

ENJEUX, OPPORTUNITÉS ET CHALLENGES

POUR L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES

2023

fnam

Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



©Copyright : Elena Leikova - Shutterstock





SYNTHÈSE

Cette étude dresse un panorama de l'écosystème de l'aviation générale et d'affaires en France, de ses spécificités, des opportunités que le secteur peut saisir et des défis qu'il doit relever pour remplir sa triple vocation

- Être le creuset de la formation et de l'innovation pour inventer l'aviation de demain.
- Être le catalyseur du développement économique et social et de la connectivité des territoires.
- Être au service des citoyens du pays.

2. UNE AVIATION UNIQUE ET SPÉCIFIQUE, SOBRE ET INNOVANTE

L'aviation générale et d'affaires : une combinaison [rayon d'action] x [gain de temps] x [agilité] inégalable

Dans le panorama des solutions de mobilité, l'aviation générale et d'affaires propose une offre de valeur tout à fait unique :

- Elle se positionne sur un intervalle de « distance pertinente » très large (de 0 à plus de 10 000 kilomètres)
- Elle offre un gain de temps majeur, grâce à une très large « fenêtre » de vitesse opérationnelle, là encore du vol stationnaire au vol dans le haut du subsonique.

Évidemment, il peut être considéré que l'hélicoptère, l'aviation sportive et privée, le travail aérien et le transport à la demande (selon la motorisation à piston, à turbopropulseur ou en jet des aéronefs) n'ont pas tout à fait les mêmes cibles. Mais, globalement, les différentes composantes de l'aviation générale et d'affaires se positionnent sur des segments uniques et complémentaires par rapport aux autres solutions de mobilités aériennes ou terrestres.

Au-delà de sa rapidité, de son adaptabilité et de sa large palette en matière de « rayon d'action », l'aviation générale et d'affaires est aussi l'aviation la plus souple et la plus agile, assurant une prise en charge et une dépose du passager au plus près, augmentant de surcroît le gain de temps total sur un trajet. Ainsi un vol d'Annecy à Nice prendra entre 45 minutes (en jet léger Citation Mustang) et 1 heure 10 minutes (en Diamond DA62) contre 5 heures 30 minutes en voiture ou encore plus de 7 heures en train (avec une correspondance a minima).

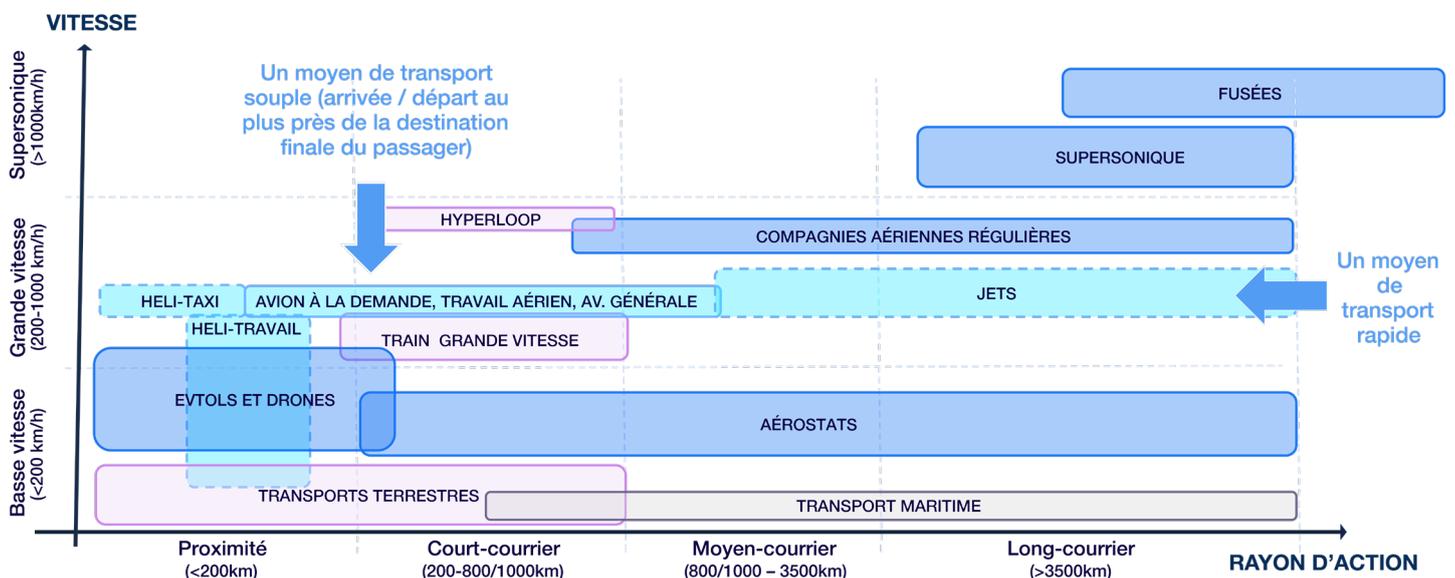
Une aviation utile, au service des professionnels, des citoyens et des territoires

