



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Jeudi 19 mai 2016

## Compte-rendu

### Table des matières

#### *Préambule*

I. ORGANISATION DE LA DELEGATION (ARRIVEES ET DEPARTS).....	p. 3
II. COMPTES DE L'UNION.....	p. 3
III. AIDES D'ETAT.....	p. 4
IV. CONSEQUENCES DES ATTENTATS ET ETAT D'URGENCE.....	p. 6
V. FINANCEMENT DES MISSIONS REGALIENNES.....	p. 6
VI. CERTIFICATION DES AERODROMES.....	p. 8
VII. FORMATION SUR L'INFORMATION AERONAUTIQUE.....	p. 9
VIII. POINT NAVIGATION AERIENNE .....	p. 9
<i>DISCOURS DE LA PERSONNALITE INVITEE.....</i>	<i>p. 10</i>
<i>QUESTIONS- REPONSES .....</i>	<i>p. 16</i>
ANNEXE 1 - PRESENTS.....	p. 21
ANNEXE 2 – LES NOTES .....	p. 24

---

## PREAMBULE

---

Le président VERNHES accueille les membres et leur souhaite la bienvenue. Il commence son allocution par le tragique accident de l'avion d'Egyptair au départ de l'aéroport de Roissy CDG, qui est intervenu la veille. Beaucoup de questions se posent pour l'ensemble des aéroports français et annonce que l'intervention de M. DE ROMANET, directeur général du Groupe ADP ne pourra pas intervenir en seconde partie de l'Assemblée générale car celui-ci doit gérer cette crise. M. DE ROMANET a demandé à M. Edward ARKWRIGHT, Directeur Général exécutif en charge du développement, de l'ingénierie et de la transformation, de le remplacer. Il indique que la communauté aéronautique associée rejoindra l'assemblée à partir de 11h30, pour cette seconde partie.

Le président salue les membres des aéroports d'outre-mer qui viennent de loin pour assister à cette assemblée générale. Pour la CCI de la Guyane, M. Jean-Yves HO YOU FAT, Président de la commission aéroport, pour l'aéroport de la Martinique, M. Frantz THODIARD, Président du Directoire, ainsi que sa collaboratrice, MME SEBASTIEN, DAF de l'aéroport et membre du directoire, et enfin, pour l'aéroport de la Réunion, M. Christian ASSAILLY, Président du Conseil de surveillance et M. Jean-Paul NOEL, Président du directoire. Ce dernier partira à la retraite prochainement et le président VERNHES souhaite le remercier pour son implication et sa contribution pour l'UAF et la vie aéroportuaire dans son ensemble.

Le président souhaite également la bienvenue aux membres qui ont pris de nouvelles fonctions et qui viennent pour la première fois, tels que M. Bruno MAZURKIEWICZ, nouveau directeur de l'aéroport du Bourget et M. Eric BOMETON, nouveau directeur général de l'aéroport de Rodez.

M. VERNHES et le Conseil d'administration de l'UAF souhaitent renouveler le mandat du commissaire aux comptes dont l'échéance est intervenue pour les comptes de l'UAF au 31 décembre 2015, pour une période de six ans.

Le président de l'UAF demande leur accord aux membres. Le titulaire est Primaudit, représenté par M. MAYER et le suppléant est M. Pascal GUILLOT.

↪ **L'assemblée approuve unanimement le renouvellement du mandat.**

Le président demande aux membres s'ils approuvent le compte rendu du 18 novembre 2015.

↪ **Le compte-rendu est approuvé.**

---

## I. ORGANISATION DE LA DELEGATION (ARRIVEES ET DEPARTS)

---

M. VERNHES fait part à tous officiellement du départ de M. ALIOTTI. Il annonce aux membres que le Bureau de l'UAF et le Conseil d'administration ont décidé depuis plusieurs mois de changer de délégué général afin de mener des actions plus agressives en termes de lobbying, compte-tenu des nouveaux enjeux des aéroports. Un recrutement a donc été lancé et c'est M. Nicolas PAULISSEN, ancien délégué général de la Fédération Nationale des Transports Routiers qui a été retenu. Il a également travaillé pour des cabinets ministériels. Il est normalien et a été enseignant-chercheur en histoire. Une période de transition entre M. ALIOTTI et son successeur interviendra du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août 2016. Pendant cette période, M. PAULISSEN effectuera des visites sur quelques aéroports afin de mieux connaître les problématiques du secteur aéroportuaire dont il n'est pas issu.

M. VERNHES ajoute que M. ALIOTTI est délégué général depuis plus de 4 ans et que si l'UAF souhaite changer ce n'est pas par mécontentement quant à son travail mais dans un souci de changement de dynamique. M. ALIOTTI a ainsi pris à bras le corps des dossiers complexes tels que les aides d'Etat, la certification des aéroports et a établi d'excellentes relations avec l'ACI Europe, contribuant ainsi à l'avancée de plusieurs dossiers. Il le remercie pour le travail effectué et demande aux membres de l'applaudir.

M. ALIOTTI indique qu'effectivement un changement de politique au sein de l'UAF a été décidé et il estime que cela est compréhensible car une Union vit et bouge. Il admet qu'en sa qualité d'ancien de la DGAC, son profil est moins adapté pour mener des offensives envers cette institution. Pour les dossiers en cours il indique avoir fait de son mieux pour les mener à bien sachant que ce sont des dossiers de longue haleine. Il trouve que l'UAF est un très bel outil et qu'il ne faut pas le casser ; il invite les membres à le conserver en assurant une belle contribution et collaboration de l'ensemble des membres.

M. VERNHES rappelle que Pierre-Ludovic GUYMAR, juriste de l'UAF, est parti à Montréal en mars en congé sans solde pour effectuer un stage dans le cadre d'un programme de l'OACI destiné aux jeunes professionnels de l'aérien, pour lequel seuls trois professionnels sont retenus chaque année et un seulement pour le monde aéroportuaire. Le président annonce que suite à des événements graves liés à la santé de son épouse, il a dû interrompre cette formation. Aujourd'hui, revenu en France, il n'a pas encore de visibilité suffisante pour la suite de sa carrière professionnelle. L'UAF est prête à lui proposer des solutions lorsqu'il en éprouvera le besoin. M. VERNHES tenait à informer l'Assemblée de cette situation.

---

## II. COMPTES DE L'EXERCICE 2015

### Rapport du trésorier à l'Assemblée Générale

(Cf. note II en Annexe 2)

---

M. JOURT, trésorier de l'UAF, présente les comptes de l'Union. Il indique que ceux-ci sont bons puisque l'exercice est positif de 141 480 € et le résultat de l'exercice est à 286 765 €. Il rappelle toutefois que les dividendes de l'année d'un montant de 184 158 €, suite à la liquidation de la société, sont inclus, ce qui n'a pas vocation à se reproduire.

Le président demande à l'assemblée s'il y a des questions.

M. JOURT félicite M. ALIOTTI pour la bonne gestion des comptes et pour les petites et grandes économies qu'il a faites pour y parvenir.

M. VERNHES rappelle que 2015 a été l'année du déménagement.

M. VERNHES demande son avis au commissaire aux comptes.

M. MAYER déclare que « nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention passée au cours de l'exercice écoulé à soumettre à l'approbation de l'assemblée générale en application des dispositions de l'article L. 612-5 du code de commerce. Nous avons procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Trésorier et dans les documents adressés aux membres sur la situation financière et les comptes annuels ».

- ↳ **Les comptes de l'exercice 2015 sont approuvés à l'unanimité par les membres.**
- ↳ **Le résultat de l'exercice après impôt s'élève à 286 765 €. Il est affecté au poste report à nouveau.**

---

### III. AIDES D'ETAT (Cf. note III en annexe 2)

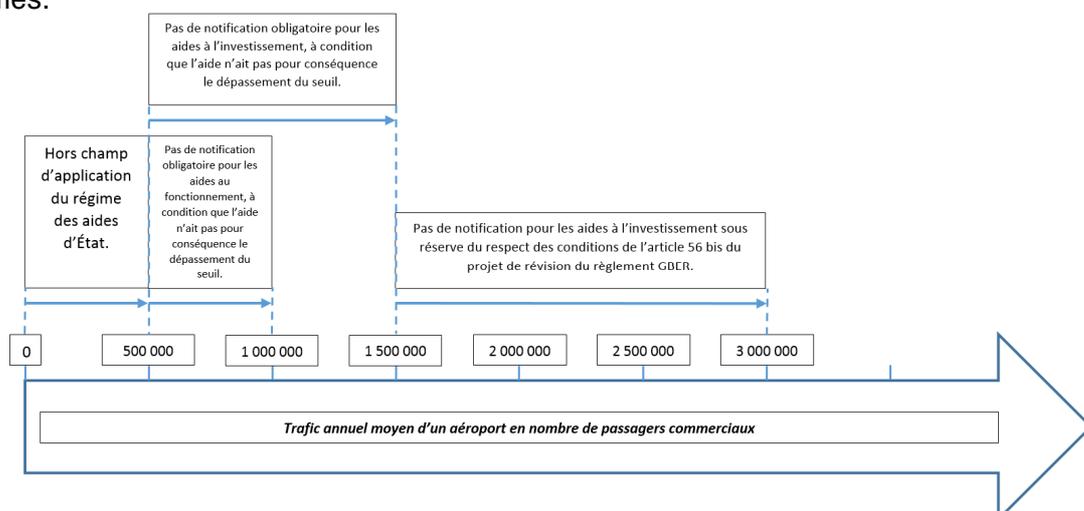
---

M. ALIOTTI présente ce sujet complexe. Il invite l'assemblée à être bien attentive et à lire en détail la note figurant dans leur dossier (en annexe 2 de ce document). Il précise qu'il faut répondre à la consultation ouverte par la Commission européenne sur le sujet avant le 30 mai. Il ajoute que le groupe de travail « aides d'Etat » a réfléchi à une argumentation permettant de démontrer que les petits aéroports qui disposent d'un faible trafic passagers et bénéficiant d'aides, ne sont pas des concurrents au regard du trafic européen et a proposé des seuils qu'ils jugeaient audibles pour la Commission.

Après discussion la veille, lors du Conseil d'administration, il est proposé d'être plus ambitieux dans la demande de l'UAF et d'augmenter ces seuils, tout en conservant les mêmes arguments. Les éléments apportés par les aéroports anglais et allemands ont également été intégrés à la réflexion.

M. VERNHES ajoute que l'UAF va donc répondre à la consultation mais il invite les membres à répondre directement, étant entendu que le volume de réponses joue un rôle dans la prise en compte des remarques.

Le schéma ci-dessous résume l'intervention de M. ALIOTTI sur les différents seuils modifiés.



Le président demande s'il y a des questions dans la salle.

M. ALIOTTI souhaite préciser que tous les contacts ont été pris avec les différentes associations homologues de l'UAF en Europe, ainsi qu'avec l'ACI Europe et la Commission européenne.

M. JUIN, animateur du groupe de travail sur les aides d'Etat, apporte un commentaire complémentaire quant aux discussions de la veille. Il indique que le seuil de 200 000 passagers annuels avancé par le groupe était basé sur la non-concurrence de ces petits aéroports dont le trafic représente moins de 1% du trafic aérien européen, or il s'avère que les anglais estiment leur seuil entre 200 000 et 500 000 passagers. Il lui semble utile de s'aligner sur leur position avec un argumentaire audible et efficace.

M. JUIN ajoute que l'UAF demandera également à ce que les aéroports n'aient pas à notifier les aides au fonctionnement en dessous du million de passagers. Ceci permettra d'éviter la perte de temps due aux dysfonctionnements liés à la surcharge de notifications auxquelles la Commission n'arrive pas à faire face. Il a également été décidé d'ajouter une strate pour les investissements et pour lesquels la nécessité de notifier interviendrait au-delà du million et demi de passagers annuels. M. JUIN confirme qu'il conviendra que l'UAF mette à jour ses arguments pour que ces requêtes soient entendues par la Commission.

M. ALIOTTI approuve et estime que la difficulté réside dans le fait de bien rédiger pour bénéficier d'un raisonnement qui se tienne. Il complète le propos en indiquant qu'une clarification sur les SIEG sera également demandée par l'UAF dans la consultation.

M. VERNHES rappelle qu'il s'agit de propositions faites par l'UAF en espérant qu'elles seront suivies par la Commission européenne. Il ajoute que le processus pourrait être long.

M. SABEH estime que l'UAF devra présenter à la DGAC ses arguments dans le cadre d'un dialogue très ouvert et très soutenu avec elle. En effet, il a constaté que les prises de positions dans les échanges qu'SNC-Lavalin entretient avec la DGAC sont assez éloignées des problématiques du groupe.

M. VOISIN, département de la Marne, demande si les aides d'Etat ou équivalent concernent le fret. Il rappelle les équivalences entre fret et passagers : 100 Kg de fret = 1 passager.

M. ALIOTTI répond qu'il lui semble qu'un tel seuil est précisé dans les lignes directrices définies en 2004, mais cela n'a pas été repris puisque a priori aucun aéroport n'atteignait le seuil. Cet élément pourrait être intégré dans la consultation.

M. BERTAUD, directeur d'exploitation de l'aéroport d'Agen, souhaite faire une observation sur la problématique des aides d'Etat. Il indique que les départements se trouvent dans une grande incertitude car ils ne savent plus ce qu'ils sont en droit de faire en la matière. Il ajoute que les régions sont inexistantes du fait de leur réorganisation. Le département dont dépend l'aéroport n'a plus d'interlocuteur à la Région.

M. VERNHES indique que le rôle de l'UAF est d'informer les membres associés -que sont les délégants- sur les règles d'application des aides d'Etat. Une information sera donnée lors de la commission des propriétaires délégants de l'UAF qui se tiendra prochainement.

M. ALIOTTI ajoute qu'une analyse a été faite par le juriste de l'UAF et d'autres juristes et il s'avère qu'il n'y a pas obligation pour les départements de contribuer mais ils en ont la possibilité par le biais du tourisme, notamment.

M. VERNHES précise que l'avis de l'UAF sera rédigé rapidement sur la base des éléments indiqués en séance. Il conviendra aux acteurs de le relayer en interne. Il évoque ensuite la mission de M. CARADEC pour le compte du CSAC, dont le groupe de travail a été constitué autour du thème « aéroports et territoires ». Le rapport devra être rendu vers la fin de l'année 2016. Une journée d'information/débat pourrait être organisée dans le cadre de la restitution du rapport. M. CARADEC qui a déjà souvent entendu l'UAF circule actuellement en régions.

---

#### **IV. CONSEQUENCES DES ATTENTATS ET ETAT D'URGENCE** (Cf. Note IV, annexe 2)

---

M. EBERHARD présente le sujet. Deux types de mesures ont été imposés dans le cadre de l'état d'urgence décrété consécutivement aux attentats du 13 novembre 2015. Il s'agit de la réintroduction du contrôle aux frontières et le renforcement de mesures de sûreté. Au-delà de l'impact sur les aéroports c'est surtout le manque d'harmonisation du dispositif qui est déploré par l'UAF, sur l'ensemble des points d'entrée du territoire voire même entre les aéroports eux-mêmes, ce qui a conduit l'Union à rédiger un courrier à l'intention de M. CAZENEUVE, le Ministre de l'Intérieur. Le courrier est à ce jour demeuré sans réponse.

M. VERNHES déplore le manque d'intérêt de M. CAZENEUVE pour les problèmes de sécurité publique que peut causer le dispositif au sein des plates-formes aéroportuaires. Le président indique avoir rappelé directement le chef de cabinet du Ministre, dont le contact a été fourni par le groupe ADP, pour plaider la cause des aéroports mais cette intervention n'a pas eu plus de succès, ce qui est compréhensible compte-tenu des circonstances. Il retient néanmoins les efforts effectués par les directions locales de la PAF malgré les difficultés rencontrées parfois avec certaines préfectures, engendrant deci-delà des disparités entre les aéroports français. M. VERNHES se pose la question du retour à l'état normal pour le gouvernement et se demande dans quelle mesure cela impactera l'exploitation aéroportuaire sur le moyen et long terme. Il annonce la tenue d'une réunion avec la PAF le lundi 23 mai à Marseille sur l'utilisation de PARAFE et des nouveautés. Il conseille aux aéroports de se déplacer pour assister à cette réunion afin de se tenir au courant de solutions améliorant sensiblement la facilitation dans les aéroports. Il rappelle que seuls les aéroports de Paris et Marseille sont actuellement équipés de ce système.

---

#### **V. FINANCEMENT DES MISSIONS REGALIENNES** (Cf. Note V, annexe 2)

---

M. VERNHES introduit la présentation de M. EBERHARD et indique que le sujet du financement des missions régaliennes n'avance pas beaucoup malgré des groupes de travail très actifs y compris pour le rapport LE ROUX sur la compétitivité des aéroports. Il ajoute que la compétitivité doit continuer à faire l'objet d'une action soutenue de l'UAF et il espère un meilleur résultat que pour les actions passées.

M. EBERHARD évoque les dispositions de la loi de finances 2016 et effectue un point sur le projet de guides de bonnes pratiques.

M. VERNHES ajoute que lors du Conseil d'administration de la veille il a été demandé au groupe de travail du guide des bonnes pratiques d'avancer sur le sujet même si du côté de l'administration cela n'avance pas beaucoup. Les membres du groupe vont ainsi remettre leurs premiers éléments de rapport de leurs visites déjà effectuées et leurs premières analyses à l'occasion du prochain Conseil qui se tiendra en juillet 2016.

M. ASSAILLY, actuel président du directoire de l'aéroport de la Réunion, indique qu'il avait, il y a deux ans, remis un rapport concernant la mise en place de ce guide de bonnes pratiques dans le cadre d'une commande au Conseil Général de l'Ecologie et du Développement Durable (CGEDD), et qu'il n'a toujours pas reçu de réponse de la part de la DGAC, contrairement à ses rapports précédents. Il rappelle que des changements conséquents ont été opérés à la DTA, ce qui a contribué à la lenteur de traitement de ce dossier et à l'inertie de l'administration. Il conseille donc à l'UAF de continuer à travailler sur ce guide, en espérant une réaction prochaine de la DGAC.

M. VERNHES demande à M. ASSAILLY comment cela se passe à l'aéroport de la Réunion dont il est le président.

M. ASSAILLY répond que comme partout, baisser les coûts fait l'objet pour lui, en tant que président, d'une grande préoccupation. Il regarde de près les coûts de la sûreté qui augmentent et invite à maîtriser encore davantage les coûts même si cela est difficile. Il précise que les coûts de l'aéroport de la Réunion ne sont pas les plus élevés.

M. THODIARD, président du directoire de l'aéroport de la Martinique intervient pour indiquer que des efforts sont encore à faire. Il revient sur ce qu'a dit M. EBERHARD plus tôt au sujet de coûts plus élevés sur certaines plates-formes du fait d'accords salariaux moins avantageux qu'ailleurs et dont les répercussions se font aujourd'hui encore sentir. Par ailleurs, M. THODIARD souhaite savoir ce qu'il en est des propositions figurant dans le rapport LE ROUX quant au financement du passage en « standard III ». Il rappelle que les investissements en équipements, auxquels peuvent s'ajouter ceux correspondants aux bâtiments qui les abritent, sont très lourds.

