₂/non-CO₂ en temps réel.



La position de la FNAM : rigueur scientifique et proportionnalité

La FNAM soutient activement les efforts scientifiques en cours et contribue au financement de plusieurs projets de recherche via les programmes sectoriels. Elle considère toutefois que toute tentative d’intégrer les effets non-CO₂ dans des outils réglementaires (comme l’ETS européen) doit être fondée sur des bases scientifiques solides, vérifiables et partagées.

Aujourd’hui, les incertitudes qui pèsent sur :

- La mesure du forçage réel,
- La temporalité des impacts climatiques (effets courts vs long terme),
- Les métriques de conversion CO₂e (GWP, GTP, ATR, etc.),
- La double comptabilisation possible des mesures (CO₂ + reroutage),

rendent hasardeuse toute tentative de tarification directe. La FNAM s’oppose donc à toute mesure réglementaire ou fiscale qui ferait porter aux compagnies aériennes une charge fondée sur des hypothèses encore instables. Elle appelle plutôt à une intensification des moyens de recherche publics, à une meilleure coordination européenne, et à l’élaboration progressive de normes techniques de suivi et de pilotage climat.

La FNAM refuse toute intégration réglementaire prématurée des effets non-CO₂ sans base scientifique stabilisée.

Conclusion : un enjeu à suivre avec exigence, mais sans précipitation

La FNAM considère que les effets non-CO₂ constituent un enjeu environnemental de moyen et long terme, mais qu’ils ne doivent pas faire l’objet de décisions hâtives. La priorité doit rester le déploiement massif des SAF, le renouvellement des flottes, et l’optimisation des opérations. Ces leviers, dont les effets sont mesurables et immédiats, doivent concentrer les efforts de la décennie actuelle.

En parallèle, le secteur soutiendra toutes les initiatives visant à mieux comprendre et caractériser les effets non-CO₂, dans un esprit de responsabilité et de transparence scientifique. La FNAM s’engage à porter cette exigence de rigueur dans les échanges européens et internationaux, et à favoriser une approche graduelle, proportionnée et fondée sur la preuve.

Le secteur s’engage à progresser sur ces sujets, dans un cadre rigoureux et en cohérence avec les priorités de transition.



8. AFFAIRES TECHNIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

3

Commissions affaires techniques
et réglementaires

2

2 réunions du GT
Gestion de la Fatigue
du Personnel Navigant

2 réunions du GT
Maintenance Aviation
Générale

2 réunions
du Comité CSCE

2 réunions
du Comité CSCA

1

1 réunion de la
Communauté
Opérateurs Sûreté

1 réunion du GT
Cybersécurité

Entry Exit System – EES

L’Entry/Exit System (EES) est un système informatique automatisé destiné aux voyageurs ressortissants de pays tiers entrant dans l’Union européenne. Il enregistre les données des documents de voyage (dates et lieux d’entrée et de sortie), ainsi que des données biométriques, telles que les photographies et les empreintes digitales. L’objectif de ce système est multiple :

- Renforcer l’efficacité de la gestion des frontières extérieures ;
- Prévenir l’immigration irrégulière ;
- Faciliter la gestion des flux migratoires ;

- Repérer les voyageurs n’ayant pas le droit d’entrer sur le territoire ou ayant dépassé la durée de séjour autorisée ;
- Détecter l’usage de fausses identités ou de faux passeports ;
- Contribuer à la prévention, la détection et l’enquête sur les infractions terroristes et autres crimes graves.

Initialement prévue pour le 1er mai 2022, la mise en œuvre de l’EES a d’abord été reportée à mai 2023 puis à l’automne 2024. Afin de permettre aux États membres de mieux se préparer à l’application du système, la FNAM a exprimé sa position auprès du ministère de l’Intérieur, soulignant l’urgence de mettre en place des mesures préventives pour éviter des perturbations majeures dans les points de passage frontaliers parmi lesquelles :

- Renforcer les effectifs aux aubettes pour assurer un débit de traitement optimal ;
- Réaliser des tests en conditions opérationnelles afin de fiabiliser les temps de passage ;
- Déployer des solutions techniques et organisationnelles permettant une intégration fluide des procédures EES dans les opérations des compagnies aériennes ;
- Mettre en place une instance de pilotage temporaire pour assurer le suivi du dispositif et adapter les mesures en fonction du taux de dossiers complets.