Un transport à la demande, qui sert avant tout les besoins des professionnels :

La profession estime que le transport de personnes opère à 80 % de ses vols pour des déplacements à motif professionnel. Ces déplacements professionnels existent, car ils permettent de gagner un temps en proposant un trajet point à point rapide au plus proche des lieux

de rendez-vous professionnels en comparaison avec les autres modes de transport (route, ferroviaire ou encore vols commerciaux réguliers). Dans un environnement de plus en plus concurrentiel ce gain de temps est un levier de performance de l'industrie française. Ne pas en disposer réduirait l'agilité à signer des contrats, négocier des accords stratégiques ou à piloter des activités à distance efficacement. À titre d'exemple, l'aviation régulière, en France, transporte environ 28 % de passagers pour motif professionnel, 22 % pour motif « Visiting Friends and Relatives » (« VFR ») et 50 % pour motif de loisir personnel (tourisme). À titre de comparaison, le transport ferroviaire à grande vitesse en France est utilisé à 34 % pour des trajets professionnels (2 % de pendulaires quotidiens, 5 % pendulaires hebdomadaires, et 25 % d'occasionnels), et à 66 % pour des motifs personnels ou de loisir.

Segmentation des moyens de transport selon leur caractéristiques «opérationnelles»



Source : Arthur D. Little



Un travail aérien, essentiel au service du public et à l'intérêt général

L'essentiel des heures de vols réalisées pour du « travail » aérien le sont pour des motifs relatifs au service au public et à l'intérêt général. L'aviation générale et d'affaires est mobilisée en premier lieu pour les évacuations médicales, sanitaires et le secours aux personnes (38 000 heures de vol, soit 47,5 % du total du travail aérien), puis pour la surveillance de réseaux d'infrastructures critiques (22 000 heures de vol soit 27,5 % du total du travail aérien) et la lutte contre les incendies (20 000 heures de vol soit 25 % du total du travail aérien). Toutes ces activités sont centrées sur des missions critiques et sans alternative possible à l'aérien.

Des aéroports catalyseurs de développement des territoires

L'aviation générale et d'affaires constitue un réservoir d'emplois et de compétences non délocalisable directement ou indirectement lié à l'aviation pour les territoires

qui l'accueillent, pour des activités centrées sur :

- La construction (à Rochefort, au Bourget, à Franczal, à Tarbes par exemple).
- La maintenance et la réparation (Avignon est la base des hélicoptères d'Airtelis, filiale de Réseau de Transport d'Électricité (RTE), Nîmes des avions de la Sécurité civile, Épinal, Troyes, Châteauroux, Uzein, Toussus-le-Noble ou Dinard accueillent des pôles de maintenance avions ou hélicoptères importants),
- La formation (Perpignan, Bron, Merville, Le Bourget, etc.).
- Ou bien autour d'acteurs multi-activités avec un acteur comme AviAlpes à Annecy qui est emblématique de ce modèle avec une activité de transport à la demande professionnel, de vols touristiques autour du Mont Blanc, de maintenance, de formation pilotes privés et professionnels.

Mais l'aviation générale et d'affaires a, bien entendu, un impact sur l'en-

semble du développement économique, social et le maillage des territoires :

- Elle permet de fixer en région des centres de décision économique clefs comme les sièges de grandes entreprises comme Legrand à Limoges, Michelin à Clermont-Ferrand ou de petites et moyennes entreprises disposant d'un rayonnement international.
- Surtout, les aéroports deviennent des zones de multi-activités diverses. Le cas du Bourget est emblématique avec un aéroport qui rassemble un pôle énergétique avec une centrale géothermique qui bénéficie à la ville de Dugny (cf. centrale solaire à Auch également par exemple), un pôle d'activités commerciales et de conférence (cf. EurExpo à côté de Bron aussi), un pôle culturel (Musée de l'Air et de l'Espace, Fondation Gagosian), un catalyseur de projets de mobilité structurants (cf. navettes électriques dédiées de l'aéroport du Bourget vers la gare RER, en



attendant l'ouverture de la ligne 16 du métro), un hub de télécom (cf. data centers accueillis au Bourget), un pôle de formation généraliste avec un centre de formation aéronautique mais aussi des lycées professionnels mitoyens qui se développent en symbiose au service de la plateforme (ex : métiers de bouche pour servir les conférences).

- Tout en constituant des réserves importantes de biodiversité au cœur de certaines zones urbanisées (comme les aéroports de Bron, Le Bourget, Cannes) grâce à l'étendue de leurs espaces verts.

Une aviation sobre

L'aviation générale et d'affaires dans le monde représente 12 % des mouvements de l'aérien, mais compte-tenu des distances et du poids des aéronefs, le secteur ne représente qu'environ 1,6 % des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation au global, soit environ 0,04 % des émissions mondiales .