M. VERNHES répond que, sur proposition de l'UAF, les éléments visant à faire supporter le coût de la mise en place du « standard III » autrement que par la taxe, figurent bien dans le rapport LE ROUX. Il rappelle que ce rapport a une certaine portée puisqu'il a été remis au Premier Ministre. Il ajoute qu'une réunion de suivi du rapport a été organisée au cours de laquelle la DGAC a indiqué qu'un groupe de travail ad hoc allait se constituer. M. VERNHES constate et regrette que ce dossier n'avance pas très vite et suppose que cela est dû au fait qu'il n'est pas facile de trouver des solutions à cette problématique mais il s'inquiète car les échéances sont les mêmes. Il estime qu'il faut accentuer l'action de l'UAF pendant cette période pré-électorale et invite les membres de l'Union à réfléchir à des solutions pour éviter d'imputer ces coûts sur la taxe. Le président annonce d'ailleurs que suite à des discussions au Bureau et au Conseil d'administration de l'UAF, il a été décidé de mettre en place une plate-forme contenant les principaux sujets des aéroports, qu'il conviendra de présenter en temps voulu aux différents candidats à la présidentielle de 2017. Cette plate-forme pourrait être détaillée à la prochaine Assemblée Générale de novembre. Il pense que les coûts et la taxe figureront sans nul doute en bonne place parmi les propositions.

M. EBERHARD précise que le passage en « standard III » constitue en effet un enjeu très important. Les nouveaux appareils, du fait de leur grande performance mais également de leur plus grande lenteur opérationnelle -ce qui va entraîner l'achat de plusieurs appareils- devraient coûter environ 1 milliard d'euros pour l'ensemble des aéroports français. Il regrette que M. LE ROUX, qui était très dynamique pour promouvoir son rapport ait été désavoué par les pouvoirs publics quant à ses propositions sur la tarification des redevances. Ce qui a été une bonne chose pour le

groupe ADP a malheureusement coupé sa motivation à défendre son rapport sur les autres points. Il est donc peu probable qu'il soit à nouveau très moteur sur ce dossier. M. ASSAILLY conseille aux aéroports de ne pas baisser les bras car ils vont être bientôt sollicités. Il prévient que la Cour des Comptes mène une étude sur la compétitivité du transport aérien. Il a été entendu il y a deux mois par trois personnes de la Cour des Comptes à qui il a parlé de la taxe et dont ils ont noté les arguments. Il a également été entendu par un sénateur du Bourget (Seine St Denis) sur le même sujet.

M. VERNHES confirme que l'UAF a déjà été entendue par la Cour des Comptes et un autre sénateur.

M. THODIARD précise que l'échéance pour le « Standard III » est 2020 et que l'investissement prévu pour l'aéroport de la Martinique, appareils et infrastructures confondus, se montera à 20 Millions €.

M. VERNHES introduit le sujet de la certification des aéroports et laisse la parole à M. SCIARA.

---

## VI. CERTIFICATION DES AERODROMES

(Cf. Note VI, annexe 2)

---

M. SCIARA annonce que six certificats ont été attribués et que 47 aéroports sur les 57 concernés ont déposé leurs dossiers. Il indique que les informations disponibles sont en ligne sur le site internet de l'UAF. Il annonce que les différents groupes de travail dédiés, avec la DSAC, avancent bien et permettent des échanges constructifs en vue de trouver des solutions mutualisées, autour de onze thématiques déterminées l'année passée. Si la méthodologie de travail fonctionne bien, M. SCIARA déplore le problème de rythme, du côté de la DSAC, avec des difficultés à faire valider des comptes-rendus de réunion. Cela n'empêche pas d'avancer du côté des exploitants mais retarde fortement les conclusions. Deux sujets ont été traités et portent sur la surveillance des obstacles à l'extérieur des plates-formes et la formation et le contrôle d'aptitude pour les personnels concernés. L'UAF a lancé une enquête pour connaître les coûts de certification auprès des aéroports déjà certifiés. Il invite les membres à répondre afin de pouvoir faire valoir les coûts afférents à ce certificat. M. SCIARA évoque également le projet du nouveau règlement de base pour lequel l'UAF a fait des propositions.

M. VERNHES indique que cette action a été bien menée et qu'elle a été reprise et relayée par l'ACI Europe.

M. ALIOTTI ajoute qu'en effet cela permettra aux exploitants d'être plus à l'aise légalement parlant. Il souhaite retenir l'attention de l'auditoire sur l'enquête évoquée plus haut par M. SCIARA et sur le fait que cette enquête sur les coûts de certification, est importante pour les exploitants car pour l'AESA, la conversion du certificat ne coûte rien aux exploitants. Il serait dommage qu'ils continuent d'en être persuadés...

M. VERNHES annonce qu'il a été décidé au sein du Bureau de l'UAF de mener une action pour lutter contre la mise en place d'une redevance visant à couvrir les coûts de certification et de sûreté. Outre le montant élevé de cette redevance, il s'avère que le texte qui définit cette redevance fait peser sur les exploitants de nouvelles responsabilités. Dans un premier temps il s'agira d'étudier plus profondément ce texte.

M. VERNHES introduit le sujet suivant qui porte sur l'information aéronautique.

---

## VII. FORMATION SUR L'INFORMATION AERONAUTIQUE

(Cf. note VII, annexe 2)

---

M. SCIARA indique que cette formation facultative est proposée aux membres de l'UAF afin de répondre à des demandes des exploitants qui souhaitent se plier aux exigences des nouvelles réglementations. Cette formation complémentaire prodiguée par un expert extérieur et d'une durée de 4 jours est offerte par l'UAF (les frais d'hébergement, repas et trajets ne sont pas compris). Elle se tiendra à Paris et fera l'objet de 6 sessions de 10 à 25 participants. La première session se tiendra en mai 2016.

M. VERNHES souhaite passer sur le point social et invite les membres à lire la note sur le sujet (*note VIII, annexe 2*). Il introduit le sujet suivant qui concerne la navigation aérienne qui va être présenté par Jean-Claude SIMON. Il annonce son départ à la retraite et le remercie chaleureusement pour son action professionnelle et son efficacité au sein de l'UAF. Il invite les membres présents à l'applaudir.

---

## VIII. NAVIGATION AERIENNE

(Cf. note IX, annexe 2)

---

M. SIMON fait le point sur le dossier des ILS, le transfert des tours de contrôle aux exploitants quand la DSNA n'assure plus le contrôle aérien. Le détail de cette note technique figure en annexe 2 du présent compte-rendu.

M. VERNHES évoque le nouveau logo de l'UAF qui fait l'objet d'une réflexion au sein du Conseil d'administration. Une proposition sera faite ultérieurement aux membres lors d'une prochaine assemblée générale.

M. VERNHES invite les membres à lire les notes non présentées oralement. Elles figurent en annexe 2 du présent compte-rendu.

M. PETIT, directeur de l'aéroport d'Avignon et président de la commission UAF de l'aviation générale et d'affaires, annonce qu'un prochain séminaire « aviation générale » aura lieu en octobre 2016 à l'UAF et que la prochaine réunion décentralisée de la commission se tiendra le 30 juin 2016 à Angers.

Il remercie les membres pour leur attention et les invite à faire une pause avant de retrouver M. Edward ARKWRIGHT, Directeur Général exécutif, en charge du développement, de l'ingénierie, et de la transformation du groupe ADP, qui va prononcer son discours.

---

## DISCOURS DE M. ARKWHRIGHT

Directeur Général exécutif, en charge du développement, de l'ingénierie,  
et de la transformation du groupe ADP

---

### **« 1. L'AN 1 DES AEROPORTS OU LA MASSIFICATION DU TRANSPORT AERIEN.**

#### **a. Une massification sans précédent de la demande**

**On observe en effet une augmentation massive des voyageurs aériens** et, en leur sein, des touristes. Les dernières prévisions de l'IATA, datant de février 2016, indiquent que nous devrions voir plus de 7 milliards de passagers aériens, soit le double en moins de 20 ans du trafic actuel de 3,5Md de voyageurs – ce qui fait une croissance annuelle moyenne de 3,8%. Peu de secteurs peuvent se targuer d'une telle progression.

**Le boom spectaculaire est lié à la fois à l'augmentation de la population, à l'émergence et à l'ouverture de nouveaux pays, à l'amélioration du pouvoir d'achat de centaines de millions de personnes et au basculement d'une partie de cette demande pour des produits touristiques.** On peut dire que ce phénomène de massification touristique est, d'une certaine manière, une invention de la modernité, avec une part dans l'économie mondiale qui n'a jamais connu un tel niveau dans l'histoire. C'est déjà 7% du PIB en France, 1 million d'emplois directs et 1 million d'emplois indirects, pour l'essentiel non délocalisables.

Quant au fret aérien, **il représente moins de 2% des marchandises en volume mais 35% en valeur.** L'avion est le meilleur allié des secteurs comme les composants électroniques, les parfums, les pièces mécaniques, l'art. Ce marché mondial du fret devrait doubler, selon Boeing, dans les 20 ans à venir, grâce à la croissance asiatique et l'essor du e-commerce. Cela qui correspond à une croissance moyenne annuelle de 4,7%.

#### **b. Cette croissance représente une formidable opportunité pour nos territoires.**

**Le tourisme n'est pas un secteur économique tout à fait comme les autres. Ses retombées dans l'économie sont généralement supérieures pour le même chiffre d'affaires généré.** Un euro additionnel dans le tourisme a un effet multiplicateur de 3,2 en impacts directs, indirects et induits, contre 2,7 pour l'économie en général.

**Une simple règle de trois nous montre donc tout l'intérêt que nous avons à capter ces flux de voyageurs en Europe et, plus particulièrement, en France dans nos différents aéroports.** En 2012, les touristes chinois ont effectué 500 millions de voyages de plus d'un jour représentant 260 Md \$ de dépenses touristiques. En 2030, ils feront 1700 millions de voyages représentant 1800 Md \$... **Le tourisme change de dimension** et la France bénéficie d'atouts majeurs pour être le leader de cette industrie.

#### **c. Mais nous faisons tous face à des menaces qui peuvent, si elles sont mal anticipées, nous être dommageables.**

##### **1/ il y a d'abord les évolutions inhérentes au transport aérien.**

**Le développement de métropoles exacerbe la volonté des aéroports de devenir un Hub.**

Les aéroports du Golfe persiques ont adopté une politique très offensive pour renforcer leur hub et conquérir de nouveaux passagers. Ils s'appuient sur des compagnies capables d'offrir des tarifs très concurrentiels pour des raisons plus ou moins

avouables. Dans ce paysage, les aéroports ne sont que des actifs mis en concurrence les uns par rapport aux autres. Un écart durable de compétitivité ou de service peut être vite sanctionné. La part du trafic des aéroports du Golfe entre l'Asie et l'Europe est de 56 millions aujourd'hui contre 25 millions en 2008 (+124% en huit ans). Une étude de 2011 (Redondi, Malighetti, Paleari) a montré que tous les hubs faisaient face à une concurrence d'au moins trois autres hubs sur plus de 50% de leur marché origine-destination. Les coûts de changement supportés par les compagnies aériennes au moment d'un transfert d'une partie de leur activité d'un aéroport vers un autre sont faibles et en réduction constante (environ 10,2 dollars). Sans parler des compagnies low cost qui, depuis la libéralisation du transport aérien en 1997 en Europe, font clairement jouer la concurrence.

**Il n'y a donc guère de situation acquise d'autant moins que le pouvoir de négociation des compagnies aériennes se renforce.** La constitution d'alliances les renforce. Elles font des arbitrages entre Amsterdam, Londres, Paris, Francfort... Plusieurs critères entrent en jeu : redevances, qualité de l'accueil, avantages partagés avec d'autres compagnies de la même alliance. Les aéroports doivent y répondre et convaincre – et se dotent de départements commerciaux chargés de prospecter les compagnies.

**Au-delà, la concurrence se fera aussi dans notre capacité à nous adapter aux évolutions digitales.** Dans un monde de plus en plus caractérisé par l'ubérisation des modes de consommation, les infrastructures physiques lourdes comme les aéroports sont également concernées. Notre avenir dépend de notre capacité à nous adapter et à anticiper la transformation numérique, à gérer des processus automatisés de données, à renforcer notre relation au client pour lui rendre le meilleur service possible, à optimiser la gestion de nos flux.

2/ Il y a les **pressions migratoires**, qui peuvent faire voler en éclat le système Schengen.

**Nous observons actuellement un afflux massif de migrants de différentes provenances** (Syrie, Somalie, Yémen, Afrique subsaharienne, Balkans) qui passent principalement par la Grèce, les Balkans et le sud de l'Italie, la Libye. L'évaluation de leur nombre est un exercice difficile. Le HCR évoque 600 000 réfugiés arrivés dans l'UE en 2015 (Frontex parle de 630 000) et estime à 1 million leur nombre à prévoir en 2016. Le nombre de personnes passant entre Libye et Sicile est, à lui seul, évalué à au moins 250 000 par an.

**Ces flux ne devraient pas faiblir.** D'une part, les troubles que connaissent le Proche Orient et le Sahel ne semblent pas appelés à cesser rapidement et, d'autre part, est annoncée à moyen terme l'arrivée d'une nouvelle vague de réfugiés originaires d'Afrique subsaharienne, résultant de la démographie locale et de la pénurie alimentaire liée au désordre climatique. Il n'est pas déraisonnable de penser que la France sera potentiellement confrontée chaque année à un flux supplémentaire de l'ordre de 100 000 personnes (65 000 demandes/an actuellement).

**Il est donc nécessaire d'adopter dès à présent une posture cohérente, morale et crédible.** En dehors de toute question politique, qui n'est pas au centre des enjeux aujourd'hui, les aéroports seront impactés, notamment en cas de remise en cause des procédures Schengen. Il faut pouvoir proposer des solutions durables et humaines.

3/ il y a les **menaces de sécurité**, qui, on l'a vu, peuvent cibler des infrastructures symboliques comme les aéroports.

**Un petit retour en arrière peut nous montrer le chemin parcouru.** Depuis 1931, il y a eu 1067 détournements d'avions, hijackings en anglais, depuis le premier de l'histoire qui s'est produit au Pérou. A leur pic, dans les années 1960, la plupart avaient des motifs politiques ou criminels. Certains pirates de l'air souhaitaient gagner de l'argent

(comme D.B. Cooper, qui avait reçu 200 000 dollars en 1971). D'autres détournements ont servi pour des défections de personnes qui fuyaient le bloc de l'Est.

Mais ce sont les hijackings des années 1960 perpétrés par les organisations terroristes qui nous ont obligés à repenser la sécurité. 130 avions américains avaient été détournés entre 1968 et 1972. C'est dans les années 1970 que l'ACI a demandé que les passagers soient passés aux détecteurs des métaux, puis, aux détecteurs à explosifs. En 1969, 86 avions avaient été détournés. En 1999, le nombre est tombé à 13. On commença par les vols internationaux d'abord avant d'étendre ces mesures aux vols domestiques.

**Les attaques du 11 septembre ont fait passer le transport aérien dans une nouvelle dimension**, aux Etats-Unis comme dans le reste du monde. Les équipages des avions reçoivent des entraînements spéciaux. Ces mesures ont contribué à rendre le ciel plus sûr. Mais les attentats de Bruxelles ont montré que les infrastructures aéroportuaires sont également visées.

**Nous devons vivre avec ce risque et y répondre car il est probablement amené à durer.** Et c'est un enjeu commun à tous les aéroports, pas seulement français ou européens.

4/ Il y a enfin à prendre en compte les enjeux environnementaux.

**Le transport aérien est responsable d'environ 2% des émissions mondiales de CO2**, ce qui représentait, en 2013, 705 millions de tonnes, un chiffre supérieur aux émissions de tous les pays de l'UE, Allemagne mis à part. Mis en regard des autres modes de transport, l'aérien représente 12% des émissions du secteur quand le transport routier en représente 74%. Cependant, contrairement aux autres modes de transport, les émissions de l'aérien devraient croître de manière très importante tirées par le trafic aérien. L'OACI prévoit une augmentation des émissions de 63% d'ici à 2030 et de près de 300% d'ici à 2050 si aucune mesure n'est prise. Cela porterait à 4,5% la part du transport aérien dans les émissions de CO2 au niveau mondial.

Si nous voulons atteindre les objectifs globaux de limitation de la hausse des températures à 2°, fixés lors de la COP 21, chaque acteur doit prendre sa part, y compris le transport aérien et les aéroports. Il en va même de l'acceptabilité de notre croissance.

Vis-à-vis de tous ces enjeux, il y a plusieurs niveaux de réponse. L'Europe bien-sûr et la France.

## **2. L'EUROPE PROPOSE UNE PREMIERE REPONSE**

Dans ce contexte, l'union européenne tente une réponse politique après avoir fait le même constat que celui que je viens de dresser.

a. Le secteur aéronautique est un maillon essentiel de l'économie européenne

Le transport aérien est un secteur majeur de l'économie européenne avec 2 millions de d'emplois directs (et 5,5 millions d'emplois totaux), une contribution directe au PIB de l'UE de 110 milliards d'euros<sup>1</sup> (impact global de 510 milliards d'euros<sup>2</sup>, tourisme inclus) et une corrélation entre l'implantation de sièges de grandes entreprises et la disponibilité de vols intercontinentaux directs (une hausse de 10 % de l'offre de vols intercontinentaux se traduit par une hausse de 4 % du nombre de sièges des grandes entreprises).

**La croissance hors Europe**, surtout en Asie (40% du trafic mondial en 2034) fait apparaître une **concurrence forte** pour les compagnies aériennes et les aéroports de l'UE. Aussi, l'UE s'est dotée d'une stratégie ad hoc.

b. Stratégie aviation de la Commission européenne en faveur de la compétitivité du transport aérien européen.

La Commission européenne a présenté en décembre 2015 un plan stratégique qui vise à renforcer la compétitivité et la pérennité de l'ensemble de la chaîne de valeur du transport aérien de l'UE.

Pour la première fois, cette stratégie est formalisée dans un document centré sur le transport aérien quand les précédentes étaient intégrées dans un document couvrant tous les modes de transport. Cela traduit l'importance de notre secteur pour la Commission qui l'envisage comme une priorité pour stimuler l'emploi, la croissance et l'investissement en Europe.

Parmi les principaux éléments de cette nouvelle stratégie, je retiendrai **trois messages** :

1) La reconnaissance des **aéroports comme un élément clé de l'infrastructure de l'aviation civile** et que de leur performance dépend la compétitivité du transport aérien européen.

2) **La volonté d'exploiter les marchés en expansion** en améliorant l'accès aux marchés avec des pays tiers, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables;

3) **La volonté de supprimer les limites à la croissance au sol et dans ciel** en réduisant les contraintes de capacité et en améliorant l'efficacité et la connectivité;

1) Reconnaissance des aéroports comme maillon essentiel de la chaîne de valeur du transport aérien

La reconnaissance des aéroports comme maillon essentiel de la chaîne de valeur du transport aérien couronne le travail mené par l'UAF et l'ACI Europe pour mieux faire comprendre notre rôle, faire connaître notre modèle économique et faire accepter que nous sommes des acteurs à part entière dans ce secteur.

