



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

4 mars 2022

Colloque « Transport aérien, le jour d'après »

LES DEFIS DU TRANSPORT AERIEN FRANCAIS

Le secteur du transport aérien français est aujourd'hui confronté avec le COVID à une triple crise :

- ❑ **Sanitaire et géopolitique**, avec l'impossibilité pour le secteur du transport aérien de reprendre une activité normale
- ❑ **Economique et sociale**, avec les conséquences financières sur l'ensemble de l'écosystème du transport aérien du fait de la baisse drastique du nombre de passagers transportés en 2020 et 2021
- ❑ **Environnementale**, avec la nécessité de répondre au mieux aux ambitions environnementales de l'Union européenne en matière de transition énergétique.

UNE CRISE PROFONDE

La profondeur de la crise traversée par le secteur aérien ces deux dernières années peut être illustrée par les chiffres suivants:

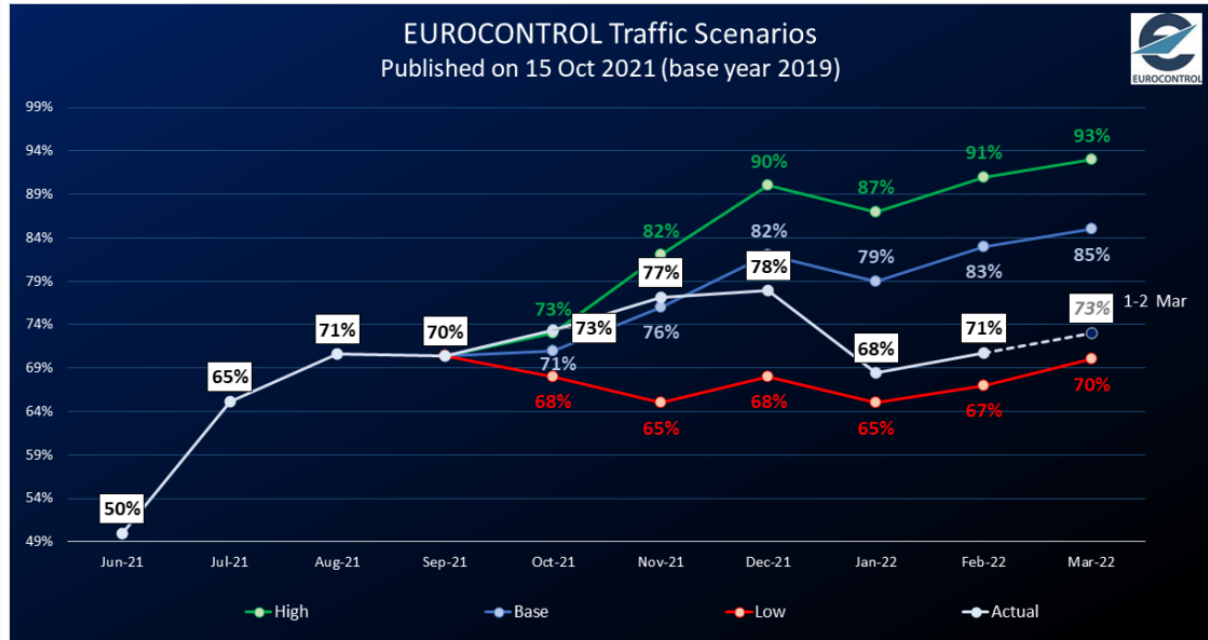
- ❑ le trafic de, vers et domestique en France a représenté en 2020 **30% du niveau de trafic de 2019**
- ❑ le trafic de, vers et domestique en France a représenté en 2021 **40% du niveau de trafic de 2019.**
- ❑ le trafic de, vers et domestique en France a représenté en janvier 2022 **50% du niveau de trafic de 2019.**

UNE REPRISE LENTE EN 2022

Current situation compared to the latest EUROCONTROL traffic scenarios



- ✈ In February 2022, **network traffic** was at **71%** compared to same period in 2019.
- ✈ Over the first 2 days of **March**, network traffic is at **73%** of 2019 levels.
- ✈ Network traffic is between the low and medium scenario of the EUROCONTROL traffic scenarios published on 15 October 2021.