En France, l'aviation générale et d'affaires représente environ 4,5% des émissions totales de l'aviation. Dans ces émissions à peu près 50 % est lié au transport à la demande (et en très grande partie aux jets), et la part des hélicoptères et des avions pour le travail aérien représente environ 15 % à 20 % des émissions de l'aviation générale et d'affaires.

Les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation générale et d'affaires ne sont pas en croissance :

- Une perspective de long terme montre que le nombre de vols de l'aviation de transport à la demande est en réalité stable depuis 15 ans, voire en légère décroissance. Idem pour l'activité des aéroclubs. Seule l'activité de service public a augmenté (avec une augmentation de la flotte d'hélicoptères ou d'avions anti-incendie de la Sécurité civile d'environ 20 %).

- Le nombre de vols de l'aviation générale et d'affaires, et surtout de l'aviation de transport à la demande, a connu un fort rebond d'activité en 2021 et 2022 par rapport à 2019. Cependant l'activité sur le début de l'année 2023 se trouve très près des niveaux de 2019, avec un ralentissement sensible de l'activité dès le mois d'août 2022. Ainsi l'augmentation rapide d'émissions de la période COVID ne semble pas perdurer contrairement aux craintes d'alors.

4,5%

des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation en France

0,04%

des émissions de gaz à effet de serre mondiales



Un creuset d'innovation et de formation au service de l'aviation régulière

L'aviation générale et d'affaires sera la première aviation bas carbone :

- Elle constitue le creuset de la conception, de la certification et de l'exploitation des premiers aéronefs électriques (i) avec des appareils comme le Pipistrel Velis Electro ou (ii) ceux en cours de développement par les avionneurs focalisés sur ce marché (Diamond, Aura Aero, VoltAero...).
- Elle est en avance sur l'adoption des carburants d'aviation durables (CAD) - Dassault Falcon Services

ou Michelin Air Service emportent déjà 30 % de CAD dans leurs vols, quand l'aviation commerciale en est à moins de 0,5 %.

L'aviation générale et d'affaires teste et adopte les pratiques de l'exploitation et du contrôle aérien du futur : « free routing », opérations de descentes et montées continues, vols commerciaux en mono-pilote sur turbopropulseurs, tours de contrôle délocalisées. Ces dernières, aussi connues sous le nom de remote tower centers, correspondent à un poste de travail déporté pour les services de contrôle d'aérodrome, dans un lieu autre que l'aérodrome,

ou à plusieurs centaines de kilomètres. Ces « remote tower centers » utilisent des capteurs pour recréer à distance un environnement local en temps réel, avec davantage d'informations utilisables permettant de gérer de manière déportée plusieurs aérodromes à faible trafic, d'assurer une fonction de tour de contrôle de secours, ou de créer une nouvelle tour de contrôle avec des coûts de maintenance plus faibles qu'une tour de contrôle classique.

3. FAITS ET CHIFFRES CLEFS

L'aviation générale et d'affaires teste et adopte les solutions de réduction du bruit pour le plus grand bénéfice des riverains : nouvelles hélices d'avions, formes de pales des hélicoptères, moteurs d'avion électriques, réducteurs de bruit etc.

Enfin l'aviation générale et d'affaires est le creuset de la formation des talents qui feront l'aviation de demain. Ainsi, plus de 1 200 pilotes et plus de 400 techniciens y sont formés ab initio chaque année par ses écoles et y sont souvent employés en sortie de formation, avant de basculer pour la plupart dans l'aviation régulière.