2) Exploiter les marchés en expansion

Conscient de l'essor de nouveaux marchés, la Commission souhaite accompagner la croissance du trafic en **libéralisant l'accès aux marchés émergents**.

Elle a donc inscrit dans sa stratégie l'ouverture de négociations de droits de trafic avec les pays à forte prévisions de croissance de trafic (Chine, ASEAN, Turquie et pays du Golfe pour ne citer qu'eux). Cette ouverture devra se faire en contrepartie d'une concurrence équitable entre les acteurs et notamment les transporteurs aériens.

Il est important de noter que la phase de négociations globales, i.e. entre l'UE et un Etat, exclurait la possibilité de négociations bilatérales, entre 2 Etats. Ce qui n'est pas sans poser problème pour la Chine notamment. J'ai donc insisté auprès du CA de l'ACI et de la Commissaire sur la possibilité de hiérarchiser les priorités et ne pas engager les discussions que pour les pays les moins prioritaires. Selon mes sources, les discussions au sein du Conseil semblent à ce jour s'orienter en priorité vers l'ASEAN, la Turquie et le Mexique.

3) Supprimer les limites de la croissance au sol et dans les airs

Il serait cependant vain de développer des liaisons supplémentaires si nous ne sommes pas en mesure d'accueillir des vols supplémentaires.

*Le principal défi qu'il faut relever pour garantir la croissance de l'aviation européenne consiste à réduire les contraintes de de fragmentation et d'inefficacité du ciel européen dont le surcoût pour les compagnies est estimé par la Commission à au moins 5 milliards € / an.*

*Voici un surcoût évitable que les compagnies aériennes pourraient dénoncer plutôt que de se focaliser sur les redevances aéroportuaires. Je les soutiendrai dans leurs démarches pour faire aboutir le Ciel Unique Européen. C'est un exemple concret de domaine dans lequel l'UE peut faire la différence en augmentant les capacités, en améliorant la sécurité et en diminuant les coûts tout en réduisant au maximum l'empreinte environnementale de l'aviation.*

*c. Cela suppose que l'Europe soit aussi capable de répondre à l'évolution du contexte sécuritaire pour le transport aérien.*

*Dans le sillage des attentats terroristes, la Commission et Eurocontrol ont multiplié les réunions de crise auxquelles l'ACI Europe fut associée. Trois conclusions se sont imposées :*

- l'absence de nécessité d'imposer des mesures supplémentaires au niveau européen*
- la nécessité de laisser aux Etats membres la responsabilité d'évaluer les risques et*
- le fait qu'imposer des procédures à l'entrée des terminaux ne faisait que déplacer le problème et présentait de nombreux inconvénients.*

*S'agissant des menaces politiques qui pèsent sur la libre circulation des citoyens au sein de l'espace Schengen, je me suis moi-même exprimé auprès du ministre de l'intérieur pour le convaincre de l'impossibilité de la réouverture des contrôles pour tous les passagers venant de l'espace Schengen.*

*Je pense qu'il ne faut pas céder à la tentation du renfermement. C'est le message qu'a fait passer l'ACI EUROPE auprès de la Commission européenne pour rappeler l'importance de la préservation du système Schengen – insistant sur le fait que toute suspension décidée au niveau national ne pouvait qu'être provisoire et proportionnée.*

### **3. LES AEROPORTS FRANÇAIS ONT TOUS LES ATOUTS POUR REpondre A CES DEFIS MAIS ILS DOIVENT FAIRE ENTENDRE LEUR VOIX**

*Pour répondre à ces défis, la France peut s'appuyer sur l'excellence de ses infrastructures. Plus particulièrement, il est à mon sens essentiel de nous appuyer sur trois leviers pour garantir notre succès dans le long terme :*

- Optimiser nos infrastructures en investissant et en innovant pour nous différencier ;*
- Conquérir de nouveaux clients, notamment en proposant une offre capable de susciter sa propre demande ;*
- Se projeter à l'international.*

*a. Optimiser, investir, innover.*

***Bien que reconnue, la qualité de nos infrastructures reste perfectible.** Il est nécessaire d'optimiser nos infrastructures pour répondre aux exigences de nos clients. Pour cela, il nous faut mener un travail fin et faire des choix aussi raisonnés que possibles. Les aéroports français et c'est surtout vrai pour les aéroports parisiens, sont des infrastructures anciennes. A mon sens, et c'est ce que j'ai souhaité faire au sein du groupe ADP, nos efforts devraient porter sur :*

- L'optimisation des capacités existantes qui devront nous permettre d'offrir un service encore plus efficace à nos compagnies.*

- *L'investissement dans des infrastructures lorsque celles-ci sont rendues nécessaires par l'évolution prévisible des trafics*
- *Un effort financier substantiel dans l'innovation pour penser l'aéroport du futur.*

***Il est plus que temps d'utiliser les technologies pour améliorer notre compétitivité et celle des compagnies.*** Cela touche tous les aspects de notre modèle économique, des déposes bagages aux systèmes d'embarquement en passant, côté piste par les mires de guidage, le tout permettant de gagner de précieuses minutes lors des rotations au sol et donc de réduire les coûts.

*Mais cette innovation doit aussi nous permettre de mieux connaître nos clients et de leur rendre le meilleur service possible. L'aéroport est un hub de voyageurs mais aussi un hub de données. Le numérique aide à enrichir la relation avec les passagers qui fréquentent l'aéroport. Le smartphone est le moyen de communication le plus efficace entre l'infrastructure intelligente et le passager. Les capteurs peuvent aussi permettre d'optimiser l'expérience client, avec tout un éventail de services de conciergerie, comme la livraison dans l'avion, des moyens de transports autonomes au sein des terminaux etc.*

#### ***b. Attirer***

*Dans la concurrence mondiale, nous devons développer également nos forces commerciales pour attirer davantage de compagnies et davantage de passagers.*

- *C'est toute la stratégie de "route développement" que nous avons mise en œuvre pour inciter les compagnies à ouvrir plus de lignes. Cela passe par la desserte d'un nombre important d'aéroports maillant le territoire mais aussi par la nécessité de conforter des hubs aéroportuaires de taille critique, qui soient de véritables nœuds de connexion avec des moyens ferrés, aériens et autoroutiers forts.*
- *Tout se passe comme si, au niveau international, les grands aéroports allaient devenir de grandes parques, dont l'image comptera toujours plus dans le choix des touristes et des passagers pour se rendre vers telle ou telle destination, ou emprunter telle ou telle route. Les grands aéroports deviennent aussi des marques, et, des promesses de qualité de services pour les usagers. Nous devons faire en sorte que ce temps subi du voyage devienne de plus en plus un temps agréable et un temps utile pour les passagers.*

***Je suis convaincu que cette stratégie est la bonne. La course déflationniste serait catastrophique.*** D'une part, car nous avons, en tant que gestionnaires, d'importants coûts fixes que nous ne pourrions alors assurer. D'autre part, parce que la montée en gamme des compagnies low costs nous montre que le passager attend quelque chose de spécial quand il prend l'avion. Il sera prêt à payer pour un vrai service plutôt que d'avoir seulement une offre bas de gamme. Tout se passe comme si nous allions vers une partition des aéroports en deux groupes : 1/ d'un côté de petits aéroports jouant sur les prix, et étant condamnés à être rachetés par des groupes ; 2/ de grandes groupes qui deviennent des marques, reflet d'un savoir-faire en matière de qualité de service.

#### ***c. Se développer à l'international.***

*Troisième axe pour l'avenir des aéroports français, c'est, presque naturellement pour un aéroport, l'international. Je crois fermement aux alliances capitalistiques entre plateformes. Les Etats vont progressivement relâcher leur étreinte sur les aéroports avec la libéralisation du transport aérien. Il y a un intérêt à la concentration car il s'agit de savoir-faire très particuliers qui peuvent être reproduits dans d'autres pays. Chez ADP, nous pouvons nous appuyer sur nos références, à Paris et Istanbul par exemple, en misant aussi sur nos alliances : Schiphol Group, TAV Airports. Ces expertises nous ont permis d'être retenus comme le principal acteur du consortium vainqueur de la*

concession de l'aéroport de Santiago du Chili ou sur le concours d'architecture du nouveau terminal de l'aéroport de Pékin.

**Conclusion : la nécessité de nous mobiliser ENSEMBLE**

Vous le voyez, dans cet environnement en pleine mutation, toutes les conditions sont réunies pour garantir le succès du transport aérien européen et des aéroports français. La seule condition : que tous les acteurs se mobilisent.

- l'Europe pour construire un ciel aérien efficace et créer des ponts avec les marchés émergents,
- les aéroports pour tenir leur promesse de capacité et de qualité.

Cette mobilisation commune, elle peut se faire sur la question de l'environnement et sur celle de la défense du modèle aéroportuaire.

**i) Sur l'environnement, je reste persuadé que l'avenir du transport aérien passe par une prise de conscience accrue des enjeux environnementaux.**

Les aéroports européens sont déjà passés aux actes pour réduire leur impact avec le programme Airport Carbon Accreditation. Il vise à certifier et mesurer les actions en faveur de l'environnement de nos aéroports selon 4 niveaux. Aujourd'hui, cela concerne 93 aéroports en Europe et 157 aéroports dans le monde qui représentent 66% du trafic aérien en Europe et 33% du trafic aérien dans le monde. Aujourd'hui 20 aéroports sont déjà au niveau 4 du programme Airport Carbon Accreditation, i.e. sont neutres en carbone. A l'occasion de la COP 21, je me suis engagé en tant que Président de l'ACI Europe à ce que 50 aéroports européens soient neutres en carbone d'ici à 2030.

Voici encore un champ dans lequel les aéroports européens sont les pionniers. C'est bien la preuve qu'une mobilisation européenne réussie pour avoir un impact fort. Il en va aussi de l'acceptation de notre activité auprès des pouvoirs publics et de nos voisins.

**ii) Les aéroports sont des acteurs majeurs des territoires mais, pour leur développement, ils doivent bénéficier du soutien des autorités.**

La Commission européenne l'a bien dit dans sa stratégie aviation : les aéroports sont des acteurs essentiels du transport aérien. A ce titre, elle n'a pas souhaité ouvrir le débat sur le niveau des redevances aéroportuaires qu'elle estime être bien encadrées par la directive actuelle. Cette question n'est cependant pas complètement derrière nous puisque l'association des compagnies aériennes Airlines 4 Europe continue d'en faire une priorité de son discours. Cette dernière avait publié une étude pour le moins tendancieuse en janvier dernier à laquelle l'ACI Europe a répondu cette semaine.

Je ne peux me résoudre à accepter les accusations d'Airlines 4 Europe sur le niveau de nos redevances et notre modèle économique d'autant que les aéroports représentent une partie infime des charges des compagnies aériennes (moins de 2% contre 50% à 70% pour le pétrole et la masse salariale). J'ai eu l'occasion de le dire en public devant Mme la Commissaire européenne et devant les patrons des plus grandes compagnies lors du sommet de l'UE sur le transport aérien de janvier dernier : les compagnies aériennes et les aéroports doivent travailler main dans la main pour répondre aux défis venant de l'extérieur. Mais cela nous devons le dire – et le dire ENSEMBLE.

Merci beaucoup. »

---

## QUESTIONS-REPONSES

---

M. VERNHES remercie M. ARKWRIGHT pour son discours à la fois très clair et précis qui a mis l'accent sur les principaux sujets actuels des aéroports. Il ajoute que la coopération des aéroports français avec l'ACI Europe va continuer à s'intensifier.

Le président démarre le débat en posant une question à l'intervenant.

M. VERNHES qui estime que l'évolution des aéroports est très importante depuis dix ans, demande comment le groupe ADP voit cette évolution des aéroports régionaux qui cherchent à développer leur trafic international et qui changent de structure capitalistique. Il souhaite également connaître la vision du groupe sur les aéroports décentralisés qui font l'objet de beaucoup de réflexion sur l'organisation et l'économie territoriale.

M. ARKWHRIGHT répond, sans risque de conflit d'intérêt, puisque le groupe ADP a annoncé publiquement ne pas s'intéresser au rachat des parts mises en vente par l'Etat des Aéroports de Lyon et de Nice. Il estime que plus il y a d'aéroports dans un pays, plus le secteur se porte bien, si l'on reste schématique. C'est-à-dire que le groupe considère que le nombre élevé d'aéroports en France et son maillage du territoire est une chance et une force, pour un pays touristique, industriel et d'innovation. Il estime qu'il faut préserver l'existant, l'aéroport étant un bien non reproductible. En créer aujourd'hui n'est pas chose aisée. C'est un actif qui ne se retrouve pas dans beaucoup de pays européens. Dès lors que l'aéroport est moteur d'activité, il faut le préserver dans des conditions économiques adaptées à la taille de la structure. Il rappelle que les aéroports se situent dans un contexte à fortes interactions qui relèvent de la concurrence certes mais aussi des complémentarités et des synergies. Par exemple, à Paris, le groupe ADP travaille sur la notion de « système aéroportuaire francilien » c'est un parti-pris qui n'a pas été celui de Londres qui a choisi d'éclater l'aéroportuaire de leur capital. Pour l'ensemble du territoire, il s'agit du système aéroportuaire français qu'il faut pouvoir qualifier et dont il faudrait pouvoir montrer les atouts qui sont les siens. Ces atouts sont notamment le fait de pouvoir développer un potentiel origine/destinations qui accompagne la massification des voyageurs évoquée plus haut. Il ajoute que ce potentiel est d'ailleurs saisi par un certain nombre d'aéroports régionaux, grâce au développement des compagnies low cost, notamment, dans un secteur où l'offre révèle une demande. Il considère également que les hubs sont non reproductibles, puisqu'il s'agit d'un binôme entre une compagnie basée ou une alliance de compagnies et un gestionnaire d'infrastructure. C'est autour de cette dialectique origine/destination et alimentation de hub que le groupe ADP travaille sa stratégie en matière de droits de trafic.

M. PERSONNE évoque l'alliance A4E qui bouleverse la donne en termes de représentativité des compagnies aériennes. Cette association a en ligne de mire les redevances aéroportuares. Il demande à l'intervenant ce qu'il en pense et comment agir efficacement en matière de lobbying pour défendre la position des aéroports. Une deuxième question porte sur l'alimentation nécessaire du hub de Paris mais qui entraîne le gel de la situation de l'ensemble des aéroports régionaux. Il doute du fait que l'introduction de nouveaux droits de trafic sur les aéroports puisse vraiment fragiliser le hub de Paris. Il témoigne d'ailleurs avoir constaté que sur l'aéroport de Bordeaux, une ligne s'est ouverte vers le puissant hub d'Istanbul et n'a pas eu pour autant d'impact sur la ligne vers CDG. Il rappelle que l'UAF a écrit sur ce sujet pour l'octroi de droits de trafic par les aéroports régionaux par opposition à la stratégie de convergence vers le hub parisien du groupe ADP.

M. ARKWHRIGHT répond que l'on peut se réjouir de l'existence des associations aéroportuares en Europe telles que l'ACI Europe et l'association des cinq plus grands aéroports européens, dont la parole est assez forte et dont le groupe ADP est membre. Il ajoute que les compagnies et les aéroports ont beaucoup de sujets en commun autour de la compétitivité, ce qui est un atout pour les discussions au niveau de l'Europe. Les points de friction portent notamment sur les redevances et arrivent par vagues. Ce que dit l'ACI Europe par rapport au sujet des redevances c'est de ne pas tomber dans le piège car il évince tous les autres débats importants. M. ARKWHRIGHT

estime qu'en revanche, si A4E peut faire bouger d'autres sujets qui intéressent les aéroports, par exemple, le sujet des droits de trafic, cela peut être productif pour tout le secteur. Sur le sujet du hub de CDG, il corrige le fait d'utiliser les termes de « défense » et de « protection » du hub. Il précise que le groupe n'est pas sur un mode défensif puisque que le hub se situe sur un mode en croissance et ouvert, ce qui est incompatible. Ce que dit ADP c'est que lorsqu'on ouvre une ligne vers un autre hub, cela n'affecte pas sensiblement la liaison entre un aéroport donné (ex. Bordeaux) et CDG mais cela va fragiliser l'équilibre de la connectivité du long-courrier ou du moyen-courrier desservi depuis CDG. Ce qui a été modélisé avec l'alliance qui est l'autre partie du hub de CDG, c'est que les effets sur la connectivité et sur la compagnie qui va opérer sur ce hub, sont bien plus négatifs qu'il n'y paraissait. En dynamique cela peut affecter la rentabilité des lignes. Un équilibre doit être trouvé, car il faut continuer à développer les lignes origine/ destinations qui peuvent l'être. Dès lors que la ligne alimente un hub, il faut réfléchir à l'impact et à la dynamique globale. Il précise que ce ne sont pas 50 000 passagers qui vont faire la différence à CDG.

M. DOMINIAK, président du SCARA, indique qu'il est sensible au discours de M. ARKWRIGHT qui parle d'améliorer la compétitivité. Le SCARA ne peut qu'y souscrire. Il pense avoir entendu que le groupe ADP souhaitait moins de régulation côté Europe, en favorisant une approche de type marché. Il estime que les aéroports sont en situation monopolistique même si ce n'est plus au sens du passé, avec des grandes compagnies nationales très présentes. Pour cette raison, le SCARA est attaché à une régulation efficace, transparente. Il ajoute avoir des craintes sur la nouvelle structure ASI qui va être mise en place et qui ne semble toujours pas conforme à ce qu'il faudrait faire mais cela fait l'objet d'un autre débat. Il évoque ensuite l'aspect de la connectivité. Il ne comprend pas la politique tarifaire du groupe ADP qui vise apparemment à attirer les gros porteurs plutôt que les petits. Pour ce qui concerne les autres aéroports, le SCARA est très inquiet quant aux privatisations à venir car il craint que le dialogue, de partenariat et la coopération nécessaire entre les différents acteurs ne soient plus pratiqués.

M. ARKWRIGHT précise qu'il n'a pas voulu dire que le groupe ADP ne souhaitait pas de régulation mais qu'il estime que la directive sur la régulation existante était suffisante. Il ajoute pour répondre à la question du monopole des aéroports, que le groupe se considère comme étant en concurrence avec d'autres aéroports. D'abord l'aéroport est en concurrence de façon manifeste sur toute la correspondance et ensuite il l'est de plus en plus sur le long courrier avec un exemple depuis novembre sur le faisceau « Chine » : le nombre de touristes chinois qui viennent à Paris en ayant atterri dans un aéroport hors de France et qui repartiront d'Europe dans un aéroport non français alors qu'il venait ou repartait de CDG est assez important. M. ARKWRIGHT a constaté que des stratégies de Tours Opérateurs ont pour but d'éviter le passage en avion par la France. Ainsi, ils amènent les touristes en car à Bonn, en Allemagne, depuis l'Italie, puis passent une journée à Paris où ils prennent le Thalys ou l'Eurostar. Ceci est un exemple de détournement mais néanmoins symptomatique du phénomène. La concurrence est également présente avec d'autres aéroports, tels que Beauvais par exemple ou encore avec d'autres modes de transports. La Commission le dit aussi et en tire des conclusions. Il est d'accord avec le président du SCARA sur l'importance de la régulation dans le dialogue, ces occasions institutionnelles de dialogue sur la base d'éléments stables et normés.