La nouvelle date de mise en œuvre du système EES est désormais fixée à octobre 2025. Des campagnes de tests sont prévues d’ici là afin de sécuriser les délais de traitement et d’éviter toute dégradation de la qualité de service ou impact opérationnel pour les acteurs du transport aérien. La FNAM reste mobilisée et attentive aux annonces et modalités de déploiement de ce système, conçu pour

renforcer la sûreté aux frontières tout en limitant les impacts opérationnels.

Collectif Sécurité Circulation Aéroportuaire (CSCA)

Lancé par le Groupe ADP, Air France, la CSAE et la FNAM, le Collectif Sécurité Circulation Aéroportuaire (CSCA) a pour objectif de renforcer la sécurité routière côté piste dans les aéroports parisiens. Il vise à instaurer une culture de sécurité partagée et à faciliter la communication entre les différents acteurs. Le collectif prévoit l’organisation de réunions semestrielles et d’actions de sensibilisation sur le terrain, rassemblant les acteurs des plateformes aéroportuaires. Chaque rencontre a pour but de :

1. Partager les retours d’expérience liés aux incidents ou remontées terrain ;
2. Diffuser des données, indicateurs de sécurité et autres informations utiles.

La première réunion du réseau CSCA a eu lieu en février 2024, suivie d’un événement terrain en mars 2024, réunissant tous les acteurs concernés. Un calendrier des réunions sera établi à l’issue de cette période pour maintenir une dynamique régulière, avec un rythme de rencontres tous les six mois. Parallèlement, des actions de communication sur le terrain sont lancées, en coordination avec l’ensemble des membres. Le Collectif Sécurité Circulation Aéroportuaire marque ainsi le début d’une ère où la sécurité devient une priorité partagée, unissant ainsi les acteurs clés de l’industrie côté piste pour garantir une circulation aéroportuaire plus sûre.



Compétences de Sécurité et de Conduite d’Engins de piste - CSCE

Le dispositif CSCE (Compétences de Sécurité et de Conduite d’Engins de piste) établit un référentiel commun de formation visant à renforcer la sécurité sur les aires de mouvement. Il s’appuie sur la mutualisation des audits entre les entreprises adhérentes. Toutes les entreprises membres ont été auditées et ont déployé des plans d’actions correctives qui témoignent ainsi d’un engagement collectif pour la sécurité. En 2024, la FNAM a renouvelé la certification de trois entreprises et reconduisant ainsi leur conformité au référentiel CSCE.

Cybersécurité

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

1. 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 (Part 21 G et 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 ;

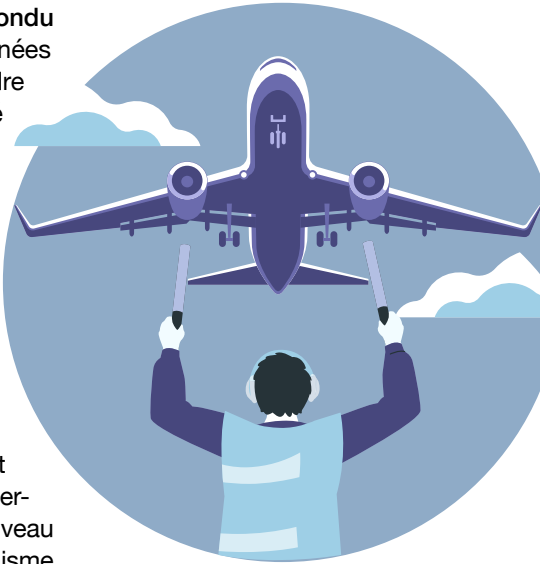
2. Le règlement d’exécution (UE) 2023/203, applicable au 22 février 2026 après une période de transition de 3 ans. Il s’applique aux autorités nationales, et entre autres :

- 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).

Dans ce contexte, la FNAM a répondu aux consultations publiques menées par la DSAC concernant le Cadre de Conformité Cybersécurité (3CF). Ce document constitue un référentiel unique visant à accompagner les organismes dans la mise en conformité avec les exigences des règlements précités.