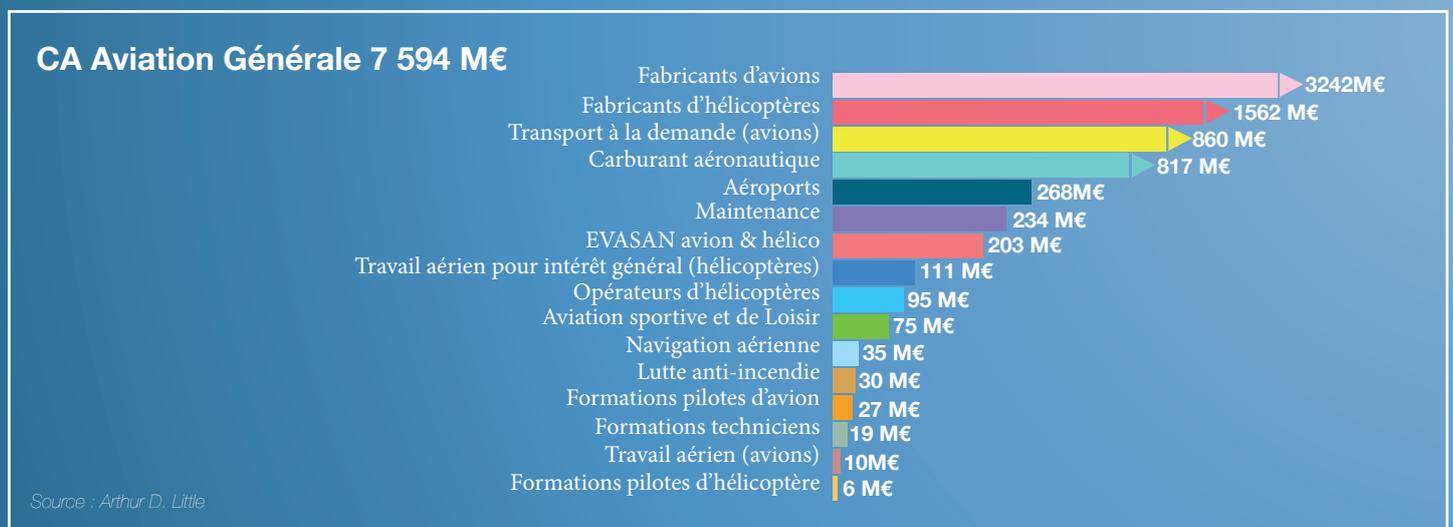
L'aviation générale et d'affaires est un écosystème complet qui rassemble des avionneurs, des motoristes, des centres de maintenance, des écoles de formation (de pilotes, de techniciens, d'agents d'escale), des exploitants d'aéronefs, le contrôle aérien, des aéroports, des Fixed Base Operator (ou FBO) qui peuvent être totalement ou pour partie focalisés sur ce segment. Le secteur a généré un chiffre d'affaires d'environ 7 600 millions d'euros en 2019.

Cet écosystème se compose de plus de 500 entreprises et organisations qui regroupent 36 000 emplois directs :

- 25 000 dans la construction aéronautique, dont environ 7 500 dans la filière hélicoptère.
- 5 500 dans l'exploitation (transport à la demande, travail aérien etc.), dont environ 1 500 pour les hélicoptères.
- 3 000 dans la filière de maintenance, dont environ 1 000 pour les hélicoptères.
- 400 dans la formation professionnelle (instructeurs en écoles de pilotage, professeur en mécanique et technique avion et hélicoptère).
- 1 100 au sein des aéroports « focalisés » aviation générale et d'affaires et des FBO.
- Environ 250 au sein de la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) (services centraux, personnels de la direction des Services de la navigation aérienne sur les terrains à très forte domination aviation générale et d'affaires, organisme pour la sécurité de l'Aviation civile).

Chiffre d'affaires (CA) par filière «métier» au sein de l'aviation générale et d'affaires