Sur le décret ASI qui concerne un certain nombre d'aéroports, le décret serait en finalisation d'examen au Conseil d'Etat et devrait sortir de façon imminente. Il s'inscrit bien dans le cadre de la Directive. M. ARKWRIGHT espère que cette opinion sera partagée par l'ensemble des acteurs mais il ne doute pas, dans le cas contraire, que certains acteurs solliciteraient l'arbitrage des juridictions administratives, comme ils en ont pris l'habitude.

Sur la politique tarifaire du Groupe ADP, il informe l'assistance que la grille a été complètement revue au 1<sup>er</sup> avril 2016 afin que l'aéroport soit plus compétitif sur le long courrier et la correspondance, et pour tenir compte des contraintes d'infrastructures, un système de récompense a été instauré pour les transporteurs aériens qui effectuent les rotations les plus courtes ou qui sont basés à Paris, entre autres critères. Il indique se tenir à la disposition des membres pour toute précision sur le sujet. Il consent que ces partis-pris dans la politique tarifaire, en corrélation avec la stratégie du groupe, occasionne des satisfaits et des insatisfaits. Enfin sur la question relative à la privatisation des aéroports de Nice et de Lyon, il ne se juge pas le mieux placé pour répondre à cette question.

M. VERNHES souhaite compléter la réponse de M. ARKWHRIGHT sur l'ASI. Il indique que la position de l'UAF rejoint celle du groupe ADP et il espère que la structure qui se mettra en place va certes permettre le dialogue et les échanges, mais surtout, offrir de la sécurité aux aéroports du point de vue tarifaire, et de ne pas tomber dans des contestations sans fin. Il demande si la DGAC veut intervenir sur ce sujet. Sur le cas de la privatisation des aéroports de Lyon et Nice, M. VERNHES comprend les craintes des compagnies au sujet des privatisations mais tient à les rassurer en se reposant sur la réforme visant à créer des sociétés aéroportuaires et qui montre que le dispositif a fonctionné dans tous les aéroports. La seconde phase qui a été clairement affichée dans la loi était que l'Etat ne pouvait pas rester propriétaire, régulateur et exploitant en étant majoritaire. De l'avis du président, qui sera à vérifier avec plus de recul, c'est une bonne chose d'avoir un nouvel entrant qui complète et finalise cet esprit d'entreprise nécessaire au fonctionnement d'un aéroport aujourd'hui. Il ajoute qu'à Toulouse, si l'investisseur est chinois, avec des différences culturelles importantes, il ne peut agir sans concertation avec les locaux. Il constate que dans le cadre d'une implantation à long terme, il a le souci de prendre des avis, de s'adapter et de développer l'aéroport, comme ce sera le cas pour tout investisseur privé.

M. REGIS indique qu'il a été intéressé par l'exemple évoqué par M. ARKWHRIGHT sur les touristes chinois passant par Bonn pour éviter les aéroports français. M. REGIS souhaite aller plus loin où les chinois arrivent sur un aéroport du sud de la France, tel que Toulouse, Marseille ou Lyon pour se rendre ensuite à Paris. Il demande si le groupe ADP aurait la même bienveillance que lorsque ces touristes se rendent à Bonn en car depuis l'Italie ?

M. ARKWHRIGHT revient sur son exemple et indique que c'était une illustration de sa réponse à M. DOMINIAK quant aux évolutions très rapides d'une nouvelle forme de concurrence. Il ajoute que quand le groupe ADP s'est positionné sur la privatisation de Toulouse c'est en ayant la certitude que des synergies pouvaient être effectuées et que les deux plates-formes pouvaient se développer. Pour les Aéroports de Lyon si le groupe s'est désengagé très tôt c'est parce que ce développement commun ne pouvait pas être exercé dans les mêmes conditions.

M. ARKWHRIGHT préfère que les chinois partent ou/et arrivent de Paris mais sinon il préfère qu'ils viennent de Marseille. Il rappelle que l'actionnaire majoritaire des aéroports français est l'Etat...

M. VERNHES remercie M. ARKWHRIGHT pour son intervention qu'il a faite au pied levé en remplacement de M. DE ROMANET.

M. VERNHES invite M. MEREYDE, directeur de l'aéroport d'Orly à faire part de l'actualité de son aéroport et des évolutions envisagées.

M. MEREYDE indique que la croissance du trafic d'Orly est soutenue depuis plusieurs années, tirée par une progression de l'emport moyen (de 118 à 128 passagers

transportés par vol entre 2012 et 2015). Avec un trafic qui croît, des compagnies aériennes qui développent leur réseau, le diversifient et améliorent leur taux de remplissage, une adaptation de l'outil de production et de l'infrastructure a été lancée il y a quelques années. Il faut pousser les murs : Orly avait une capacité nominale de 27 millions de passagers et M. MEREYDE estime que les 30 millions seront atteints en 2016. Plusieurs projets ont été lancés pour adapter la capacité à la fois en volume mais également en niveau de service afin de s'adapter aux différentes typologies de clients, avec des horaires étendus et au temps passé dans l'aérogare. Il indique que la jetée internationale d'Orly Sud a été mise en service en mars, de laquelle partent l'essentiel des passagers internationaux sauf les passagers Air France, British Airways et OpenSkies qui partent d'Orly Ouest. Ces travaux ont permis à court terme de faire une première amélioration de volume, d'espace et de confort, en particulier pour une bonne partie des destinations ultra marines. La mise en service du bâtiment de jonction reliant Orly Sud à Orly Ouest interviendra en mars 2019. D'une taille de 80 000m<sup>2</sup>, ce bâtiment accueillera du trafic Schengen et international qui permettra d'accueillir le trafic international présent à Orly Ouest. Il évoque également le « standard III » qui va être compliqué entre les délais à respecter et les travaux à effectuer sous exploitation. Sur la question du territoire, le bruit baisse depuis des années, ce qui s'explique d'abord par une modernisation des flottes, avec des avions de plus en plus silencieux et une progression de l'emport moyen. Concernant l'emploi, si une plus grande productivité est constatée sur les prestations normales, le développement des services offerts aux compagnies et aux passagers permet de maintenir l'emploi à un niveau très soutenu. M. MEREYDE indique que sur Orly, 1 000 emplois directs seront dus aux travaux, sans compter les importants travaux de rénovation de piste et d'infrastructures qui sont aussi prévus. Il annonce que les charges fiscales de l'aéroport d'Orly ont augmenté sensiblement et que la situation économique des collectivités est mauvaise, ce qui rendra difficile tout financement des aéroports. Le couvre-feu de l'aéroport (23h30-6h) est un équilibre indispensable à ne pas toucher, car il permet de laisser le temps de bon enchaînement de rotation pour les compagnies basées pour les moyens courriers, et adapté aux longs courriers également, sans parler des riverains. Le couvre-feu est mis en place à Frankfort et est à l'étude à Londres. Il indique que le 1<sup>er</sup> Ministre est venu pour la montée de la première charpente du bâtiment de jonction. Il interprète sa présence comme un beau soutien de l'Etat quant au rôle de l'aéroport en matière de développement économique. Il rappelle que le nombre de créneaux sur Orly est plafonné à 250 000.

Le président VERNHES souhaite également avoir le point de vue du nouveau directeur du Bourget, M. MANKEWICH, sur l'aviation générale et d'affaires, sur les difficultés que rencontrent les compagnies de ce segment et son potentiel et enfin, sur l'actualité de l'aéroport.

M. MANKEWICH indique que le trafic de l'aéroport stagne. En termes de développement des infrastructures, l'aéroport est, dans une moindre mesure, dans une démarche identique à celle des autres aéroports du groupe. Sur la partie aéronautique, la plate-forme est en phase de conversion du certificat. Des gros projets devraient commencer cette année sur un cycle de deux ans avec des infrastructures très haut de gamme. Le développement est poursuivi sur les infrastructures d'accueil et dans la création de centres de formation. Les préoccupations se portent également sur les 10 autres aérodromes d'Ile de France et l'héliport d'Issy les Moulineaux. Le travail essentiel porte sur la récupération du point de passage frontalier sur Toussus le Noble et Pontoise (perdu en 2011) qui ont connu une chute de trafic importante et qu'il conviendrait de redynamiser.

Sans question supplémentaire, M. VERNHES remercie les membres pour leur présence et lève la séance.

## **ANNEXE 1**

### **LES PRESENTS**

## Les présents à l'Assemblée générale de l'UAF du 19 MAI 2016

NOM	PRENOM	FONCTION	ORGANISME
ARNAUD	Jérôme	Directeur d'exploitation aéroportuaire	SNC LAVALIN
ASSAILLY	Christian	Président Conseil de surveillance	AEROPORT DE LA REUNION
BERTAUD	Michel	Directeur	SYNDICAT MIXTE AGEN
BERTO	Jean-Jacques	Directeur d'exploitation	SEADJ - AEROPORT DOLE
BILGER	Bertrand	Directeur général	SEATLP - AEROPORT TARBES
BLANCHET	Dany	Directeur	AEROPORT BRIVE
BOMETON	Eric	Directeur général	SAEML AIR 12 (RODEZ)
BOREL	Jean-Charles	Directeur aéroport	RAAP - AEROPORT ALBERT
BRILLE	Jean-Louis	Responsable qualité et environnement	AEROPORT DE BREST
BRUGUIER	Lilian	Directrice	SENA - AEROPORT NIMES
CHEVALIER	Christian		CABINET PRIMAUDIT
COLLARD	Patrick	Directeur de cabinet	GROUPE ADP
COMBAT	Emmanuel	Directeur	SAGEB - AEROPORT BEAUVAIS
COURAT	Valérie	Directrice administrative	AEROPORT CHATEAUROUX
DEGEUSER	Joséphine	Chargée de mission	SYNDICAT MIXTE POLE D'ACTIVITES DE VILLAROCHE
ELLOUET	Jean-François	Directeur	AEROPORT DEAUVILLE
FOESSEL	Jean-Louis	Directeur général	SYNDICAT MIXTE MELUN VILLAROCHE
GILBERT	Antoine	Vice-Président en charge des infrastructures	SEARD - AEROPORTS RENNES ET DINARD
HAIZE HAGRON	Maryline	Directrice	AEROPORT DE CAEN
HERMENT LEONARD	Françoise	Directeur général	EPMNL (METZ-NANCY-LORRAINE)
HO YOU FAT	Jean-Yves	Président commission aéroport	CCI CAYENNE
JOURT	André	Vice-Président aéroport	CCI BREST
JUIN	Thomas	Directeur	AEROPORT LA ROCHELLE
LE BOUR	Anne	Directrice communication	VINCI AIRPORTS
LEFRESNE	Didier	Directeur d'exploitation	AEROPORT CHATEAUROUX
MARIE	François	Directeur général adjoint	AEROPORTS DU GRAND OUEST
MAYER	Claude	Commissaire aux comptes	CABINET PRIMAUDIT
MAZURKIEWICZ	Bruno	Directeur Aéroport du Bourget	GROUPE ADP
MEREYDE	Franck	Directeur de Paris-Orly	GROUPE ADP
MINOT	Jean-Christophe	Président directeur général	SOGAREL - AEROPORT LILLE
MONFORT	Jean-Paul	Directeur	AERODROME MERVILLE
NOEL	Jean-Paul	Président du Directoire	AEROPORT DE LA REUNION
NOTEBAERT	Nicolas	Président	VINCI AIRPORTS
ORLOWSKI	Pascal	Chargé de mission	COMMUNAUTE AGGLO. BOURGES
PERSONNE	Pascal	Président du Directoire	AEROPORT DE BORDEAUX SA
PETIT	Bénédict	Directeur	AEROPORT AVIGNON
PINTENET	Jean-Claude	Expert comptable	ENC
REGIS	Pierre	Président du Directoire	AEROPORT MARSEILLE
REY	Pascal	Directeur	SYNDICAT MIXTE LE PUY
RICHARD	Olivier	Directeur général	CCI FLERS
SABEH	Youssef	Président	SNC LAVALIN AEROPORTS
SEBASTIEN	Nathalie	DAF membre du Directoire	SAMAC - AEROPORT MARTINIQUE
STAGNARO	Jean-Pierre	Directeur	SGAAM - AEROPORT ANGERS
TELLIER	Gilles	Directeur	SEARD - AEROPORTS RENNES ET DINARD
THODIARD	Frantz	Président du Directoire	SAMAC - AEROPORT MARTINIQUE
VERNHES	Jean-Michel	Président Directoire AEROPORT TOULOUSE	Président de l'UAF
VIOT	Dominique	Directrice	SYNDICAT MIXTE LILLE ET MERVILLE
VOISIN	Patrick	Directeur	CONSEIL GENERAL DE LA MARNE
WIACEK	Jean	Chargé de mission	FEDERATION FRANCAISE AERONAUTIQUE

*57 membres étaient représentés à l'Assemblée générale du 19 mai 2016. 12 pouvoirs ont été donnés aux participants. Plus de la moitié des membres ayant été présents, l'Assemblée a donc pu valablement délibérer.*

## Présence de la délégation générale

M. ALIOTTI	Délégué général
Mme BODIN	Comptable
Mme CADIOU	Assistante de direction
M. EBERHARD	Adjoint au délégué général
M. LINGLART	Responsable juridique affaires sociales
M. GUYMAR	Juriste droit public
Mme MONEGER	Chargée de communication
M. SCIARA	Chargé de mission sécurité
M. SIMON	Conseiller technique
Mlle VINETTE	Secrétaire

## **ANNEXE 2**

### **LES NOTES**

---

## I. ORGANISATION DE LA DÉLÉGATION : ARRIVÉES ET DÉPARTS- (Pas de note)

---

## II. COMPTES DE L'EXERCICE 2015 Rapport du trésorier à l'Assemblée Générale

---

Les produits de l'exercice 2015 s'élèvent à la somme de 1 597 302 €. Ce montant est un peu inférieur à celui prévu au budget qui était de 1 632 100 €, soit une différence en moins de 34 798 €, soit 2,13%.

Les charges quant à elles s'élèvent à la somme de 1 455 823 € pour une prévision de 1 608 400 € soit une différence en moins de 152 577 €, soit 9,49%.

Compte tenu de ces éléments le résultat d'exploitation de l'exercice est positif de 141 480 €.

Après prise en compte d'un résultat financier positif de 193 542 €, d'un résultat exceptionnel positif de 2 706 € (cf. ligne 54) et de l'impôt sur les bénéfices de 50 963 € le résultat de l'exercice 2015 se solde par un bénéfice de 286 765 €.

### **PRODUITS D'EXPLOITATION**

#### 1-Cotisations

Le barème des cotisations, voté en assemblée générale de novembre 2014, n'a pas été augmenté.

Le montant des cotisations est sensiblement en dessous de celui du budget voté, en raison du départ de deux adhérents (un membre associé, le Conseil Régional de Bretagne et un gestionnaire, la CCI de Abbeville).

#### 2-Participation Assemblée Générale

Elle est en légère augmentation par rapport au budget.

#### 3-Autres Produits

Le montant de ces produits est inférieur à celui prévu dans le budget, il se compose :

- de la quote-part régie publicitaire de notre site internet [www.aeroport.fr](http://www.aeroport.fr) ;
- des prestations effectuées pour le compte de l'assureur Global Aerospace pour 50 000 €.

#### 5-Assises Qualité

le montant relatif aux 8<sup>èmes</sup> Assises Nationales de la Qualité en Aéroport à Lyon le 22 octobre 2015 est en rapport avec les dépenses de participation à l'organisation de cet évènement (cf. ligne 24)

## **CHARGES D'EXPLOITATION**

### 8-Protection Juridique

RAS

### 9-Location des locaux

Le montant est supérieur à celui du budget 2015, c'est en raison de la prise en charge d'un trimestre entier de loyer des anciens locaux de l'UAF, sans la quote-part financière du colocataire, la société lénair et un loyer en double suite à la prise des nouveaux locaux à compter du 1<sup>er</sup> mars.

### 10-Nettoyage, Entretien, Maintenance

Ce poste tient compte de frais de déménagement pour un total de 5 688 €.

### 11-Fournitures et autres achats

Le montant des comptes 2015 est inférieur à celui du budget, il tient compte des frais d'installation dans les nouveaux locaux.

### 12-Réunions séminaires missions

Le montant est inférieur à celui du budget.

### 18-Poste et télécom

Le poste est en diminution par rapport à l'exercice 2014 et inférieur au budget 2015. Les contrats téléphoniques ont été renégociés et l'opérateur a été changé ce qui permet de constater une baisse significative en 2015.

### 19-Etudes

Ce poste se compose entre autres :

- d'une étude BVA pour 3 770 €,
- des frais d'étude du comité de rédaction en charge du dossier « financement des missions régaliennes ».

### 20-Honoraires juridiques

Ce poste tient compte d'une assistance lobbying Européen (Athenora) pour 14 510 €, du cabinet Barthélemy pour 5 600 € et des frais d'avocat concernant un litige avec la société Tryom sur l'affaire « enquêtes de satisfaction des passagers aériens » pour 4 250 €.

### 21-Autres Honoraires et documentation

Le montant tient compte de frais d'avocat pour le litige SPVM/UAF pour 1 600 € et des honoraires pour une mission de recrutement d'un montant de 24 000 €.

### 22-Sponsor Publicité, Assise, Colloques aéroports

Les dépenses enregistrées pour la réalisation de l'évènement « 8<sup>èmes</sup> Assises Nationales de la Qualité en Aéroport à Lyon » sont en rapport avec les participations des sponsors (ligne 6).

### 26-Portail internet

Le montant est inférieur à celui du budget 2015. Il tient compte :

- de la maintenance annuelle « webmastering et informatique » pour 36 986 € avec une baisse annuelle autour de 10 000 € par rapport aux comptes 2014,
- des frais d'hébergement et de maintenance de la plateforme LMS de Formalearning pour 4 920 €.

### 30-Cotisations/Abonnements

Ce poste inclut la cotisation FNAM de 48 500 €.

### 31-Concours Divers

RAS

### 36-Charges salariales

Elles sont en baisse par rapport à 2014 (hors remboursement Fongecif) et inférieures aux prévisions du budget 2015. La prise en charge du nouveau collaborateur ne sera effective qu'à partir de l'exercice 2016.

### 41-Impôts et Taxes

Ils sont en diminution par rapport aux comptes 2014 et inférieurs au budget 2015. Cela est dû à la réduction des taxes sur les locaux.

### 45-Dotations Amortissements sur les Immobilisations

Comme il a été prévu dans le budget 2015, ce poste tient compte de l'installation et l'aménagement des nouveaux locaux.

### 46-Autres charges

RAS.

### 49-Produits Financiers

Les produits financiers s'élèvent à 193 542 €. Ils sont le résultat des placements de l'UAF en compte Epargne pour 9 384 € et des dividendes versés par lénair pour un montant de 184 158 €.

### 54-Résultat exceptionnel

C'est le résultat de la cession des parts lénair pour 5 731 € et après déduction des charges exceptionnelles provenant de la rupture de contrats liés aux anciens locaux.

### 55 – Impôts

Le montant tient compte des charges non déductibles, du CICE (crédit d'impôt pour la compétitivité de l'emploi) et d'une taxation réduite des dividendes versés par lénair.