MESURES PERMETTANT AU SECTEUR DE SURMONTER CETTE CRISE

➤ **CRISE ENVIRONNEMENTALE**

- **La poursuite de la transition écologique du secteur** avec un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 compatible avec les engagements pris par les Etats dans l'accord de Paris sur le climat apparaît indispensable afin d'attirer de nouveau les passagers mais également les salariés vers le secteur aérien. Celle-ci inclut la réduction du bruit.
- **Les différentes études faites par le secteur** au niveau national (« Décarbonation »), européen (« Destination 2050 ») ou mondial (« Waypoint 2050 ») **concluent toutes à la possibilité d'atteindre cet objectif** ainsi qu'aux principaux piliers pour y parvenir qui sont le renouvellement des flottes, les carburants d'aviation durable, l'avion « vert » (ultra sobriété, électrique ou hydrogène) et les améliorations opérationnelles.
- Toutefois, **la réussite de cette transition écologique** nécessiterait en particulier que le gouvernement promeuve les mesures suivantes :
 - ❑ **Les sommes issues de la taxation environnementale sur le transport aérien** (part additionnelle de la taxe de solidarité dite « écocontributions ») soient affectées à la transition énergétique du secteur
 - ❑ **L'Etat mette en place les conditions favorables à la création et au développement en France d'une filière de production de carburants durables pour l'aviation** (en plus du financement de l'avion « vert » du futur)
 - ❑ **La modernisation du contrôle aérien français soit véritablement engagée**

MESURES PERMETTANT AU SECTEUR DE SURMONTER CETTE CRISE

➤ **CRISE ECONOMIQUE ET SOCIALE**

Le secteur aérien a été contraint de s'adapter à la crise au travers des mesures suivantes :

- ❑ **Restructuration de leur réseau.** Les compagnies aériennes ont dû adapter leur réseau à de nouvelles pratiques de voyage (résilience des voyages loisirs et baisse sans doute plus structurelle des voyages à motif « affaires »).
- ❑ **Facilitation des voyages.** Les compagnies aériennes ont notamment développé des outils technologiques permettant de faciliter le contrôle du respect des mesures sanitaires qui ont été mises en place par les Etats. La possibilité donnée également par la très grande majorité des compagnies aériennes de modifier sans frais leurs voyages est également de nature à favoriser et rendre attractif le voyage en avion
- ❑ **Restructurations internes.** Les compagnies aériennes ont ainsi dû s'adapter quand les mesures d'aides étatiques (PGE, report de charges, activité partielle, activité partielle de longue durée, dispositif de compensation de perte de chiffre d'affaires) se sont révélées insuffisantes. La crise devrait conduire en France à une réduction d'effectifs estimée entre 10 et 15%.

MESURES PERMETTANT AU SECTEUR DE SURMONTER CETTE CRISE

La situation économique reste préoccupante et nous avons besoin en particulier que :

- ❑ **Le budget de l'Etat prenne en charge les déficits dus à la crise COVID sur les années 2020 et 2021** en particulier pour le financement de la sûreté, du fonctionnement de la DGAC et de la navigation aérienne (3 milliards de dettes créées sur la période 2020-2022).
- ❑ **Les conditions de remboursement des PGE et des dettes sociales** soient aménagées.
- ❑ **Les activités régaliennes de sûreté et de régulation du secteur aérien** - à ce jour financées par des taxes assises sur le secteur (Taxe d'Aviation Civile (TAC) et Taxe d'Aéroport (TAP)) – soient progressivement couvertes par le budget général de l'Etat
- ❑ **L'Etat augmente significativement - dans le cadre du Plan Relance Tourisme - les moyens financiers nécessaires à la promotion de la destination France** incluant les Départements et Région d'Outre-mer (DROM)

MESURES PERMETTANT AU SECTEUR DE SURMONTER CETTE CRISE

La situation sociale du secteur l'est tout autant. Il est important que :

- ❑ **Les entreprises des entreprises fragilisées puissent continuer d'avoir recours aux dispositifs d'activité partielle pour préserver l'emploi (AP, APLD).** Les salariés des entreprises en activité partielle ou activité partielle de longue durée peuvent bénéficier de formations financées par l'État. En 2020, les formations de 440 000 salariés ont été financées grâce au FNE Formation. Depuis 2021, le FNE formation finance également les parcours de formation des salariés dans les entreprises qui font face aux mutations accélérées par la crise, notamment dans la transition écologique.
- ❑ **Les employeurs et les salariés puissent maintenir un dialogue social constructif et de de qualité malgré la crise.** A cet égard, nous nous félicitons de la signature d'un accord salarial de branche bénéficiant aux premiers minimas de la grille de la convention collective mais aussi d'un accord relatif à la formation pour la reconversion et la promotion par l'alternance (accord PRO A)
- ❑ **S'engager dans des dispositifs du type EDEC.** Ainsi la branche est en cours de signature d'une convention tripartite **FNAM/DGEFP/ OPCO AIR EDEC** ayant pour objectif de développer des actions sur 3 années visant à anticiper les conséquences des mutations sur les emplois et les compétences et sécuriser les parcours professionnels des salariés du secteur aérien. Dans le même esprit, la FNAM participe avec Paris CDG Alliance à un appel à manifestation d'intérêt afin d'identifier les métiers d'avenir de l'écosystème aérien et aéroportuaire.



MERCI POUR VOTRE ATTENTION