2019, en millions d'euros, France



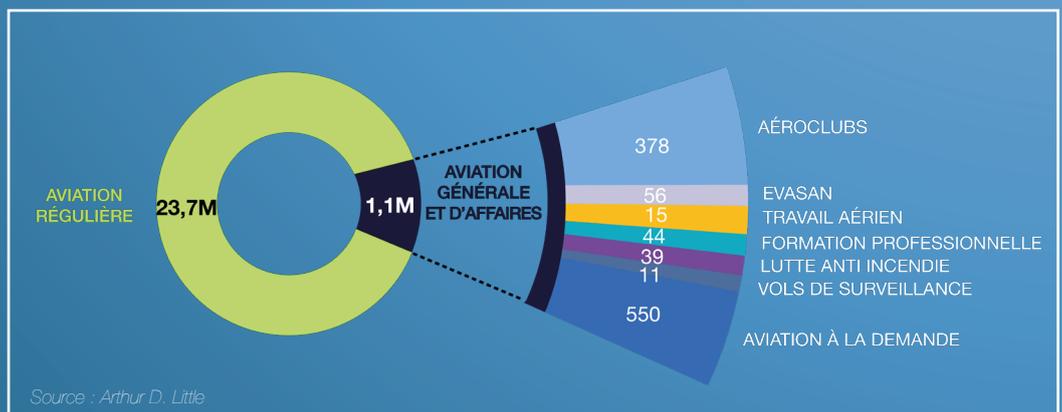
Chiffres économiques

2019, France



Emissions de CO²

2019, France, milliers de tonnes de CO²



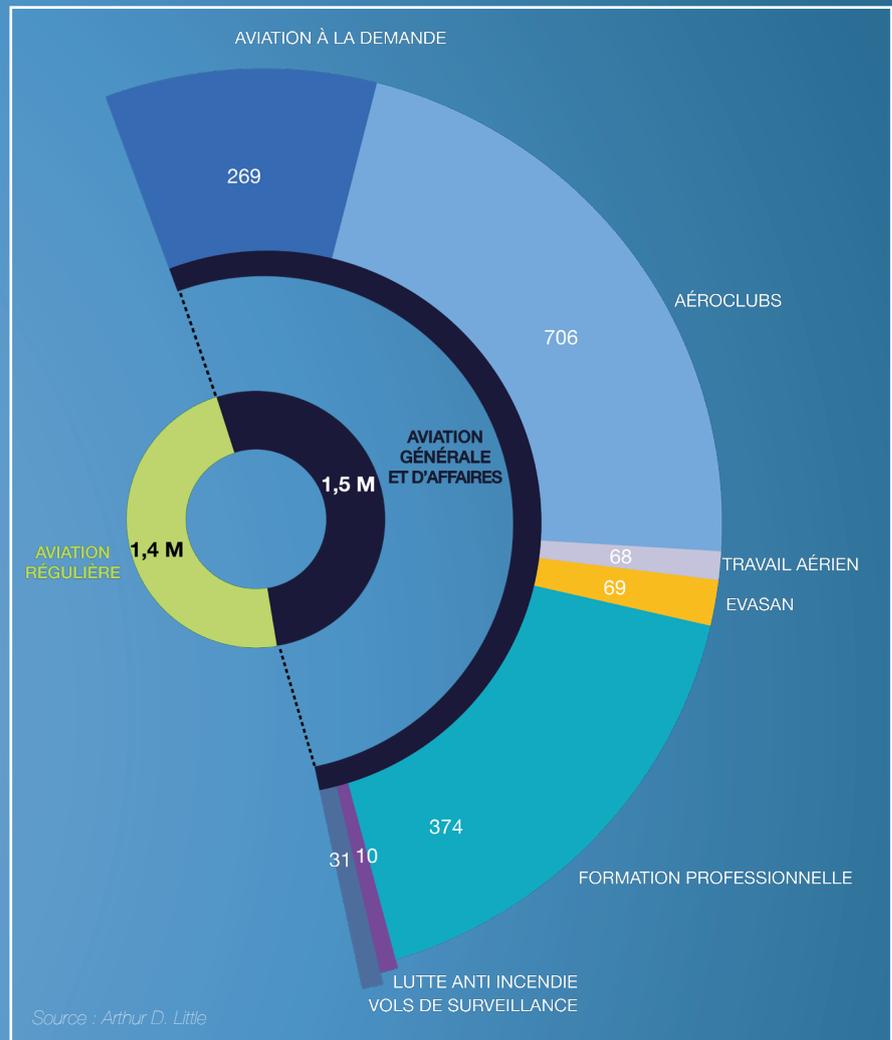
La France y compte des leaders mondiaux actuels ou en devenir, sur le segment :

- Des jets d'affaires « Mid-size à Xtra-large » : Dassault Aviation, Airbus Corporate Jets.
- Des avions à turbopropulseurs : Daher.
- Des aéronefs 4 à 19 places, hybrides ou électriques : Robin Aircraft, Aura Aero, Ascendance Flight Technologies, VoltAero.
- Des hélicoptères : Airbus Helicopters (concepteur-assembleur-mainteneur) ou Turbomeca (turbines).

Cet écosystème construit environ 400 aéronefs civils (hélicoptères, avions) par an, exploite et maintient une flotte de près de 11 700 aéronefs, qui réalise 1,5 million de mouvements et environ 1 million d'heures de vol par an. L'aviation générale et d'affaires représente ainsi autant de mouvements que l'aviation régulière en France qui effectue environ 1,4 million de mouvements mais seulement moins de 20% du nombre d'heures de vol totales effectuées en France (en considérant que l'aviation régulière effectue environ 5 millions d'heures de vol par an).

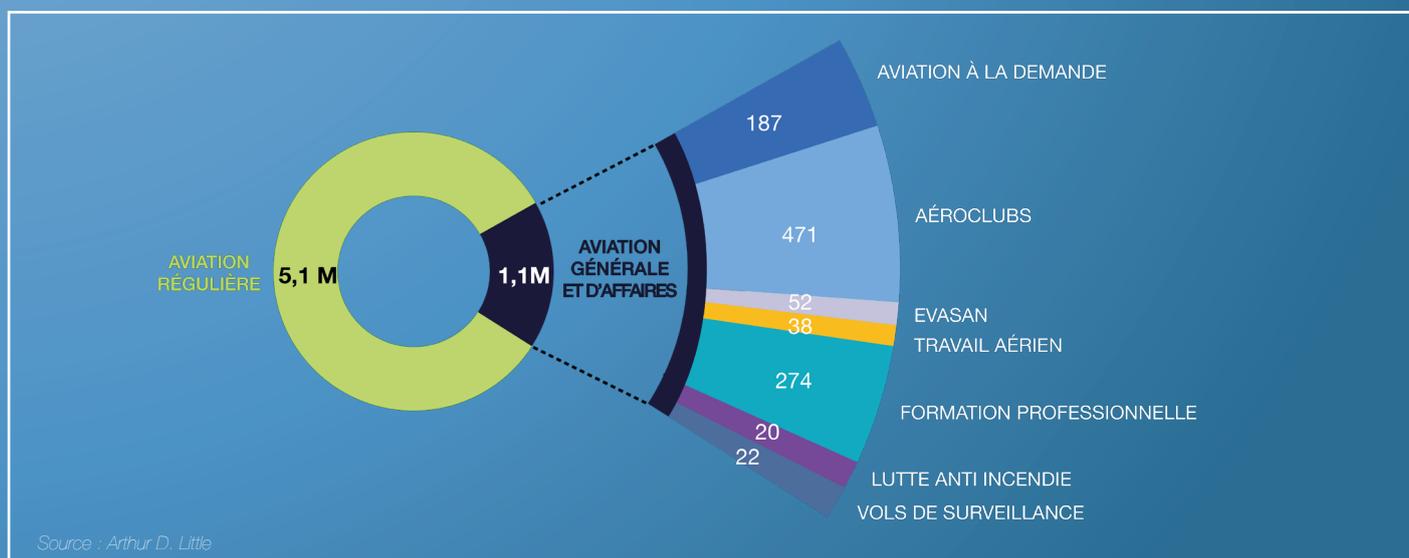
Mouvements de l'aviation générale et d'affaires