## **RESULTAT DE L'EXERCICE 2015**

Le résultat de l'exercice après impôt s'élève à 286 765 € qu'il est proposé d'affecter au poste report à nouveau.

## **BILAN**

Au 31 décembre 2015, les fonds propres de l'UAF se montent à 1 237 748 €.

## UAF - COMPTES AU 31/12/15

Produits d'exploitation		Comptes au 31/12/2014		budget 2015		Comptes 31/12/2015	
1	Cotisations		1 438 769		1 450 000		1 448 740
2	Participation AG		5 006		4 000		4 266
3	Autres produits						
4	Etudes		86 674	3 100	68 100	3 100	66 296
5	Refacturations diverses	86 674		65 000		63 196	
6	Assises qualité				110 000		78 000
7	<b>Total produits d'exploitation</b>		<b>1 530 448</b>		<b>1 632 100</b>		<b>1 597 302</b>
Charges d'exploitation		Comptes au 31/12/2014		budget 2015		Comptes 31/12/2015	
8	Protection juridique		24 194		24 500		24 771
9	Locations		171 812		163 000		172 634
10	Nettoyage, entretien, maintenance		21 257		36 000		23 553
11	Fournitures et autres achats		7 868		20 000		10 474
12	Réunions, séminaires, assemblées, missions						
13	Colloques séminaires conférences	5 087		7 000		5 261	
14	Frais AG, réception	43 569	107 237	50 000	117 000	42 924	109 622
15	Mission	11 721		11 000		13 698	
16	Voyages et déplacements	37 853		40 000		38 731	
17	Véhicule et assurance	9 008		9 000		9 007	
18	Poste, télécom, multimédia		15 026		16 000		9 580
19	Etudes		22 920		43 000		8 068
20	Honoraires Juridiques		13 439		80 000		24 360
21	Autres Honoraires et documentation		49 265				50 231
22	Sponsor publicité / Assises / Colloque aéroports						
23	RACAM	5 000	5 600	5 000	116 000	5 000	71 606
24	ASSISES			110 000		64 843	
25	Autres colloques parlementaires/sponsor	600		1 000		1 763	
26	Portail internet+maintenance informatique						
27	Maintenance informatique	48 129	98 779	50 000	55 000	37 744	42 664
28	Refonte du site	30 800					
29	Développement et Hébergement	19 850		5 000		4 920	
30	Cotisations / Abonnement		63 737		63 000		64 949
31	Concours divers						
32	Reproduction Catalogues imprimés	4 085	17 724	5 000	18 000	3 333	16 524
33	Frais services bancaires	2 030		2 000		2 011	
34	Assurances	7 957		8 000		6 974	
35	Divers	3 653		3 000		4 206	
36	Charges salariales						
37	Salaires	550 736	765 425	550 000	805 000	542 488	787 682
38	Charges sociales	245 598		255 000		245 194	
39	Remboursement Fongecif	- 30 909					
40	Personnel intérimaire						
41	Impôts et taxes						
42	CFE-CVAE, formation	14 206	34 198	14 000	36 900	14 710	26 671
43	Taxe foncière / Taxe bureaux / TVS	19 992		22 900		11 961	
44	Dotations et reprises provisions		- 7 050				
45	Dotations amortissements s/ immo		8 638		15 000		12 433
46	Autres charges		42				2
47	<b>Total charges d'exploitation</b>		<b>1 420 112</b>		<b>1 608 400</b>		<b>1 455 823</b>
		Comptes au 31/12/2014		budget 2015		Comptes 31/12/2015	
48	<b>Résultat exploitation</b>		<b>110 336</b>		<b>23 700</b>		<b>141 480</b>
49	Produits financiers	9 340	60 922	10 000		9 384	193 542
50	Dividendes lénair	51 582				184 158	
51	Charges financières		60 922	10 000			193 542
52	<b>Résultat financier</b>		<b>60 922</b>		<b>10 000</b>		<b>193 542</b>
53	<b>Résultat courant avant impôts</b>		<b>171 258</b>		<b>33 700</b>		<b>335 022</b>
54	<b>Résultat exceptionnel</b>		<b>- 90 000</b>				<b>2 706</b>
55	Impôts		8 596	11 233			50 963
56	<b>Résultat de l'exercice</b>		<b>72 662</b>		<b>22 467</b>		<b>286 765</b>

**UNION DES AEROPORTS FRANCAIS**  
**COMPTES ANNUELS AU 31/12/15**

BILAN ACTIF	UNION DES AEROPORTS FRANCAIS COMPTES ANNUELS AU 31/12/15	PAGE : 2
-------------	---	----------

	31/12/15			31/12/14
	BRUT	AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	NET	
<b>CAPITAL SOUSCRIT NON APPELE</b>				
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>				
Fonds commercial				
Autres immobilisations incorporelles	1 700	1 700		1 653
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>				
Terrains				
Constructions	90 632	43 720	46 912	9 804
Autres immobilisations corporelles	45 733		45 733	88 891
Immobilisations financières				
<b>TOTAL DE L'ACTIF IMMOBILISE</b>	<b>138 066</b>	<b>45 420</b>	<b>92 646</b>	<b>100 349</b>
<b>STOCKS ET EN COURS</b>				
Matières premières approvisionnements				
En cours de production biens et services				
Produits intermédiaires et finis				
Marchandises				
<b>TOTAL DES STOCKS</b>				
<b>CREANCES</b>				
Avances et acomptes sur commandes				
Clients et comptes rattachés	55 078		55 078	66 028
Autres créances	31 950		31 950	74 053
<b>DISPONIBILITES</b>				
Valeurs mobilières de placements	500 000		500 000	
Disponibilités	912 957		912 957	1 046 901
<b>CHARGES CONSTATEES D'AVANCE</b>				
	3 473		3 473	16 097
<b>TOTAL DE L'ACTIF CIRCULANT</b>	<b>1 503 458</b>		<b>1 503 458</b>	<b>1 203 081</b>
Charges à répartir sur plusieurs exercices				
Prime de remboursement obligations				
Ecarts de conversion actif				
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>	<b>1 641 525</b>	<b>45 420</b>	<b>1 596 105</b>	<b>1 303 430</b>

BILAN PASSIF	UNION DES AEROPORTS FRANCAIS COMPTES ANNUELS AU 31/12/15	PAGE : 3
--------------	---	----------

	311215	311214
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Capital social		
Prime d'émission, de fusion, d'apport		
Ecart de réévaluation		
Réserve légale		
Réserves statutaires ou contractuelles		
Réserves réglementées		
Autres réserves		
Report à nouveau	950 983	878 321
Subventions d'investissement		
Provisions réglementées		
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>	286 765	72 661
<b>TOTAL DES CAPITAUX PROPRES</b>	<b>1 237 748</b>	<b>950 983</b>
<b>AUTRES FONDS PROPRES</b>		
Produits des émissions de titres participatifs		
Avances conditionnées		
<b>TOTAL DES AUTRES FONDS PROPRES</b>		
<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>		
Provisions pour risques	90 000	90 000
Provisions pour charges		
<b>TOTAL DES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>	<b>90 000</b>	<b>90 000</b>
<b>DETTES</b>		
Emprunts obligataires convertibles		
Autres emprunts obligataires		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit		
Emprunts et dettes financières		
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	48	
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	24 361	57 360
Dettes fiscales et sociales	239 780	200 919
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés		
Autres dettes		
Produits constatés d'avance	4 167	4 167
<b>TOTAL DES DETTES</b>	<b>268 356</b>	<b>262 447</b>
Ecart de conversion passif		
<b>TOTAL DU PASSIF</b>	<b>1 596 105</b>	<b>1 303 430</b>

ANNEXE PRESENTATION	UNION DES AEROPORTS FRANCAIS COMPTES ANNUELS AU 31/12/15	PAGE : 6
------------------------	---	----------

ANNEXE DES COMPTES ANNUELS

Le bilan avant répartition de l'exercice clos le 31/12/15,  
dont le total est de :

1 596 105 €

et le compte de résultat de l'exercice, présenté sous forme de liste,  
dont le total est de :

1 820 844 €

dégagent un résultat Bénéficiaire de :

286 765 €

L'exercice a une durée de 12 mois, recouvrant la période du 01/01/15  
au 31/12/15.

Les notes et tableaux des pages 7 à 14 ci-après, font partie intégrante des comptes annuels.

Les comptes annuels ont été établis le 03/03/16 par la direction.

**REGLES ET METHODES COMPTABLES**

*Décret 83-020 du 29 novembre 1993 article 7 - 1° à 3°)*

**MODES ET METHODES D'EVALUATION**

Les conventions générales comptables ont été appliquées, dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de base suivantes :

- continuité de l'exploitation
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre
- indépendance des exercices

Et, conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels, la méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.

Les éléments d'actif font l'objet de plans d'amortissement déterminés selon la durée et les conditions probables d'utilisation des biens. Les taux pratiqués sont indiqués dans le tableau d'amortissement.

Des provisions sont constituées en fonction de la dépréciation des postes de l'actif ou de la probabilité de risques ou charges au passif.

Aucune demande de droit individuel à la formation n'est en cours en fin d'exercice.

**COMPARABILITE DES COMPTES ANNUELS**

Par rapport à l'exercice précédent, les méthodes d'évaluation et de présentation retenues pour établir les comptes de l'exercice sont demeurées identiques

La filiale de la société a procédé à une réduction de capital en vue de sa cession.

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES POUR DONNER L'IMAGE FIDELE ET DEROGATIONS**

L'association a cédé sa filiale IENAIR en janvier 2015 et a perçu avant cette cession des dividendes

ANNEXE II	UNION DES AEROPORTS FRANCAIS COMPTES ANNUELS AU 31/12/15	PAGE : 8
-----------	---	----------

**TABLEAU DES IMMOBILISATIONS**

	Début d'exercice	Entrées	Sorties	Fin d'exercice
Frais d'établissement Frais de recherche & développement Fonds commercial & droit au bail Autres immobilisations	1 700			1 700
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>1 700</b>			<b>1 700</b>
Terrains Constructions sur sol propre Constructions sur sol d'autrui Aménagements des constructions Installations, matériel & outillage Agencements, aménagements divers Matériel de transport Matériel de bureau, mobilier Autres immobilisations corporelles Immobilisations en cours Avances et acomptes	75 768 66 113	54 882 14 176	95 768 24 539	34 882 55 750
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>141 882</b>	<b>69 059</b>	<b>120 308</b>	<b>90 632</b>
Participations en équivalence Autres participations Autres titres immobilisés Prêts & autres immobilisations financières	20 202 68 689		4 268 38 888	15 933 29 800
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIERES</b>	<b>88 891</b>		<b>43 157</b>	<b>45 734</b>
<b>TOTAL DES IMMOBILISATIONS</b>	<b>232 473</b>	<b>69 059</b>	<b>163 466</b>	<b>138 066</b>
dont virements de postes à postes dont réévaluations pratiquées montant initial des immobilisations réévaluées				

ANNEXE II	UNION DES AEROPORTS FRANCAIS COMPTES ANNUELS AU 31/12/15	PAGE : 9
-----------	---	----------

**TABLEAU DES AMORTISSEMENTS**

	Début d'exercice	Dotations	Reprises	Fin d'exercice
Frais d'établissement Frais de recherche & développement Fonds commercial & droit au bail Autres immobilisations	46	1 653		1 700
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>46</b>	<b>1 653</b>		<b>1 700</b>
Terrains Constructions sur sol propre Constructions sur sol d'autrui Aménagements des constructions Installations, matériel & outillage Agencements, aménagements divers Matériel de transport Matériel de bureau, mobilier Autres immobilisations corporelles	74 209	2 949	74 597	2 561
	57 868	7 829	24 539	41 158
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>132 077</b>	<b>10 779</b>	<b>99 137</b>	<b>43 720</b>
<b>TOTAL DES AMORTISSEMENTS</b>	<b>132 124</b>	<b>12 432</b>	<b>99 137</b>	<b>45 420</b>
dont dotations sur le mode dégressif dont dotations exceptionnelles				

<b>INFORMATIONS SUR LES MODES ET TAUX D'AMORTISSEMENT PRATIQUES (%)</b>	
Immobilisations acquises ou en crédit-bail	
Frais d'établissement et de recherche	----
Logiciels	L100----
Autres immobilisations incorporelles	----
Terrains	----
Constructions et aménagements	----
Installations, matériel & outillage	----
Agencements, aménagements divers	L14 L20----
Matériel de transport	----
Matériel de bureau & informatique	L20 L33----
Mobilier	L14 L25----
Emballages récupérables	----

Modes : L (linéaire) , D (dégressif), E (exceptionnel)

**TABLEAU DES PROVISIONS**

	Début d'exercice	Dotations	Reprises	Fin d'exercice
Provisions pour reconstitution de gisements Provisions pour investissement Provisions pour hausse des prix Provisions pour fluctuation des cours Amortissements dérogatoires Provisions pour implantations à l'étranger Autres provisions réglementées  <b>PROVISIONS REGLEMENTEES</b>				
Provisions pour litiges Provisions pour garanties clients Provisions pour pertes marchés Provisions pour amendes & pénalités Provisions pour pertes de change Provisions pour pensions Provisions pour impôts Provisions pour immobilisations Provisions pour grosses réparations Provisions charges sur congés Autres provisions risques et charges  <b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>	90 000			90 000
Provisions sur immobilisations incorporelles Provisions sur immobilisations corporelles Provisions sur titres mis en équivalence Provisions sur titres de placement Provisions sur immobilisations financières Provisions sur stocks & en cours Provisions sur comptes clients Autres provisions pour dépréciation  <b>PROVISIONS POUR DEPRECIATION</b>				
<b>TOTAL DES PROVISIONS</b> dont dotations et reprises d'exploitation dont dotations et reprises financières dont dotations et reprises exceptionnelles	90 000			90 000

**TABLEAU DES CREANCES ET DETTES A LA CLOTURE DE L'EXERCICE**

	Montant brut	A 1 an au plus	A plus d'un an
Créances rattachées à des participations			
Prêts			29 800
Autres immobilisations financières	29 800		
Clients douteux ou litigieux			
Autres créances clients	55 078	55 078	
Créances représentatives de titres prêtés			
Personnel et comptes rattachés			
Organismes sociaux			
Etat, impôts sur les bénéfices	9 523	9 523	
Etat, taxe à la valeur ajoutée	22 307	22 307	
Etat, autres impôts et taxes			
Etat, divers			
Groupe et associés			
Débiteurs divers	120	120	
Charges constatées d'avance	3 473	3 473	
<b>TOTAL GENERAL DES CREANCES</b>	<b>120 301</b>	<b>90 501</b>	<b>29 800</b>
Prêts accordés en cours d'exercice			
Remboursements en cours d'exercice			
Prêts et avances consentis aux associés			

	Montant brut	A 1 an au plus	De 1 à 5 ans	A plus de 5 ans
Emprunts obligataires convertibles				
Autres emprunts obligataires				
Emprunts bancaires de moins de 2 ans				
Emprunts bancaires de plus de 2 ans				
Emprunts et dettes financières divers				
Fournisseurs et comptes rattachés	24 361	24 361		
Personnel et comptes rattachés	60 337	60 337		
Organismes sociaux	124 032	124 032		
Etat, impôts sur les bénéfices	42 367	42 367		
Etat, taxe sur la valeur ajoutée	9 135	9 135		
Etat, obligations cautionnées				
Etat, autres impôts et taxes	3 908	3 908		
Dettes sur immobilisations				
Groupe et associés				
Autres dettes et dettes représentatives				
Produits constatés d'avance	4 167	4 167		
<b>TOTAL GENERAL DES DETTES</b>	<b>268 308</b>	<b>268 308</b>		
Emprunts souscrits en cours d'exercice				
Emprunts remboursés en cours d'exercice				
Emprunts auprès des personnes physiques				

ANNEXE II	UNION DES AEROPORTS FRANCAIS COMPTES ANNUELS AU 31/12/15	PAGE : 12
-----------	---	-----------

**PRODUITS ET CHARGES IMPUTABLES A UN AUTRE EXERCICE**

*(Décret 83-1020 du 29 novembre 1983 - article 23)*

<b>CHARGES ET PRODUITS CONSTATES D ' AVANCE</b>		
	CHARGES	PRODUITS
Charges & produits d'exploitation	3 473	4 167
Charges & produits financiers		
Charges & produits exceptionnels		
Total	3 473	4 167

<b>CHARGES A REPARTIR SUR PLUSIEURS EXERCICES</b>		
	MONTANT	TAUX D'AMORTISSEMENT
Charges différées		
Frais d'acquisition des immobilisations		
Frais d'émission des emprunts		
Charges à étaler		
Total		

ANNEXE II	UNION DES AEROPORTS FRANCAIS COMPTES ANNUELS AU 31/12/15	PAGE : 13
-----------	---	-----------

**PRODUITS A RECEVOIR ET CHARGES A PAYER**

*Décret 83-1020 du 29 novembre 1983 - article 23)*

<b>PRODUITS A RECEVOIR</b>	
MONTANT DES PRODUITS A RECEVOIR INCLUS DANS LES POSTES SUIVANTS DU BILAN	MONTANT
Créances rattachées à des participations	
Autres immobilisations financières	
Créances clients et comptes rattachés	6 000
Autres créances	
Valeurs mobilières de placement	
Disponibilités	566
Total	6 566

<b>CHARGES A PAYER</b>	
MONTANT DES CHARGES A PAYER INCLUS DANS LES POSTES SUIVANTS DU BILAN	MONTANT
Emprunts obligataires convertibles	
Autres emprunts obligataires	
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	
Emprunts et dettes financières divers	
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	24 131
Dettes fiscales et sociales	92 000
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	
Autres dettes	
Total	116 131

ANNEXE III	UNION DES AEROPORTS FRANCAIS COMPTES ANNUELS AU 31/12/15	PAGE : 14
------------	---	-----------

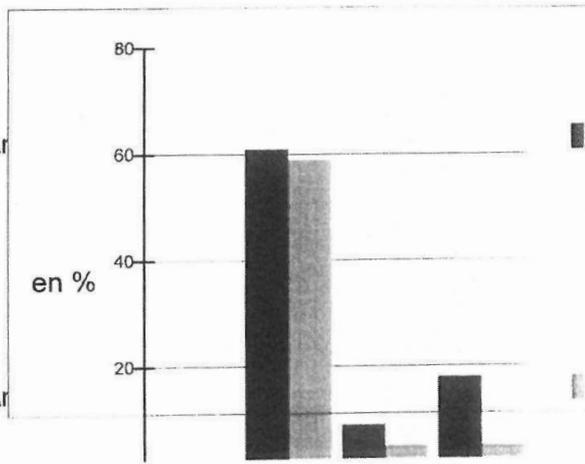
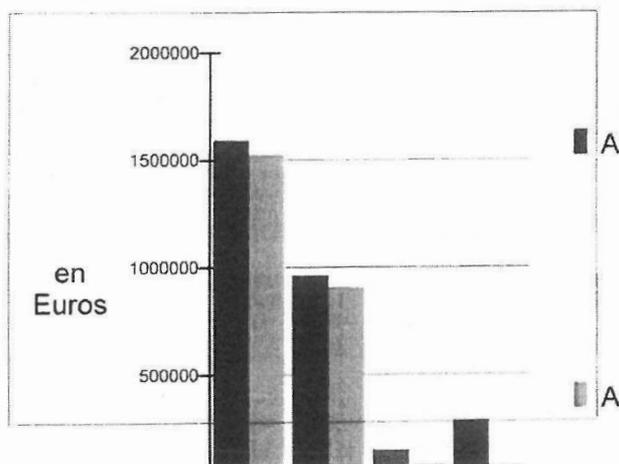
**CREDIT - BAIL**