Par ailleurs, la FNAM a également contribué aux travaux de la DSAC relatifs au développement d’outils d’analyse de risque cybersécurité, destinés à évaluer le niveau de risque auquel chaque organisme

est exposé afin de justifier des cas de dérogations aux deux règlements d’exécution de la Part-IS, relatifs à la cybersécurité. Ces travaux ont permis à la FNAM de poursuivre son rôle fédérateur auprès de ses adhérents afin de tenir compte de leurs positions et intérêts dans l’élaboration et la construction des exigences réglementaires applicables.





9. CONSOMMATION / DROITS DES PASSAGERS

La poursuite de la dynamique de la commission consommation avec des actualités continues

Relancée en 2023 par la FNAM et réunissant les services juridiques des principales compagnies aériennes adhérentes, la commission consommation a poursuivi sa dynamique de travail et d'échanges dans le cadre d'une actualité particulièrement dense.

Des réflexions dans le cadre du projet de finances 2025

Dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025 et du projet d'augmentation de la TSBA, la commission consommation s'est réunie afin d'échanger sur les modalités pratiques d'application de cette hausse de taxe notamment dans le respect du cadre juridique.

La contribution de la FNAM dans le cadre de la révision du Règlement 261/2004

La commission européenne a entamé dès 2024 la révision du règlement n° 261/2004, qui établit des règles d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol.

Ce règlement a fait l'objet de multiples jurisprudences d'interprétation par la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) complexifiant l'application de ces règles et nécessitant des clarifications.

Cette réglementation a également induit des réclamations et des litiges parfois excessifs pesant significativement sur le plan financier pour les compagnies aériennes : en 2024, le coût de l'application de cette réglementation s'élève à plus de 450 millions d'euros pour les compagnies aériennes françaises.

La FNAM a ainsi transmis sa position aux parties prenantes concernant la révision du règlement 261/2004, défendant une approche équilibrée qui protège les droits des passagers tout en garantissant une flexibilité opérationnelle et des coûts raisonnables pour les compagnies aériennes.

Les actions de signalement et de lutte contre des pratiques particulièrement abusives de certaines officines

Une grande majorité des demandes en justice fondées sur le règlement 261/2004 sont initiées par des officines de recouvrement qui pratiquent des actions abusives à l'encontre des compagnies aériennes et au détriment des passagers :

- Les avocats des officines représentent des passagers sans mandat, ces derniers ignorant même être représentés par un avocat et qu'une action judiciaire est en cours.
- Les réclamations et actions judiciaires initiées par les officines sont automatisées si bien qu'aucun contrôle d'usage sur le bien-fondé des demandes n'est réalisé, et que près de 70% des demandes judiciaires ne sont pas dues (ce

qui explique l'engorgement des tribunaux de la région parisienne en raison du contentieux aérien).

- Les compagnies aériennes n'ont aucune information concernant le remboursement effectif des passagers lorsqu'elles versent l'indemnité au titre du règlement 261/2004, les officines refusant de transmettre les coordonnées bancaires des passagers et les indemnités étant réceptionnées par les officines elles-mêmes.

Face à ces pratiques abusives et peu protectrices des passagers, très coûteuses pour les compagnies aériennes et engorgeant les tribunaux franciliens ainsi que la Médiation du tourisme et du voyage, la FNAM a échangé et alerté les pouvoirs publics de ces agissements et a proposé des solutions pour y répondre.

10
Membres de la commission consommation

5
Réunions de la commission consommation depuis mai 2023

17 913
Demandes de médiations en 2023

10. COMMUNICATION

4
4 conférences de presse
4 décryptages

1
Congrès

17
Communiqués de presse

1
Cocktail

52
Newsletters





Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

www.fnam.fr



6600 abonnés
240 000 impressions
près de 4000 réactions
112 commentaires
86 partages

Fnam

22, avenue Franklin Delano Roosevelt - 75008 Paris - France

Graphisme : lescamilleries.fr ; thevenin.camille@hotmail.fr - Impression : Maledit - Pensez à l'environnement, ne jetez pas sur la voie publique.