2019, France, en milliers de mouvements



Heures de vol de l'aviation générale et d'affaires

2019, France, en milliers d'heures de vol



4. OPPORTUNITÉS ET DÉFIS

Sur le segment du **transport à la demande**, l'aviation générale et d'affaires n'a pas connu de transformations fortes de son offre, de ses infrastructures ou de son modèle économique qui auraient pu lui permettre de se développer plus rapidement. Son activité est ainsi restée peu ou prou stable sur la dernière décennie 2010-2019, contrairement à celle des autres mobilités (aviation commerciale régulière, train à grande vitesse, route) qui ont pu bénéficier de « ruptures » fortes qui leur ont permis de capter une clientèle plus grande (par exemple avec (i) le développement du low-cost au sein des compagnies aériennes ou pour l'offre ferroviaire à grande vitesse, ou (ii) avec l'augmentation du réseau ferroviaire à grande vitesse et autoroutier...). A moyen terme cependant la baisse des coûts d'exploitation permise par les avions récents ou actuellement en développement pourrait redonner un peu d'allant à l'activité de transport à la demande.

Sur le segment du travail aérien et des services d'intérêt général, le besoin en aviation générale devrait

rester soutenu. D'une part pour faire face avec toujours plus d'efficacité et d'agilité à des risques climatiques qui touchent l'ensemble des territoires de façon plus aléatoire et avec une ampleur et une fréquence toujours plus importante. D'autre part pour répondre aux besoins de populations isolées toujours plus nombreuses, comme dans les territoires ultra-marins.

Les centres de maintenance et les écoles de formation sont les acteurs pour lesquels la demande présentera le plus de défis à relever. Tout d'abord, elle reste toujours très impactée par les besoins cycliques de l'aviation régulière, qui, à horizon 10 à 15 ans sont importants mais pourraient diminuer au-delà ; ensuite les effectifs formés par et requis pour l'aviation générale et d'affaires sont vite absorbés par les compagnies régulières alors que les besoins sont criants.

Plus globalement, la performance économique et opérationnelle de l'aviation générale et d'affaires pourrait être largement améliorée par l'adaptation de la réglementation de sécu-

rité et de certification (des aéronefs et des talents) qui s'applique à elle, en revenant à une approche plus pertinente au regard des fondamentaux et de la structure de cette aviation : souplesse, agilité, petites structures. Cette démarche a été enclenchée par les autorités publiques, mais doit être accélérée.

Les innovations technologiques sont aussi porteuses d'une activité **encore plus sobre, plus silencieuse, plus sûre et moins coûteuse** pour l'aviation générale et d'affaires avec de nouvelles motorisations électriques et hybrides sur les nombreux aéronefs qui seront certifiés entre 2025 et 2030 (plus de 200 avionneurs dans le monde poussent des projets d'aéronef décarboné) (i), des réducteurs de bruit moteur et des pales d'hélicoptères plus silencieuses (ii) ou des moyens d'exploitation digitaux (iii) (simulateurs, remote tower centers, recherche, approche et atterrissage en tout automatique sur un terrain via un « safe button »).





© Copyright : shutterstock_731773466

Le soutien de la puissance publique peut paraître s'être étiolé avec :

- L'érosion des moyens au service de l'aviation générale et d'affaires, avec par exemple la réduction du nombre de points de passages frontaliers (PPF) ou de terrains contrôlés.
- Une augmentation de la fiscalité directe sur les carburants aéronautiques consommés pour des vols pour compte propre.