*(Décret 83-1020 du 29 novembre 1983 - article 53)*

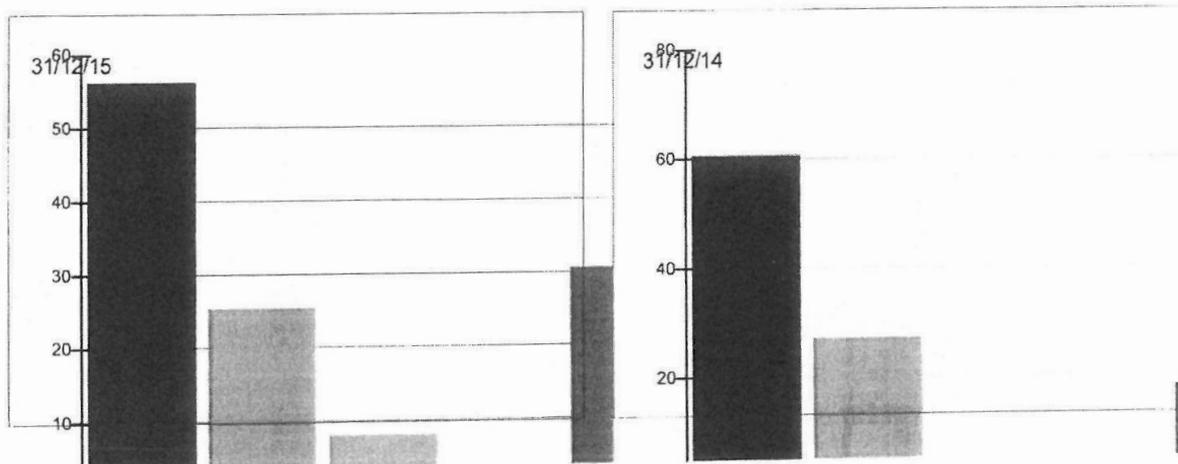
ENGAGEMENTS DE CREDIT - BAIL		REDEVANCES RESTANT A PAYER			
		jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	Total à payer
TERRAINS					
CONSTRUCTIONS					
INSTALLATIONS TECHNIQUES MATERIEL ET OUTILLAGE					
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES	5 281	24 981			30 262
IMMOBILISATIONS EN COURS					
TOTAL	5 281	24 981			30 262

**SOLDES INTERMEDIAIRES  
DE GESTION**

	31/12/15		31/12/14		Variation	
		%		%		%
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1 592 874</b>	<b>0,00</b>	<b>1 526 130</b>	<b>0,00</b>	<b>66 744</b>	<b>4,37</b>
Ventes de marchandises		0,00		0,00	0	0,00
Coût d'achat marchand. vendues		0,00		0,00	0	0,00
<b>Marge commerciale</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>
Production vendue	1 592 874	100,00	1 526 130	100,00	66 744	4,37
Production stockée		0,00		0,00	0	0,00
Production immobilisée		0,00		0,00	0	0,00
<b>Production de l'exercice</b>	<b>1 592 874</b>	<b>100,00</b>	<b>1 526 130</b>	<b>100,00</b>	<b>66 744</b>	<b>4,37</b>
Consommations liées à la production	24 771	1,56	24 194	1,59	577	2,38
Consommations proven. autres tiers	604 264	37,94	594 665	38,97	9 599	1,61
Retraitement (crédits-baux)		0,00		0,00	0	0,00
Retraitement (intérim)		0,00		0,00	0	0,00
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>963 839</b>	<b>60,51</b>	<b>907 271</b>	<b>59,45</b>	<b>56 568</b>	<b>6,23</b>
Subventions d'exploitation		0,00		0,00	0	0,00
Impôts, taxes, versements	26 671	1,67	34 198	2,24	(7 526)	(22,01)
Charges de personnel	787 682	49,45	796 334	52,18	(8 653)	(1,09)
Retraitement (intérim)		0,00		0,00	0	0,00
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>149 486</b>	<b>9,38</b>	<b>76 739</b>	<b>5,03</b>	<b>72 747</b>	<b>94,80</b>
Reprises prov./amort./transf.	4 425	0,28	42 276	2,77	(37 850)	(89,53)
Autres produits	3	0,00	2	0,00	1	55,56
Dotations amortissements/prov.	12 433	0,78	8 638	0,57	3 795	43,93
Autres charges	2	0,00	42	0,00	(40)	(94,74)
Retraitement (amort. crédits-baux)		0,00		0,00	0	0,00
<b>Résultat d'exploitation retraité</b>	<b>141 479</b>	<b>8,88</b>	<b>110 336</b>	<b>7,23</b>	<b>31 143</b>	<b>28,23</b>
Quote-part opérations en commun		0,00		0,00	0	0,00
Produits financiers	193 542	12,15	60 922	3,99	132 620	217,69
Charges financières		0,00		0,00	0	0,00
Retraitement (intérêts crédits-baux)		0,00		0,00	0	0,00
<b>Résultat courant avant impôt</b>	<b>335 021</b>	<b>21,03</b>	<b>171 258</b>	<b>11,22</b>	<b>163 763</b>	<b>95,62</b>
Résultat exceptionnel	2 706	0,17	(90 000)	(5,90)	92 706	iiiiii
Participation des salariés		0,00		0,00	0	0,00
Impôt sur les bénéfices	50 963	3,20	8 596	1	42 367	492,87
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>286 764</b>	<b>18,00</b>	<b>72 662</b>	<b>4,76</b>	<b>214 102</b>	<b>294,65</b>



FORMATION ET REPARTITION DES REVENUS	31/12/15		31/12/14	
<b>VALEUR AJOUTEE</b>	963 839	%	907 271	%
+ Subventions d'exploitation			35 226	
+ Transferts de charges	4 425		2	
+ Autres produits d'exploitation	3		42	
- Autres charges d'exploitation	2			
+/- Quote-part résultat				
+ Produits financiers	193 542		60 922	
+/- Résultat exceptionnel	(1 853)			
<b>VALEUR AJOUTEE GLOBALE</b>	1 159 954	120.35	1 003 378	110.59
<b>PERSONNEL</b>	542 488	56.28	550 736	60.70
<b>ORGANISMES SOCIAUX</b>	245 194	25.44	245 598	27.07
<b>ETAT</b>	77 634	8.05	42 794	4.72
<b>PRETEURS ( y compris associés )</b>				
<b>CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT</b>	294 638	30.57	164 250	18.10
- Dotations sur amortiss. & provisions	12 433		8 638	
+Reprises sur amortiss. & provisions			7 050	
<b>= Capacité nette d'autofinancement</b>	282 205		162 662	
- Dotations amort/prov financ. & exceptionn.			90 000	
+ Reprises amort/prov financ. & exceptionn.				
+/- Plus ou moins-values sur cessions d'actifs	4 560			
+ Subventions d'investissement virées au résultat				
<b>RESULTAT</b>	286 765	29,75	72 662	8,01



**FONDS DE ROULEMENT - BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT - TRESORERIE**

	31/12/15	31/12/14	VARIATIONS	
<b>RESSOURCES</b>				
Capitaux propres	1 237 748	950 983		286 765
Provisions (sauf stocks et clients)	90 000	90 000		
Emprunts et dettes financières				
Dettes sur leasings				
<b>Total des ressources</b>	<b>1 327 748</b>	<b>1 040 983</b>		<b>286 765</b>
<b>EMPLOIS</b>				
Actif net immobilisé	92 647	100 349		(7 703)
Leasing valeur nette				
Charges à répartir				
<b>Total des emplois</b>	<b>92 647</b>	<b>100 349</b>		<b>(7 703)</b>
<b>FONDS DE ROULEMENT NET GLOBAL</b>	<b>1 235 101</b>	<b>940 634</b>		<b>294 468</b>
			<b>Besoins</b>	<b>Dégagements</b>
Stocks				
+ Clients et comptes rattachés	55 078	66 028		10 950
- Provisions sur stocks et clients				
+ Autres créances	35 423	90 151		54 728
+ Effets escomptés				
- Fournisseurs et comptes rattachés	24 362	57 361	32 999	
- Autres dettes	243 995	205 087		38 908
<b>BESOINS EN FONDS DE ROULEMENT</b>	<b>(177 856)</b>	<b>(106 268)</b>		<b>(71 587)</b>
Disponibilités	912 957	1 046 902		(133 945)
+ Valeurs mobilières de placement	500 000			500 000
- Concours bancaires courants				
- Effets escomptés				
<b>TRESORERIE</b>	<b>1 412 957</b>	<b>1 046 902</b>		<b>366 055</b>

ANALYSE FINANCIERE	UNION DES AEROPORTS FRANCAIS COMPTES ANNUELS AU 31/12/15	PAGE : 18
--------------------	---	-----------

**TABLEAU D'ANALYSE DES FLUX DE TRESORERIE**

**OPERATIONS D'EXPLOITATION**

<b>RESULTAT</b>	286 765
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'exploitation	
- Amortissements et provisions (hors provisions stocks et clients)	12 433
- Retraitement amortissement des crédits-baux	
- Plus et moins-values de cession	(4 560)
- Subventions d'investissement virées au résultat	
- Transferts de charges au compte charges à répartir	
<b>VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT</b>	71 588

<b>FLUX DE TRESORERIE PROVENANT DE L' EXPLOITATION</b>	366 226
--	---------

**OPERATIONS D'INVESTISSEMENT**

Acquisitions d'immobilisations	- incorporelles	
	- corporelles (dont crédit-baux )	69 059
	- financières	
Cessions d'immobilisations :	- incorporelles	
	- corporelles	20 000
	- financières	48 888

<b>FLUX DE TRESORERIE D'INVESTISSEMENT</b>	171
--	-----

<b>TRESORERIE APRES FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS</b>	366 055
---	---------

**OPERATIONS DE FINANCEMENT**

Augmentation des capitaux propres	
Dividendes versés	
Autres réductions des capitaux propres (ou variations du compte de l'exploitant)	
Augmentation des dettes financières (dont crédit-baux )	
Remboursement des dettes financières (dont crédit-baux )	

<b>FLUX DE TRESORERIE DE FINANCEMENT</b>	
--	--

Variation des écarts de conversion

<b>VARIATION DE TRESORERIE</b>	366 055
--------------------------------	---------

Trésorerie à la clôture	1 412 957
Trésorerie à l'ouverture	1 046 902

<b>VARIATION DE TRESORERIE</b>	366 055
--------------------------------	---------

---

### III. AIDES D'ÉTAT

---

Depuis la dernière Assemblée générale de l'Union où étaient présentées les décisions les plus récentes de la Commission Européenne en matière d'aides d'État et les travaux du Groupe de Travail Aides d'État, les principales évolutions sur ce dossier concernent les activités de la Commission et les travaux entrepris par l'UAF.

#### **1 – Actualités de la Commission européenne :**

##### Jurisprudence de la Commission Européenne

En début d'année 2016, la Commission a rendu deux décisions d'approbation d'aides au fonctionnement pour des aéroports suédois, Skelleftea ([SA.38757 Skelleftea Airport](#)) et Sundsvall Timra ([SA.38892 Sundsvall Timra Airport](#)). Aucune distorsion de concurrence n'a pu être identifiée par l'octroi d'aides publiques à ces plateformes. La Commission considère que les obligations de service public sont liées aux opérations de ces deux aéroports régionaux. Les fonds public mettent donc en place un SIEG (Service d'Intérêt Économique Général) qui contribue à l'accessibilité et au désenclavement des territoires, ainsi qu'au développement de l'économie locale. C'est la première fois que la Commission reconnaît un SIEG pour la gestion d'un aéroport en utilisant conjointement les critères des lignes directrices de 2014 et les règles SIEG de 2012.

Il faut préciser que ces deux régions suédoises sont très isolées, très peu peuplées et avec une très faible densité de population. En revanche les aéroports réalisent chacun un trafic assez important, d'environ 300 000 passagers par an.

La Commission rappelle d'ailleurs la règle : pour les aéroports ayant un trafic supérieur à 200 000 passagers par an, les compensations pour SIEG doivent être notifiées préalablement à leur mise en œuvre pour examen de la DG Concurrence.

D'autres décisions de la Commission Européenne au sujet des aides d'État dans le secteur du transport aérien ont été rendues ces derniers mois, les documents n'étant pas encore publiés (**Lituanie** - [SA.40605](#) « *Aides au démarrage pour des vols à partir d'aéroports régionaux* » ; **Belgique** - [SA.14093](#) « *Avantages consentis par la Région Wallonne à Brussels South Charleroi Airport et à la compagnie aérienne Ryanair* » ; **Italie** - [SA.41815](#) « *Aides au démarrage pour de nouvelles routes depuis/vers l'aéroport de Comiso* » ; **Allemagne** - [SA.42392](#) « *Prolongation de l'exemption de la taxe de transport aérien au regard des vols effectués par des populations domiciliées sur des îles et autres cas* »).

Enfin en France la Cour administrative d'appel de Bordeaux a récemment précisé que le principe général du droit selon lequel le recours formé contre un titre exécutoire suspend son recouvrement forcé doit céder devant une décision de la Commission Européenne prescrivant la récupération d'une aide incompatible avec le marché intérieur (CAA Bordeaux, 10 décembre 2015, CCI Pau-Béarn c/ Ryanair, n°15BX01807).

##### Consultation publique de la Commission Européenne

La Commission Européenne a annoncé le 7 Mars 2016 son projet de réviser le Règlement Général d'Exemption par Catégories (RGEC) du 17 Juin 2014

(N°651/2014, aussi appelé **GBER** en anglais pour **General Block Exemption Regulation**). Ce projet est soumis à une consultation publique.

Le règlement GBER déclare certaines catégories d'aides d'État compatibles avec les principes du marché intérieur, en application des articles 107 et 108 du Traité de Fonctionnement de l'UE qui prohibent normalement, sauf exceptions, les aides pouvant fausser la concurrence. Une aide compatible n'a dès lors pas besoin d'être notifiée pour examen.

Il était prévu que la Commission devait se constituer une expérience suffisante sur le sujet avant d'étendre les exemptions aux ports maritimes et aux aéroports. Avec 54 cas étudiés pour le secteur aéroportuaire, la Commission juge qu'elle peut à présent définir des critères d'exemption exhaustifs.

Le projet est de simplifier la mise en place des aides d'État octroyées en ce qui concerne l'investissement dans les petits et moyens aéroports, tout en respectant les lignes directrices sur les aides d'État de 2014.

La Commission souhaite n'avoir à se pencher que sur les cas les plus susceptibles de fausser la concurrence, et alléger donc la charge administrative qui pèse sur elle pour l'examen de tous les projets d'aides, même les moins significatifs. La mise en place des régimes nationaux (notamment de la DGAC que la Commission Européenne a validé) aurait déjà dû aller en ce sens, les services de la Direction Générale de la Concurrence de la Commission Européenne ne pouvant analyser dans un délai raisonnable tous les dossiers soumis.

Il est reconnu que certaines aides, notamment les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux de moins de 3 millions de passagers, ont un impact positif sur le développement local, l'accessibilité et le désenclavement des régions. Elles n'ont en revanche pas d'impact négatif sur les échanges et la concurrence, sous certaines conditions fixées par le projet de révision du règlement GBER.

Ces conditions sont les suivantes :

- des conditions d'objectifs, l'investissement pour lequel une aide serait apportée doit offrir des perspectives suffisantes d'utilisation à moyen terme des capacités aéroportuaires sur la base de prévisions de trafic raisonnables, sans pouvoir viser une augmentation du trafic qui franchirait le seuil de 3 millions de passagers annuels, et en dehors de tout projet de délocalisation ou de nouvelle création d'aéroport ;
- des conditions de non-discrimination, comme l'ouverture de l'aéroport à tous les usagers potentiels ;
- des conditions de proportionnalité parmi lesquelles, les seuils d'intensité maximum sont définis selon la taille de l'aéroport (50% des coûts admissibles pour les aéroports de moins de 3 millions de passagers, 75% pour les aéroports de moins de 1 million de passagers, ces deux seuils pouvant être majorés de 20 points pour les aéroports des régions périphériques) et les aides à l'investissement aux aéroports de 3 à 5 millions de passagers annuels (d'une intensité maximum de 25%) restent soumises à la notification préalable ;
- des conditions de montant maximum, avec la non couverture par l'aide du déficit de financement de l'investissement dans les infrastructures aéroportuaires, mais il n'y a en revanche pas de seuil maximum par projet d'investissement unique comme c'est le cas pour les ports maritimes, la Commission considérant que l'incidence sur la concurrence dépend principalement de la taille de l'aéroport et non de la taille de l'investissement considéré ;

- des conditions de situation géographique, ainsi aucune aide ne sera autorisée aux aéroports situés à proximité (moins d'une heure en transport terrestre) d'aéroports existants dans lesquels des services aériens réguliers sont exploités, et si ce critère est rempli, les aides devront tout de même être notifiées directement à la Commission qui devra considérer s'il y a risque de distorsion de concurrence, à l'exception notable des très petits aéroports réalisant moins de 50 000 passagers par an (l'aide ne devant alors pas avoir pour conséquence le dépassement du seuil).

Lorsque toutes ces conditions sont réunies, l'aide d'État est supposée être compatible avec les règles de concurrence européennes, et n'a donc plus besoin d'être notifiée pour examen à la Commission (ou au régime national s'il a été mis en place comme en France).

L'aide peut être mise en place directement, sans attendre l'aval de l'autorité en charge de son examen, ce qui fait gagner en efficacité et en fluidité au niveau administratif. La Commission estime que ce nouveau système d'exemption de notification devrait faire économiser annuellement plusieurs millions d'euros aux acteurs concernés.

En revanche le projet de règlement précise bien qu'il ne porte que sur les aides à l'investissement, et pas les aides au fonctionnement qui sont toujours soumises aux dispositions transitoires définies par les lignes directrices de 2014.

La consultation publique est ouverte jusqu'au 30 Mai 2016.

## **2 – Groupe de travail de l'UAF**

Le GT Aides d'État a poursuivi les travaux réalisés précédemment, et a été mis à contribution pour répondre à la consultation publique sur le projet de révision du règlement GBER.

Après une première conférence téléphonique le 31 mars 2016, qui a permis de déterminer les axes de travail, le GT s'est ensuite réuni le 27 avril 2016 pour définir et délimiter le périmètre de la position commune qui sera défendue par l'Union et les aéroports français. Certains messages seront portés même s'ils ne sont pas directement liés aux blocs d'exemptions.

Les participants à cette réunion se sont accordés sur les points qui seront intégrés et défendus dans la réponse à la consultation.

La logique de l'extension des blocs d'exemptions aux aéroports est bien évidemment accueillie favorablement mais le GT estime qu'elle doit s'appliquer également aux aides au fonctionnement.

