



RAPPORT D'ACTIVITÉ

»» 2020

UAF
& FA

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

SOMMAIRE



ÉDITO	» 3	L'UAF & FA EN QUELQUES DATES	» 4
PERSPECTIVES 2020	» 6	ÉCONOMIE ET FISCALITÉ	» 8
JURIDIQUE	» 11	SOCIAL	» 13
SÉCURITÉ, SÛRETÉ ET NAVIGATION AÉRIENNE	» 16	DÉVELOPPEMENT DURABLE	» 20
ÉTUDES ET PUBLICATIONS	» 25	LES ÉVÉNEMENTS UAF & FA	» 22



ÉDITO DU PRÉSIDENT

RECONNECTONS LA FRANCE ET SES TERRITOIRES AU MONDE

Demain ne sera pas comme hier.

La crise de la COVID-19 par sa brutalité et sa durée aura détruit la connectivité aérienne de la France et de ses territoires et bouleversé nos modèles économiques. Nos aéroports auront connu en 2020 une chute de trafic de près de 70 % et les pronostics pour 2021 restent sombres, avec une prévision à - 50 % par rapport à 2019.

La reprise n'est pas, comme espéré, au rendez-vous.

L'urgence est donc d'abord de sauver le transport aérien en créant les conditions de sa reprise. Il faut pour cela mettre en place, au niveau européen, un dispositif de tests, rapides, efficaces, peu onéreux en lieu et place des quarantaines qui paralysent toute reprise. Couplé au protocole européen de sécurité sanitaire pour l'aviation mis en œuvre au printemps dernier qui vise, lui, à prévenir les risques de transmission pendant le voyage aérien, un protocole européen de test pour le voyage permettrait ainsi de limiter le risque de propagation du virus par voie aérienne d'un pays à l'autre. À défaut d'harmonisation européenne, et sans attendre, les pouvoirs publics français doivent prendre les devants et déployer de tels dispositifs dans le cadre d'accords bilatéraux afin de créer des corridors sanitaires avec d'autres pays volontaires.

La reconstruction de la connectivité aérienne de la France passera également par la reconquête des compagnies aériennes. L'offre globale de destinations qui existait jusqu'alors sur les aéroports français est menacée par un risque fort de disparition et de concentration à terme des compagnies aériennes. L'enjeu, dès à présent, est de réussir



**THOMAS
JUIN**

*Président
de l'UAF & FA*

le redéploiement des lignes aériennes sur nos aéroports à la saison aéronautique printemps-été 2021 qui sera la période clé de reconstruction. Nous appelons le gouvernement à s'inscrire dans une stratégie de reconquête pour ne pas rater ce rendez-vous.

Des mesures fortes de baisse de la fiscalité sur le transport aérien dans les premiers mois de reprise influeraient sans aucun doute grandement en faveur des aéroports français dans les arbitrages de réouverture de lignes faites par les compagnies, dans un contexte de concurrence vive entre les aéroports européens. Il s'agit bien de permettre aux aéroports français d'être suffisamment attractifs en Europe pour reconquérir le maximum de compagnies aériennes, notamment *low cost*, car seules la diversité et la concurrence entre les opérateurs aériens permettront de redynamiser le réseau aéroportuaire français. Le coût de touchée en France ne doit pas être dissuasif par rapport à celui de nos principaux concurrents européens comme l'Espagne, l'Italie ou encore le Portugal.

Dès aujourd'hui, les conditions de financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires doivent être repensées. Ce modèle économique qui fonctionnait en période de croissance ne tient plus en période de récession. L'État doit prendre sa part dans le financement des missions régaliennes à l'avenir s'il veut éviter

une envolée de la taxe d'aéroport et la destruction d'un peu plus de connectivité, notamment en région.

Dans ce contexte, l'écocontribution sur le transport aérien proposée par la convention citoyenne pour le climat est un contresens. Si nous partageons les objectifs de diminuer les émissions de CO₂ du transport aérien, nous divergeons totalement sur les instruments pour y parvenir. L'interdiction et la taxation, voies privilégiées par la convention citoyenne, reposent sur l'idée que seule la décroissance permettra de réduire nos émissions de CO₂.

La décroissance n'est pourtant efficace que si elle est appliquée à l'échelle internationale car la croissance du transport aérien se fera dans les 10 ans à venir essentiellement en Asie-Pacifique, en Afrique et en Amérique latine. Pour réduire réellement les émissions de CO₂ du transport aérien, nous devons, non pas faire le vain pari de la décroissance dans un seul pays, mais nous rassembler autour de la transition écologique du transport aérien.