Cependant l'effort de la puissance publique au bénéfice de l'aviation générale et d'affaires demeure significatif :

- Il apparaît ainsi que la grande majorité des terrains « contrôlés » en France et un nombre très significatif de points de passages frontaliers (PPF) sont opérés au profit principal de l'aviation générale et d'affaires. La France compte en effet 119 PPF dont 78 en aéroport (et 14 « points de passage contrôlés » en outre-mer) d'une part et 86 tours de contrôles opérées par la Direction des Services de la Navigation Aérienne (dont 12 outre-mer) d'autre part. Or la France compte

seulement 46 aéroports avec plus de 200 000 passagers d'aviation régulière annuels (en 2019) et uniquement 27 aéroports avec plus de 500 000 passagers annuels.

- Sur le plan économique enfin, les charges relatives aux services publics (service de navigation aérienne, sécurité aérienne) supportées par l'aviation générale et d'affaires sont modérées. Ainsi les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 2 tonnes sont exempts de toute redevance de navigation aérienne, et pour les aéronefs d'aviation générale et d'affaires assujettis, ces dernières demeurent minimales rapportées au coût d'exploitation à l'heure de vol (moins de 2 % à 3 %).

L'aviation générale est cependant un **secteur fragile économiquement** car il est fractionné et constitué en très large majorité de TPE et PME. Derrière les « locomotives » dans le secteur des avionneurs, le reste des acteurs est constitué d'acteurs beaucoup plus petits :

- Dassault Aviation et Airbus Helicopters génèrent chacun plus de

2 milliards d'euros de chiffre d'affaires sur le segment de l'aviation générale et d'affaires, Daher environ 350 millions d'euros et les autres acteurs sont de taille modeste (Issoire Aviation, Hélicoptères Guimbal, etc.)

- Les plus grands exploitants réalisent **entre 10 millions d'euros et 80 millions d'euros** de chiffre d'affaires (par exemple : AstonJet, Airlec, Oyonnair pour les avions ; Babcock, SAF, Airtelis, le Groupe HBG, Monacair, la Sécurité civile et la Gendarmerie nationale pour les hélicoptères).
- On compte par ailleurs plus de 70 exploitants d'avions et plus de 30 exploitants d'hélicoptères indépendants avec un chiffre d'affaires inférieur à 10 millions d'euros pour la grande majorité.



- Les plus grands acteurs parmi les mainteneurs (Troyes Aviation, Rectimo Aviation, etc.) et les écoles de formation (AFMAE, AeroPyrénées, AeroFormation, AstonFly, etc.) réalisent 5 à 10 millions d'euros de chiffre d'affaires seulement.
- Pour le travail aérien, les plus grands acteurs réalisent 3 à 5 millions d'euros de chiffre d'affaires (ex : APEI).
- Les aéroports « spécialisés » dans l'aviation générale et d'affaires et les FBO ont pour la plupart un chiffre d'affaires inférieur à 10 millions d'euros. L'existence et la constitution de réseaux (le Groupe ADP en Ile-de-France, Vinci Airports en Auvergne-Rhône Alpes et dans l'Ouest, le groupe EDEIS sur l'ensemble du territoire par exemple) leur permet « d'augmenter leurs compétences » notamment pour diversifier un modèle économique qui reste très fragile sur le cœur de métier (bien que ces aéroports restent économiquement indépendants de la structure de Groupe, sauf pour ADP).

De plus, les acteurs français sont tous **challengés par des acteurs internationaux** extrêmement compétitifs.

- Les constructeurs sont dans une compétition mondiale, avec les acteurs américains essentiellement, mais de plus en plus européens sur les plus petits avions (Autriche, Royaume-Uni, Suède...).
- Les écoles de formation de pilotes professionnels sont en très forte compétition avec l'Europe de l'Est (filiale avion) ou le Canada (filiale hélicoptère).
- Les exploitants de transport à la demande sont aussi en compétition avec des acteurs européens

qui peuvent profiter d'un environnement plus favorable en opérant sous un pavillon autrichien ou maltais par exemple.

- In fine, seuls les ateliers de maintenance et les entreprises de travail aérien (notamment pour des missions d'intérêt général) sont relativement protégés car leur activité est une activité « de proximité » (à cause du besoin fréquent de maintenance et du coût relatif très important de « voler à vide » pour faire entretenir son avion pour les mainteneurs ; par la nature forcément locale des missions de secours aux personnes, de surveillance des réseaux ou de lutte contre les incendies).

La rentabilité limitée et la fragilité économique de la plupart des acteurs de l'écosystème sont des handicaps majeurs face au **très fort besoin en investissements requis à horizon 10-25 ans (2035-2050) :**

- Une flotte à convertir à l'électrique ou à l'hybride, avec en priorité les 2 500 avions à moteur à piston ou à turbopropulseur.
- Des infrastructures de recharge électrique à déployer sur les aérodromes et aéroports du territoire.
- Une filière de production de carburants d'aviation durables (CAD) à « garantir » pour servir l'aviation générale et d'affaires (c'est-à-dire de la production de la biomasse, d'électricité renouvelable, du CO² et de l'hydrogène jusqu'au raffinage en CAD ou au stockage ou liquéfaction d'H₂), essentiellement au bénéfice des jets et des hélicoptères
- Le déploiement de plusieurs dizaines de remote tower centers afin de garantir la permanence et l'extension des horaires du service de navigation aérienne.