Le GT a proposé de relever certains seuils utilisés par la Commission Européenne dans son cadre normatif. Ainsi, le GT a suggéré de porter à 200 000 passagers annuels (contre 50 000 dans le projet de texte) le seuil pour les aéroports ne relevant pas du régime des aides d'État. Le trafic cumulé au niveau européen des plateformes de ce type est inférieur à 1% du trafic total en Europe, ce qui traduit un impact négligeable sur la concurrence et le marché unique européen.

Le GT accueille favorablement l'absence de notification obligatoire pour les aides à l'investissement réunissant toutes les conditions cumulatives de l'article 56 bis du projet de révision du règlement GBER (appelées en annexe), pour les aéroports ne se situant pas à proximité d'un autre aéroport et réalisant moins de 3 millions de passagers annuels.

Mais il propose aussi que lorsqu'un aéroport réalise moins de 700 000 passagers annuels, et en se basant sur ce seul critère (donc sans remplir les autres critères cumulatifs de l'article 56 bis), il n'y ait pas nécessité de notifier à la Commission Européenne une aide à l'investissement, à condition que cet investissement n'ait pas pour but de dépasser le seuil de 700 000 pax par an. Le trafic cumulé au niveau européen des plateformes de ce type est inférieur à 3% du trafic total en Europe.

Le GT estime également que les aéroports réalisant moins de 700 000 passagers annuels ne devraient pas avoir à notifier une aide au fonctionnement à la Commission Européenne, même à l'issue de la période transitoire prévue jusqu'en 2024 par les lignes directrices de 2014.

Le GT a pu s'appuyer pour défendre cet argumentaire sur l'étude réalisée par IENAIR, ainsi que les informations relatives aux activités de service public données par les aéroports.

Afin de mesurer l'impact sur le marché européen et donc le risque de distorsion de concurrence craint par la Commission Européenne, IENAIR a fourni des chiffres concrets en analysant la part du trafic commercial au niveau français et européen des aéroports réalisant un trafic passagers inférieur à certains seuils (100 000 pax, 200 000 pax, etc...).

Ceci a permis de démontrer que l'impact et les parts de marché sur le trafic commercial de passagers des petits et moyens aéroports sont très faibles au niveau européen, et que le prisme du droit de la concurrence ne devrait alors pas s'appliquer aussi strictement.

La Commission Européenne, qui a annoncé vouloir se recentrer uniquement sur les cas qui causeraient une forte distorsion de concurrence, devrait accueillir favorablement ces propositions. Le système de notification des aides étant de plus extrêmement pénalisant pour les aéroports au regard des délais de traitement, cet allègement du nombre de dossiers de notifications à évaluer par la DG Concurrence sera le bienvenu.

Le GT a également demandé la suppression du seuil de 75% d'intensité maximale pour une aide concourant au maintien en conditions opérationnelles d'un aéroport pour le porter à 100% car il s'agit de ne pas dégrader la sécurité et cette aide n'a pas vocation à augmenter la capacité aéroportuaire. Ceci concerne par exemple des investissements réalisés pour respecter les règles communautaires édictées par l'AESA et la Commission Européenne.

Le GT a aussi visé la reconnaissance de la vocation propre d'un aéroport, qui peut justifier de la complémentarité des plateformes. La notion de proximité (une heure de trajet entre deux aéroports) n'est alors pas toujours pertinente lorsqu'il n'y a pas de concurrence directe entre les acteurs, par exemple si les services et produits qu'ils proposent sont différents (typologie des activités pratiquées sur l'aéroport ou destinations desservies par les compagnies aériennes notamment).

Le GT souhaite que soit rappelé lors de la réponse à la consultation la nécessité de conserver la possibilité d'avoir des aides au fonctionnement pour les aéroports dont le trafic est inférieur à 700 000 passagers par an.

Enfin le SIEG (Service d'Intérêt Économique Général) ne sera abordé que de manière complémentaire en demandant des éléments de clarification de la part de la Commission Européenne, notamment par rapport à la jurisprudence « Angoulême ».

Le document constituant la réponse à la consultation reste à finaliser, en coordination avec l'ACI-Europe et l'ERAC (European Regional Aerodromes

Community). L'UAF devra parachever le texte avec l'aide du cabinet Athenora en adaptant le discours et les éléments de langage pour avoir un impact maximum sur la réflexion de la Commission Européenne.

---

#### IV. CONSEQUENCES DES ATTENTATS ET ETAT D'URGENCE

---

L'état d'urgence décrété aux lendemains des attentats du 13 novembre 2015 à Saint-Denis et à Paris, s'est traduit, pour le transport aérien, par deux types de mesures :

- une mesure d'ordre général avec la réintroduction des contrôles aux frontières avec les Etats membres de l'espace Schengen (des contrôles à l'arrivée avaient déjà été mis en place quelques jours auparavant dans le cadre des mesures de sécurité publique liées à l'accueil de la conférence internationale COP 21) ;
- une mesure propre à la sûreté de l'aviation civile avec l'arrêté du 20 novembre 2015 qui a modifié l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié afin :
  - o de renforcer l'inspection filtrage de certains personnels ;
  - o de compléter les modalités de vérification de concordance lors de l'enregistrement des bagages de soute et
  - o de réintroduire la vérification de concordance documentaire à l'embarquement qui avait été supprimée à la demande des compagnies aériennes au printemps 2013.

Ces dispositifs réglementaires exceptionnels sont directement liés à l'état d'urgence. Ils disparaîtront ou seront reconduits en fonction de la prolongation ou pas de ce dernier dont l'échéance a été une nouvelle fois prolongée jusqu'à la fin de l'EURO2016 de football le 10 juillet prochain.

Même si les mesures de sûreté continuent de générer des difficultés sur les aéroports (qu'il s'agisse, pour les exploitants d'aéroports, des problèmes sociaux liés au renforcement de l'inspection-filtrage des personnels, voire des rondes et patrouilles supplémentaires demandées à la suite des attentats de Bruxelles le 22 mars 2016 ou, pour les transporteurs et les assistants en escale, des coûts - de l'ordre de 25 M€ en rythme annuel pour les compagnies françaises - générés par la vérification de concordance documentaire à l'embarquement), les enjeux les plus importants résident dans le maintien des contrôles transfrontières pour les vols intra-Schengen.

On notera en premier lieu que la mesure n'est pas appliquée uniformément selon les mêmes modalités sur les différents aéroports du territoire et sans que ces différences puissent s'expliquer autrement que par des raisons d'effectifs de fonctionnaires disponibles. Ainsi les contrôles transfrontières sont assurés de manière aléatoire sur les aéroports parisiens alors, qu'à de rares exceptions près, ils le sont de façon systématique, à l'arrivée comme au départ et quelles que soient les destinations, sur les aéroports régionaux avec parfois des différences quelque peu déroutantes : 100% à Ajaccio et à Biarritz mais pas à Bastia et à Pau !

Or ces contrôles génèrent sur la plupart des plates-formes des files d'attente parfois très longues aux postes de contrôle et, partant, de nombreux retards au décollage (sans parler des pertes de recettes commerciales ...) et leurs exploitants sont

extrêmement inquiets du chaos qui pourrait survenir si la mesure n'était pas rapportée avant les pointes de l'été prochain.

C'est la raison pour laquelle, conformément à la décision prise par le Conseil lors de sa réunion du 27 janvier 2016, une lettre signée du Président de l'UAF a été adressée le 17 février suivant à M. Bernard CAZENEUVE, Ministre de l'Intérieur, afin de l'informer de la dégradation des conditions d'accueil et de traitement des passagers sur les aéroports depuis la réintroduction sur la plupart d'entre eux de contrôles d'identité aux départs et aux arrivées des vols non domestiques intra-Schengen. Cette exigence n'étant mise en œuvre, ni aux frontières terrestres, ni sur les aéroports parisiens, elle apparaît infondée (voire dangereuse en termes de sécurité publique en ce qu'elle génère des attroupements importants en amont des filtres de police) et devoir être allégée, dans la perspective notamment des prochaines pointes de trafic de la saison estivale à venir.

L'évolution récente de la situation en l'espèce sur les aéroports confirme tout l'intérêt de cette démarche (et cela même sans tenir compte de l'Euro 2016) puisque l'expérience démontre que les assouplissements en matière de contrôles aux frontières qui ont pu être observés ici ou là sont remis en cause dès que les administrations concernées estiment disposer de nouveau des effectifs leur permettant de réaliser à 100% cette mission.

Dans le contexte européen actuel de la « crise des migrants », cette initiative de l'UAF s'inscrit par ailleurs pleinement dans la politique de l'ACI-Europe qui a saisi de ce problème le Président de la Commission Européenne, Monsieur Jean-Claude JUNCKER, par lettre en date du 29 février 2016 et a publié le lendemain 1<sup>er</sup> mars un communiqué de presse appelant au maintien de l'espace Schengen en rappelant l'importance cruciale de la libre circulation des personnes en Europe pour le transport aérien et le secteur aéroportuaire, sa remise en cause ne pouvant que générer congestion des installations, retards des vols et fragilisation des hubs.

La situation a pu évoluer favorablement sur certaines plates-formes depuis lors grâce à des aménagements locaux; ainsi sur les aéroports de Lyon et de Toulouse, depuis le 21 avril dernier, les contrôles frontaliers à 100% ne concernent plus que les vols à l'arrivée ; au départ seuls les vols à destination de la Belgique, de la Grèce et, respectivement, de l'Italie ou des Pays Bas, sont contrôlés (une typologie de contrôle que connaît l'aéroport de Bâle-Mulhouse depuis le début). Elle demeure néanmoins très insatisfaisante sur tous les autres et notamment sur les plates formes dont le trafic international est important en volume (Nice et Marseille notamment). On ne peut donc que regretter qu'aucune réponse n'ait été apportée par les pouvoirs publics à la lettre de l'Union précitée.

---

## V. FINANCEMENT DES MISSIONS REGALIENNES

---

A la suite de la remise du rapport du CGEDD (Conseil général de l'écologie et du développement durable) sur les coûts de la sûreté à la fin de l'été 2014, et parallèlement aux travaux menés dans le cadre de la mission LE ROUX qui l'a suivi et auxquels elles ont conjointement participé, l'Union et la DGAC ont décidé de réfléchir ensemble sur les pistes susceptibles de diminuer les coûts des missions régaliennes assurées par les exploitants d'aérodrome dans le cadre d'un guide de bonnes pratiques. A l'issue d'une période transitoire où ses prescriptions seraient expérimentées et validées, ce guide constituerait l'une des bases des contrôles effectués par les services de l'aviation civile sur les dépenses imputables à la taxe d'aéroport et à sa majoration.

Si l'objectif initial de l'UAF était de diminuer les coûts régaliens pour éviter une dérive des tarifs de la taxe ou de sa majoration, la gestion de ce dossier par la DTA n'a pas permis de l'atteindre, l'administration ayant écarté de cette réflexion toute remise en question des réglementations existantes en matière de sécurité et de sûreté, qu'elles soient européennes (ce qui peut se comprendre) ou nationales (ce qui est très contestable), et ayant adopté en l'espèce un rythme de travail incompatible avec un traitement rapide de ce dossier.

Aussi, alors que le tarif de la taxe d'aéroport pour les plates formes de classe 3 a depuis lors augmenté de 2 € (chapitre 1), le projet de guide de bonnes pratiques n'est-il pas encore rédigé (chapitre 2).

## **1 – LES DISPOSITIONS DE LA LOI DE FINANCES POUR 2016**

Par son article 103, la loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016 a modifié de nouveau le dispositif de financement des missions régaliennes.

D'une part, le plafond légal de la taxe d'aéroport applicable aux plates-formes de classe 3 (trafic compris entre 5.000 et 5.000.000 d'unités de trafic, soit 89 des 166 aéroports soumis à des réglementations de nature régalienne) a été relevé de 13 à 14 € à compter du 1er avril 2016. Cette augmentation fait suite à celle, d'un montant identique, adoptée en loi de finances rectificative pour 2014 et mise en œuvre le 1<sup>er</sup> avril 2015. Elle est conforme à la volonté de la DGAC de porter en 3 ans ledit plafond de 12 à 15 €, solution exprimée par le rapport du CGEDD précité sur le financement de la sûreté.

D'autre part, l'article 1609 quater du code général des impôts afférent à la taxe d'aéroport a été également réformé afin de renforcer les modalités des contrôles exercés en l'espèce par les services de l'aviation civile : ceux-ci pourront désormais porter sur l'adéquation des moyens déployés par les exploitants aux exigences réglementaires (ce qui était déjà implicite) et se référer aux bonnes pratiques admises par la profession. En cas de besoin l'exploitant sera tenu d'établir un plan d'actions correctives et, en cas de refus, pourra se voir refuser la prise en compte de certains coûts dans la taxe d'aéroport.

Si ce renforcement du dispositif de contrôle, soumis à l'UAF par la DTA dans un courrier du 17 juillet 2015, n'a pas suscité de réactions négatives de sa part, on soulignera de nouveau que les bonnes pratiques elles-mêmes, qui doivent être à la source désormais de ce dispositif de contrôle, n'ont pas avancé dans leur élaboration depuis cette date, ce qui, a posteriori, interroge sur les objectifs de la DGAC ...

## **2 – LE PROJET DE GUIDE DE BONNES PRATIQUES**

Cette absence de résultats concrets n'est que la conséquence du manque total de volonté des pouvoirs publics sur la question du coût des missions régaliennes : depuis l'été 2014 et la remise des rapports ASSAILLY et LE ROUX, seules deux réunions de travail ont été organisées par la DTA les 7 mai 2015 et 14 avril 2016.

Par ailleurs et parallèlement à ces travaux, l'UAF a rebondi sur une saisine en date du 16 décembre 2015 de Manuel VALLS par le Président de la FNAM, pour rappeler les espoirs mis par la communauté aéroportuaire dans les propositions du rapport LE ROUX et notamment celles concernant le financement des missions régaliennes, qu'il s'agisse à court terme de l'arrêt du relèvement du plafond légal de la taxe d'aéroport (cf. point 1 de la présente note) et du financement des dépassements

dudit plafond par la majoration de la taxe d'aéroport payée essentiellement par les passagers des grands aéroports ou, à plus long terme, du financement par l'Etat des gros programmes d'équipements en matière de sûreté. Par lettre en date du 4 janvier 2016, le Chef de Cabinet de Manuel VALLS a répondu qu'il transmettait notre courrier aux ministres concernés Ségolène ROYAL, Michel SAPIN et Alain VIDALIES sans qu'aucun de ceux-ci n'ait apporté à l'Union une quelconque réponse à ce jour...

S'agissant du guide de bonnes pratiques proprement dit les pistes avancées par l'administration et présentées lors de la dernière assemblée générale de l'Union en novembre 2015 ont été abandonnées : ainsi n'est-il plus question de réunir les 3 « comités de rédaction » pourtant nominalement constitués sur les thèmes de l'armement du SSLIA, de celui des postes d'inspection filtrage (PIF) et des bonnes pratiques contractuelles.

En lieu et place la DTA s'est livrée à une simple analyse des questionnaires complétés annuellement par les exploitants d'aérodrome pour en isoler les lignes de dépense qui lui paraissent les plus contestables (lors de la réunion précitée du 14 avril 2016 les points suivants ont été évoqués : véhicules légers en SSLIA comme en sûreté, installations sportives destinées aux pompiers, armement des PIF au regard du temps d'attente admissible des passagers, systèmes de convoyage des bagages de soute...). Il est prévu que, sur la base de cette analyse, l'administration propose à l'Union courant mai 2016 une matrice de guide de bonnes pratiques qui ferait l'objet d'une réunion de concertation d'ores et déjà fixée au 4 juillet prochain.

Pour sa part l'UAF s'est davantage attachée à définir des bonnes pratiques qu'à vouloir en dénoncer de supposées mauvaises. Dans cette perspective des visites sur sites ont été organisées sur les plates formes volontaires présentant des coûts régaliens s'écartant de la moyenne et représentatives des différentes catégories d'aéroports : Ajaccio, Angers, Biarritz, Caen, Limoges, Rodez et Strasbourg. Si quelques visites restent encore à réaliser (Avignon et Metz-Nancy) et des échanges à formaliser avec ADP et l'aéroport de Lille, un certain nombre de leçons semble d'ores et déjà émaner de ces premiers déplacements sur le terrain.

- Sur la méthodologie, il ressort clairement que ce sont les échanges de vive voix sur site, permettant ainsi de valider immédiatement sur le terrain telle idée ou de répondre à telle question, qui génèrent le plus de résultats tangibles ; c'est la raison pour laquelle il a été décidé de renoncer à s'intéresser en l'espèce aux aéroports d'outre-mer, même s'il conviendra dans la suite des travaux de ne pas occulter leurs spécificités.
- Sur le fond, il apparaît qu'aucun des exploitants rencontrés à ce jour ne peut être suspecté a priori de se désintéresser des coûts des missions régaliennes au prétexte que leur diminution n'aurait pas d'effet sur le tarif de la taxe d'aéroport, les coûts élevés de certaines missions s'expliquant toujours par des raisons objectives (et notamment par des considérations d'ordre social, parfois anciennes, dont la responsabilité relève de multiples acteurs).

Concrètement, un certain nombre de pistes permettant de réduire les coûts des missions de sécurité et surtout de sûreté mises en œuvre par les exploitants d'aérodrome ont été listées et seront confrontées aux propositions que doit faire prochainement la DTA à l'Union, l'objectif restant que de ces deux approches complémentaires naisse le guide de bonnes pratiques attendu depuis maintenant près de deux ans par la communauté aéroportuaire.

---

## VI. CERTIFICATION DES AERODROMES

---

### **Processus de conversion**

A ce jour, sur les 57 aérodromes français qui doivent convertir leurs certificats, 47 aérodromes ont déjà déposés leur dossier auprès de la DSAC (direction de la sécurité de l'aviation civile) et 6 aérodromes ont obtenus leur certificat européen : Toulouse Blagnac (le 15 juin 2015), Nantes Atlantique (le 17 décembre 2015), Pau Pyrénées (le 25 février 2016), Marseille Provence (9 mars 2016), Brest (le 1 avril 2016) et Lyon Saint Exupéry (le 4 mai 2016).

Un an après les premiers dépôts de dossiers, la DSAC a publié quatre moyens alternatifs aux spécifications techniques qui seront acceptés pour tous les aéroports au niveau national. Ceux-ci sont relatifs :

- aux pentes transversales dans le cas de rechargement de chaussées,
- à la macrotexture des pistes,
- à la conception des aires de demi-tours sur piste (raquette), et
- au dédoublement d'une voie de circulation pour des raisons d'exploitation.

Suite au groupe de travail accepté par la DSAC le traitement de l'exigence relative à la surveillance des obstacles (OPS.OR.B075), un guide, destiné aux exploitants sous la forme d'une note de cadrage est disponible en téléchargement depuis le site internet de l'UAF. La DSAC a accepté de poursuivre le travail collaboratif avec l'UAF. C'est pourquoi en ce début d'année, le travail sur la thématique liée à la formation et au contrôle d'aptitude a été engagé. Un compte rendu de la réunion de synthèse du 7 avril 2016 est en attente de validation par la DSAC (disponible à la demande auprès de l'UAF).