*Il faut réussir
la saison
aéronautique
du printemps-été
2021.*

La France et l'Europe disposent d'une filière aéronautique puissante. C'est une chance pour nous tous. Ces industries doivent pouvoir être utilisées comme levier pour diminuer à l'échelle internationale l'empreinte carbone des avions. Oui, des réductions fortes de nos émissions sont encore réalisables dans un horizon proche, oui, l'avion décarboné est à terme possible. Faisons le choix de l'innovation avec un objectif gagnant-gagnant. Gagnant pour notre planète car c'est la certitude d'une réduction des émissions de CO₂ à court, moyen et long termes, et gagnant pour notre pays et ses territoires, pour l'emploi et finalement pour tous les citoyens.

2020 - L'UAF & FA EN QUELQUES DATES

JANVIER

07

20 ans de l'ACNUSA à l'Assemblée nationale

Vœux de la CPME

14

Conseil des métiers réunissant les présidents des commissions métier de l'UAF & FA

24

1^{re} réunion de la commission communication de l'UAF & FA

FÉVRIER

04

Participation de l'UAF & FA à l'assemblée générale de l'association Aérobiodiversité

05

1^{re} réunion entre l'UAF & FA et l'ENAC sur la mise en œuvre de leur partenariat commun

06

Bureau du pôle francophone de l'UAF & FA en visioconférence

MARS

04

Réunion des acteurs du transport aérien avec le cabinet du Premier ministre sur la problématique du développement durable dans le transport aérien

06

Participation de l'UAF & FA à la réunion organisée à l'attention des acteurs du transport aérien par le ministère de la Santé sur la COVID-19

10

Conférence de presse de l'UAF & FA : présentation des statistiques de trafic 2019 et des premiers impacts de la crise de la COVID-19 sur le transport aérien

AVRIL

01

Fermeture de l'aéroport de Bordeaux au trafic commercial

15

L'UAF & FA écrit au secrétaire d'État aux Transports sur le financement 2020 des missions régaliennes. L'UAF & FA écrit au ministre de l'intérieur pour contester les modalités de mise en œuvre des règlements européens EES et ETIAS dans le secteur aéroportuaire

MAI

04

Visio/audioconférence de la commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires sur l'impact de la crise de la COVID-19

06

Audition de l'UAF & FA par la commission mobilité et transports de régions de France sur l'impact de la crise sanitaire sur le transport aérien

07

Visioconférence de l'UAF & FA avec Patrick Gandil sur l'impact de la crise sur les aéroports

11

Première phase de déconfinement

13

Réunion de travail avec la DGAC/DTA sur le financement des missions régaliennes

18

Visio/audio conférence de la commission des aéroports de proximité sur l'impact de la crise de la COVID-19

19

Visio/audioconférence de la commission des aéroports régionaux sur l'impact de la crise de la COVID-19

25

Rendez-vous téléphonique de l'UAF & FA avec le cabinet du ministre de l'Économie sur le financement des missions régaliennes. Conférence téléphonique des acteurs du transport aérien sous la présidence du secrétaire d'État aux Transports

29

Réunion de la commission des grands aéroports

29

10 ans de l'Autorité de régulation des transports (ART) à l'Assemblée nationale

30

Audition de l'UAF & FA par le groupe d'étude sénatorial sur l'aviation civile

30 et 31

Séminaire technique des aérodromes d'aviation générale et d'affaires

07

Réunion UAF & FA/ DGAC sur les aides d'État

10

Réunion UAF & FA/ DGAC sur l'arrêté de 1956 relatif aux redevances aéroportuaires

13

Réunion de la commission des propriétaires délégués

20

Réunion DGAC/ transport aérien sur la taxe d'aéroport

11

Réunion sur la COVID-19 dans le transport aérien sous l'égide du secrétaire d'État aux Transports

16

Le président de la République décide le confinement généralisé

17

1^{re} réunion téléphonique de la cellule de crise du transport aérien sous la présidence du secrétaire d'État aux Transports

31

Fermeture de l'aéroport d'Orly au trafic commercial

17

Transmission au cabinet du secrétaire d'État aux Transports de la contribution UAF & FA au plan de déconfinement dans le transport aérien

24

Visio/ audioconférence de la commission des aéroports d'outre-mer sur l'impact de la crise de la COVID-19

JUIN

02

Premier comité de pilotage du programme Engagements des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement (EASEE)

08

Réouverture de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry aux vols commerciaux