- La généralisation des simulateurs et des technologies digitales pour la formation pilote et mécaniciens ou techniciens.

La taille réduite des acteurs, la compétition forte et enfin la tension sur les ressources humaines (absorbées par l'aviation régulière qui fait elle aussi face à (i) un redémarrage conjoncturel et (ii) une pyramide des âges structurellement défavorable), entraînent ainsi une problématique de taille critique et de « plafond » de croissance pour l'aviation générale et d'affaires.

Enfin, l'aviation générale et d'affaires est dans sa vaste majorité une « **aviation d'entrepreneurs** ». Cette dimension entrepreneuriale est fondamentale pour réussir et survivre dans un secteur aussi fragmenté et fragile économiquement, en forte compétition avec des acteurs internationaux pour certaines filières. Elle est d'autant plus clef que la vocation du secteur est de former et d'innover pour poser les fondations de l'aviation de demain. Cependant cette dimension entrepreneuriale va naturellement et mécaniquement s'accompagner d'une problématique successorale et actionnariale. Derrière des « nouveaux entrants » comme AstonJet, AviAlpes, Revolution'Air par exemple côté exploitants et mainteneurs ou comme Aura Aero, Ascendance Flight Technologies, VoltAero côté avionneurs nombre de ces entreprises vont devoir faire face au challenge du renouvellement des dirigeants ou actionnaires.



5. QUEL PLAN DE VOL POUR L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES ?

Dans ce contexte, sept points d'attention et de soutien de la part des décideurs publics et privés permettront à l'aviation générale et d'affaires de continuer (i) à servir, desservir et accélérer le développement socio-économique des territoires et (ii) à être le creuset des talents et des technologies de demain de l'aviation régulière.

L'enjeu majeur à court terme (2030) pour l'aviation générale et d'affaires est bien entendu d'accélérer sa décarbonation et de réduire au maximum son impact environnemental :

- La transition vers des vecteurs énergétiques propres doit voir son soutien accru :
 - Au-delà du financement (i) des technologies aéronaves et des avionneurs qui est une priorité tangible de la France (cf. efforts du CORAC, soutien de la BPI aux avionneurs, etc.).
 - La décarbonation de l'aviation générale et d'affaires doit se séquencer ainsi avec :
 - Une garantie d'accès et de disponibilité des carburants d'aviation durables ou des électrons verts requis,
 - La mise en place d'infrastructures de recharge ad hoc sur le territoire
 - Un soutien à la conversion des aéronaves pour accélérer un rythme naturel de renouvellement relativement lent (cf. 30-40 ans de durée de vie opérationnelle des aéronaves)
 - La taxonomie doit concourir à cet objectif avec une incitation forte à la performance environnementale, mais doit éviter l'écueil de l'assèchement des financements vers un écosystème qui doit investir significativement (à l'aune de son envergure économique) pour se décarboner (cf. supra).
- La transition vers une aviation silencieuse via l'adoption de solutions de réduction de bruit et d'aéronaves électriques quand les usages le permettent doit aussi être soutenue par les pouvoirs publics.

A moyen et long-terme, il s'agit aussi de faire en sorte que l'aviation générale et d'affaires soit soutenue via les actions suivantes :

- L'infrastructure de l'aviation générale doit être préservée : terrains d'aviation, PPF (points de passage frontaliers), tours de contrôle (sur site ou à distance).
- La souplesse et l'agilité des acteurs de l'écosystème ne doivent pas être entravées, et en premier lieu la réglementation internationale, européenne et nationale qui s'applique à eux doit autant que faire se peut être revue, ajustée et simplifiée.
- Un effort et des facilités sur le recrutement des apprentis et élèves en formation initiale, en sortie du système éducatif secondaire ou en reconversion professionnelle (validation des acquis et compétences, des techniciens aéronautiques militaires ou des techniciens automobiles par exemple) doit être entrepris par l'ensemble des parties prenantes.
- La « péréquation » économique entre aviation régulière et aviation générale et d'affaires doit être maintenue.
- Enfin, un renforcement de la performance économique des acteurs de l'écosystème, avec un accompagnement à la transmission des entreprises et à la coopération entre les acteurs, doit être promu par et pour les acteurs de la filière.







Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



Plus de 1600 tweets
plus de 1100 abonnés
240 000 impressions annuelles



Plus de 5000 vues
3450 abonnés
3 à 4 publications par semaines

www.fnam.fr

Etude préparée par Arthur D Little
www.adlittle.com»

ARTHUR D LITTLE

Fnam

22, avenue Franklin Delano Roosevelt - 75008 Paris