La troisième thématique traitée sera celle relative à l'exigence d'établir et mettre en œuvre un plan d'urgence de l'aérodrome.

L'UAF a lancé une enquête sur le coût de la conversion pour les exploitants. L'UAF fera un retour d'information et servira de levier pour les discussions avec les institutions.

L'AESA (agence européenne pour la sécurité de l'aviation) poursuit sa mise à jour du règlement IR ADR (règlement 139/2014) par la publication de textes modificatifs en cours (facteurs de rémission pour les vols tout cargo) ou de consultation sous forme de NPA (*Notice to Proposal Amendment*).

La consultation ouverte à ce jour est la NPA 2016-02 relative à l'intégration des exigences du règlement IR ADQ (règlement EU n°73/2010) relatif aux exigences de qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen (la réponse de l'industrie est attendue pour le 9 août 2016).

Une publication imminente devait avoir lieu sur une mise à jour de certaines spécifications de certifications (ou CS) en référence à la tâche RMT.0591 afin de tenir compte de changements des règles OACI relatives aux aérodromes dans les dernières lettres aux Etats.

### **Projet de nouveau règlement de base**

Le 7 décembre 2015, la Commission européenne a annoncé une nouvelle stratégie pour l'aviation européenne. Cette stratégie repose sur une vision à long terme (10 à

15 ans) avec l'objectif de préparer le futur cadre réglementaire de la sécurité aérienne.

L'annonce de la Commission s'est accompagnée d'un projet de règlement du Parlement européen et du Conseil appelé COM(2015)613, celle-ci:

- étend les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et,
- institue une agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne par un nouveau règlement qui remplacera le règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Cette stratégie se veut cohérente avec les initiatives des 2 dernières années (Ciel unique européen 2+ (SES2+) et les projets d'évolution du règlement 216/2008 de 2013).

Ce nouveau projet de règlement de base étend le cadre général de la sécurité aérienne aux domaines : **des avions sans pilotes, à la sécurité des services d'assistance en escale, à certains aspects de la sûreté et à la protection de l'environnement** (a priori uniquement à ceux liés à la certification des aéronefs mais cela doit être plus clairement indiqué).

Au-delà du domaine d'application, le projet propose de mieux introduire les principes de proportionnalité des mesures et une simplification réglementaire, mais renforce surtout le pouvoir de la Commission sur les Etats.

Ce projet discuté avec les Etats puis avec le parlement européen et la présidence néerlandaise devrait avancer rapidement sur un projet de texte avec un objectif de finalisation pour fin juin 2016.

L'UAF a profité de cette opportunité pour proposer de nouveau un amendement au règlement de base qui permettrait d'assurer la sécurité juridique des exploitants à propos de leurs responsabilités. Il s'agit de ne pas faire peser sur ces derniers la mauvaise mise en œuvre des missions pour lesquelles il ne peut assumer la responsabilité complète (par exemple: la mise en œuvre des plans d'urgence, le contrôle des formations sécurité et vérification des compétences pour les tiers, la définition des procédures afin de limiter la consommation de l'alcool, des substances psychotropes et des médicaments pour l'ensemble des intervenants).

L'UAF a engagé des actions de lobbying auprès de la DGAC, de la Commission et de l'ACI-Europe afin de faire accepter une proposition d'amendement. La proposition de l'UAF a été reprise en l'espèce par l'ACI-Europe dans un mémorandum regroupant l'ensemble des propositions destinées à la Commission européenne.

L'ACI-Europe a également proposé une alternative en obligeant les Etats membres à prendre les mesures nécessaires pour que les exploitants puissent exercer leurs missions et assumer leurs responsabilités. Les deux propositions de l'ACI-Europe sont présentées en annexe à cette note (amendement 3a, proposition fondée sur celle de l'UAF et amendement 3b proposition alternative).

Annexe 1  
Amendement 3a, proposition fondée sur celle de l'UAF  
(version anglaise)

**Article 29**

<b>Aerodromes (Essential Requirements) Text proposed by the Commission</b>	<i>Proposed amendment</i>
<p><b>Essential requirements</b> Aerodromes, aerodrome equipment, the operation of aerodromes and the provision of ground handling services and apron management services at aerodromes shall comply with the essential requirements set out in Annex VII and, if applicable, Annex VIII.</p>	<p><b>Essential requirements</b> Aerodromes, aerodrome equipment, the operation of aerodromes and the provision of ground handling services and apron management services at aerodromes shall comply with the essential requirements set out in Annex VII and, if applicable, Annex VIII. <b><i>The essential requirements do not have the purpose or the consequence to change the distribution of responsibilities in Member States and do not lead to liabilities for the airport operator, whose responsibilities are defined in the aerodrome certificate delivered by the Competent Authority, in case of poor implementation of measures by third parties.</i></b></p>

**Justification**

*This provision would strengthen the legal certainty of European airports by clarifying the responsibility and liability of airport operators and the distribution of responsibilities in Member States. The addition of these two paragraphs would allow to translate into law the assurances that the Agency has already expressed in its preliminary documents as well as in Commission Regulation 139/2014 on Aerodromes.*

---

## VII. FORMATION SUR L'INFORMATION AERONAUTIQUE

---

L'évolution de la réglementation relative à l'information aéronautique est issue de la transposition de l'annexe 15 de l'OACI, et de la mise en œuvre du règlement appelé IR ADQ (règlement n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen).

Ce dernier est applicable entre le 1er juillet 2013 pour certaines dispositions, pour d'autres, au 1er juillet 2014. Le champ d'application couvre tous les aérodromes ayant au moins une procédure d'approche ou de départ aux instruments. Ce règlement définit des exigences pour les Etats et les exploitants aéroportuaires.

Afin de se conformer aux exigences de l'IR ADQ, l'Etat français a modifié l'organisation du circuit de l'information en France par deux arrêtés du 23 mars 2015, dont l'un porte sur l'organisation du circuit de l'information aéronautique et l'autre précise les normes applicables.

La mise en œuvre des exigences de l'IRADQ se concrétise aujourd'hui pour les aérodromes qui entrent dans le champ d'application par :

- l'établissement d'un protocole type entre exploitant et SNA (service de navigation aérienne) et dont les versions adaptées à chaque aérodrome sont ou seront soumises par le SNA local et,
- par la mise à disposition par le SIA (service d'information aéronautique) d'une formation des correspondants « information aéronautique » qui, dans un souci de simplicité et de flexibilité, est proposée sous la forme d'une formation ouverte à distance (à titre gracieux).

Les correspondants désignés (nommés FDA pour fournisseur de données aéronautiques) devront suivre une session pour laquelle une attestation de réussite sera délivrée si le niveau atteint par l'apprenant est suffisant.

### Proposition de formation complémentaire et facultative offerte par l'UAF

Suite au séminaire relatif à l'information aéronautique organisé avec le SIA (le 23 avril 2015), l'UAF a décidé lors du conseil d'administration du 6 mai 2015 de proposer une formation initiale à l'information aéronautique pour les référents locaux des aéroports français. Cette formation complémentaire est en cours de déploiement (un premier stage est prévu du 23 au 26 mai 2016).

Cette formation ab initio est destinée au personnel en charge de la transmission des informations au SIA et a pour but de donner les connaissances minimales sur les principes de base de l'information aéronautique.

L'objectif de cette formation est pour le référent d'être capable :

1. d'expliquer les concepts les plus importants de l' AIS (*Air Information Service*),
2. de distinguer les différentes composantes de la réglementation relative à l'information aéronautique,
3. de différencier les différentes publications d'information aéronautique,
4. d'expliquer les concepts de données statiques et dynamiques,
5. de rédiger un NOTAM et un SNOWTAM ,
6. d'identifier les différents types d'espaces aériens et leurs classifications,

7. de décrire l'évolution de l' AIS vers l' AIM (*Air Information Management*),
8. d'expliquer les principaux concepts de l' AIM et les étapes pour la transition de l' AIS vers l' AIM.
9. de connaître les principes généraux du règlement n°73/2010 (IR ADQ)

Cette formation est financée par l'UAF, hors frais liés au transport, aux repas ou à l'hébergement, et se tiendra à Paris et éventuellement en région. Il est prévu une durée de formation de 4 jours par session (6 sessions vont être programmées). Le nombre de participants par session est fixé entre 10 et 25.

---

## VIII. POINT SOCIAL

---

### 1- **Intégration des drones dans la convention collective nationale du transport aérien personnel au sol**

Les partenaires sociaux ont acté l'intégration de la filière des drones dans le champ d'application professionnel de la CCNTAPS (accord majoritaire des syndicats de salariés).

Sont concernées l'activité principale d'exploitation des drones civils à des fins professionnelles, ainsi que les centres de formation associés à cette activité.

### 2- **Délégation unique du personnel (DUP) « nouvelle formule » pour les entreprises de moins de 300 salariés: parution du décret**

Suite au décret n°2016-345 du 23 mars 2016 et à compter du 25 mars 2016, toute entreprise de moins de 300 salariés peut désormais mettre en place une délégation unique du personnel pour le CHSCT (comité d'hygiène sécurité et des conditions de travail), en plus du CE (comité d'entreprise) et des DP (délégués du personnel), cette possibilité existant déjà pour ces deux dernières instances uniquement.

Pour l'appréciation de la condition d'effectifs, le décret renvoie à l'article L. 2322-2 du code du travail sur la mise en place du CE, à savoir 12 mois consécutifs ou non au cours des trois années précédentes.

Le décret fixe le nombre de représentants ainsi que les heures de délégation, en fonction de l'effectif.

On relève une nouveauté, à savoir le fait que les heures de délégation deviennent annualisables et mutualisables (entre les élus), moyennant le respect d'un délai de prévenance de 8 jours. Toutefois, le représentant ne peut disposer de cette manière dans le mois de plus d'une fois et demie son crédit mensuel normal.

Le décret précise encore les modalités de l'expertise commune pour la DUP, et prévoit la désignation d'un secrétaire et d'un secrétaire adjoint.

Les entreprises dotées d'une DUP le 25 mars 2016 ont ainsi trois options :

- 1/ maintenir la DUP actuelle sans le CHSCT, mais uniquement pendant deux cycles électoraux suivant la fin des mandats en cours,
- 2/ opter pour cette nouvelle formule incluant le CHSCT,
- 3/ séparer leurs instances représentatives du personnel (CE, DP, CHSCT).

Les entreprises ayant des instances représentatives séparées le 25 mars 2016 peuvent :

- 1/ rester en l'état,
- 2/ mettre en place une nouvelle DUP.

Enfin, il convient de rappeler que la DUP « nouvelle formule » se réunit au moins une fois tous les deux mois au lieu anciennement d'une fois tous les mois (4 de ces réunions doivent être consacrées aux sujets CHSCT).

Plus de détails sont fournis dans l'info sociale UAF n°2016-3 du 26 avril 2016.

### **3- Modalités de fonctionnement de l'instance commune pour les entreprises d'au moins 300 salariés : parution du décret**

Suite au décret n° 2016-346 du 23 mars 2016 et à compter du 25 mars 2016, les entreprises d'au moins 300 salariés, ainsi que celles, quel que soit leur effectif, appartenant à une unité économique et sociale (UES) qui regroupe, elle, au moins 300 salariés, ont la possibilité, sous réserve d'un accord majoritaire, de regrouper au sein d'une instance commune le CE, les DP, et les CHSCT, ou seulement deux de ces instances.

Le regroupement peut se faire au niveau de l'UES, ou à un niveau inférieur entre une ou plusieurs entreprises.

Pour les entreprises comportant des établissements distincts, le regroupement peut se faire au niveau d'un ou plusieurs établissements distincts, et dans des conditions différentes entre ces établissements.

Le décret fixe les règles planchers en matière de nombre d'élus et de crédits d'heures.

Plus de détails sont fournis dans l'info sociale UAF n°2016-3 du 26 avril 2016.

### **4- Renforcement des moyens de l'inspection du travail**

Suite à la parution de l'ordonnance n°2016-413 du 7/4/2016, on relève à compter du 1/7/2016 :

- la possibilité pour l'inspection du travail d'obtenir une copie des documents légalement obligatoires au lieu d'une simple présentation ;
- un alourdissement de la sanction pénale encourue par l'employeur en cas d'obstacle aux fonctions ;
- un élargissement des moyens d'expertise technique de l'inspection, dans la mesure où pourra être imposée à l'employeur la réalisation d'analyses de toutes matières susceptibles d'émettre des agents physiques, chimiques ou biologiques dangereux pour les travailleurs (aujourd'hui sont évoquées les substances et préparations dangereuses) ;
- la possibilité pour l'inspection de retirer immédiatement un travailleur de moins de 18 ans exposé à des travaux dangereux (interdits ou réglementés) ;
- une extension du dispositif d'arrêt temporaire des travaux en cas de danger grave et imminent pour la vie ou la santé des salariés à l'ensemble des secteurs professionnels et pour tous les travaux en cause (et non plus seulement dans le BTP) ;
- la possibilité pour l'administration d'infliger des amendes administratives aux entreprises ;
- la possibilité pour l'administration de recourir à des transactions, homologuées par le procureur de la république, pour certaines contraventions ou délits.

---

## IX. NAVIGATION AERIENNE

---

### **1 – Etat d'avancement des transferts ou d'arrêt des ILS hors réseau minimal**

La société Eolane a été certifiée par la Direction de la sécurité de l'aviation civile comme prestataire CNS (Communication, Navigation, Surveillance), ce qui a permis à la DSNA (Direction des services de navigation aérienne) de débiter son programme de suppression des ILS de catégorie 1.

La situation début mai 2016 est la suivante :

- 19 ILS arrêtés à Albi, Auxerre, Béziers, Carcassonne, Colmar, Dinard, La Roche-sur-Yon, Le Havre, Le Mans, Melun, Mende, Montluçon, Morlaix, Nancy-Essey, Périgueux, Valence, Valenciennes, Vannes et Vichy ;
- 4 ILS prévus d'être arrêtés (sans date précise d'interruption de fonctionnement) à Aurillac, Cherbourg, Le Touquet et Quimper ;
- 6 ILS transférés au propriétaire de l'aérodrome à Angers, Angoulême, Brive, Castres, Epinal et Rodez ;
- 7 ILS en cours de transfert au propriétaire de l'aérodrome à Agen, Avignon, Calais, Merville, Pontoise, Rochefort et Rouen ;
- 12 ILS programmés qui pourraient être arrêtés en 2016-2017 à Albert-Bray, Annecy, Bourges, Caen, Lannion, Le Puy, Lyon-Bron, Nîmes, Quimper, Saint-Brieuc, Saint-Étienne et Troyes ;
- 1 ILS remplacé par 1 ILS de Cat. 3 à Saint-Nazaire.

L'UAF sera attentive au prochain dossier annoncé par la DSNA sur la suppression des VOR (VHF Omnidirectionnal Range) et des NDB (Non Directional Beacon).

Ces moyens devraient être supprimés lorsqu'ils sont utilisés pour la navigation en route et uniquement conservés lorsqu'il y a une utilisation pour des procédures conventionnelles d'approche. La DSNA attend la future évolution de la réglementation européenne IRPBN (règles d'application sur la navigation fondée sur les performances pour Implementing Rules on Performance Based Navigation) qui devrait statuer sur le maintien ou pas des procédures conventionnelles sur les aérodromes.

### **2 – Transfert des tours de contrôle aux exploitants quand la DSNA n'assure plus le contrôle aérien**

Sur les dix aérodromes où la DSNA n'assure plus le contrôle aérien son souhait en accord avec le SNIA (Service national des infrastructures aéronautiques) qui gère le patrimoine de la DGAC, était de mettre à la disposition des services AFIS des exploitants les tours de contrôle mais les services de France Domaines en charge du patrimoine de l'Etat s'opposent à la gratuité de cette opération. Une réunion doit avoir lieu entre la DSNA, le SNIA, France Domaine et l'UAF pour débattre de ce sujet.

---

## X. RÉFORME DES MARCHES PUBLICS

---

Le 1<sup>er</sup> avril 2016 a cette année sonné le glas du Code des Marchés Publics de 2006. Le gouvernement conclut ainsi sa réforme de la commande publique par l'entrée en vigueur des dispositions de l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 et de son tant attendu décret d'application n°2016-360 du 25 mars 2016 relatifs aux marchés publics, qui achèvent de mettre en accord le cadre normatif français avec celui édicté par les directives européennes 2014/24/UE et 2014/25/UE. La création d'un futur « Code de la Commande Publique » (le CCP remplaçant alors le CMP – Code des Marchés Publics) devrait intervenir dans les deux prochaines années.

Les aéroports, s'ils sont des entités adjudicatrices (articles 11 et 12 de l'ordonnance n°2015-899), sont soumis à ce nouveau régime de la commande publique.

Au rang des nouveautés, il est à noter l'assouplissement des règles de constitution d'une Commission d'Appel d'Offre pour les achats groupés (article L1414-3 du Code Général des Collectivités Territoriales). Si les personnes (privées ou publiques) qui choisissent de se soumettre en commun à une procédure formalisée d'achat public par le biais du groupement de commandes ne sont pas majoritairement des collectivités territoriales, une Commission d'Appel d'Offre n'est alors plus obligatoire. Auparavant la présence au sein du groupement d'achat d'une seule collectivité territoriale obligeait à constituer une Commission d'Appel d'Offre.

La pratique du « *sourçage* » est consacrée par les nouveaux textes (article 4 du décret du 25 mars 2016). Celle-ci permet à l'acheteur de se renseigner en amont sur les solutions disponibles sur le marché pour répondre à ses besoins. Cette préparation avant la passation du marché public autorise consultations, avis ou informations des opérateurs économiques relatifs aux tenants et aboutissants du projet d'achat. L'acheteur peut donc être mieux informé des dernières innovations en la matière. Il doit en revanche s'assurer que l'égalité de traitement des candidats, le libre accès à la commande publique et la transparence des procédures sont préservés. Cette « pré-consultation » ne doit pas avantager un candidat par rapport aux autres dans la procédure qui sera lancée par la suite.

La dématérialisation des échanges de toute la procédure de passation d'un marché public, déjà entreprise précédemment, est confirmée (articles 38 à 42 du décret du 25 mars 2016). L'acheteur doit également accepter le DUME (Document Unique de Marché Européen) lors de la réception des candidatures à son marché (article 49 du décret du 25 mars 2016). Ces deux dispositions deviennent effectives au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2018 pour les entités adjudicatrices.

L'allotissement, qui était déjà fortement encouragé, devient la règle de droit commun, y compris pour les achats groupés. L'acheteur doit motiver sa décision de ne pas y recourir (article 12 du décret du 25 mars 2016).

Le respect de l'environnement et les labels « verts » ou « écologiques » obtenus peuvent être pris en compte de manière plus importante par l'acheteur lorsqu'il définit ses besoins, ceci afin de valoriser les politiques de RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) des candidats.

Enfin un « Observatoire économique de la commande publique » est créé, selon des modalités fixées par arrêté ministériel. Cet organisme recensera les contrats de commande publique (sur la base d'informations transmises par les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices) et publiera très certainement un rapport annuel à ce sujet. En revanche aucune sanction ne semble prévue pour les entités adjudicatrices qui ne se soumettraient pas à ce recensement.