09

Rencontre UAF & FA/ DSN A sur les dossiers navigation aérienne

JUILLET

02

Conseil d'administration de l'UAF & FA sous forme de visioconférence

03

Lancement sous l'égide de l'ATEE de la réflexion sur les fiches d'opérations standardisées CEE électrification des tarmacs et électrification des véhicules et engins de piste

SEPTEMBRE

16

Rencontre sous l'égide du ministère de la Transition écologique entre les acteurs du transport aérien et la convention citoyenne pour le climat. Rendez-vous de l'UAF & FA avec le cabinet de la ministre du Travail sur l'activité partielle

L'UAF & FA transmet sa réponse dans le cadre de la deuxième consultation de l'ART sur l'appréciation des niveaux de CMPC des périmètres régulés des aéroports de plus de 5 millions de passagers

18

Rejet par les organisations syndicales de salariés du projet d'accord de branche sur l'Activité partielle de longue durée (APLD)

OCTOBRE

09

L'UAF & FA rencontre la conseillère transport du Premier ministre

13

L'UAF & FA rencontre le conseiller énergie climat de la ministre de la Transition écologique

Rencontre annuelle de l'UAF & FA avec la DSN A

15

L'UAF & FA participe à la commission consultative du BACEA

16

Webinaire UAF & FA X ENGIE sur la décarbonation des aéroports

22

Audition de l'UAF & FA par la délégation aux outre-mer de l'Assemblée nationale sur les mesures de la convention citoyenne

L'UAF & FA rencontre la conseillère fiscalité et le conseiller entreprise du ministre de l'Économie sur le financement des mission régaliennes

28

L'UAF & FA rencontre Damien CAZE, le nouveau DGAC

30

Mise en œuvre du 2^e confinement

NOVEMBRE

01

Prolongation du dispositif d'activité partielle pour les exploitants aéroportuaires

Lancement de l'UAF & FA sur les réseaux sociaux

03

Audition de l'UAF & FA par la commission transport du Sénat sur le PLF 2021

05

Audition de l'UAF & FA par le sénateur Vincent Capo-Canellas

06

2^e COPIL du programme EASEE

24

Réunion de l'UAF & FA avec la DGAC sur la révision de la réglementation européenne relative aux créneaux horaires

25 et 26

Congrès de l'UAF & FA

NICOLAS PAULISSEN

Délégué général de l'UAF & FA

Quelles ont été les actions conduites en priorité par l'UAF & FA dans le contexte de la crise de la COVID-19 ?

Dès le début de l'épidémie en mars, l'activité de l'UAF & FA a été entièrement tournée vers la gestion de crise. Et je voudrais souligner ici la mobilisation totale des équipes de l'UAF & FA au service des adhérents dans ces moments très difficiles. Pour une organisation professionnelle comme la nôtre, délivrer la bonne information en temps et en heure tant auprès de nos adhérents que des pouvoirs publics est un facteur clef de réussite.

Avec l'arrêt quasi total du trafic commercial, la couverture des coûts liés aux missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires est très vite devenue notre priorité n° 1 afin de préserver à terme les trésoreries, les équilibres financiers et la compétitivité de nos aéroports. Nous avons dès le début de la crise porté auprès du ministère des Transports et de Bercy l'idée qu'il fallait couvrir le déficit de financement 2020 de ces missions régaliennes estimé à environ 500 millions d'euros, par un prélèvement direct sur le budget de l'État.

Si nous n'avons finalement pas été entendus sur ce dernier point, nous avons obtenu l'inscription dans la LFR3 d'une avance de 300 millions d'euros. Nous avons obtenu que ces avances ne soient remboursables qu'à partir de 2024 et sur sept années, et ce afin de préserver la reconstruction de la connectivité aérienne des territoires en évitant une explosion dès 2021 de la taxe d'aéroport. Il s'agit pour nos aéroports, dans la période cruciale de reconstruction, de rester concurrentiels sur le marché européen et de ne pas voir partir les compagnies aériennes, notamment *low cost*, vers nos principaux concurrents en raison d'une fiscalité trop lourde.

Le problème du financement des missions régaliennes est encore à ce jour loin d'être réglé. L'avance de 2020 est en effet inférieure aux besoins de financement des aéroports et les prévisions de trafic pour l'année prochaine posent d'ores et déjà la question du déficit de financement des missions régaliennes en 2021. Nous travaillons activement avec la DGAC et Bercy à ce qu'une nouvelle avance soit mise en place très rapidement qui intégrerait les sommes nécessaires pour l'année prochaine et pour compléter les 300 millions d'euros de cette année.

En matière de financement des missions régaliennes, nous sommes également intervenus auprès des administrations concernées pour les aéroports d'aviation générale et d'affaires de classe N, qui ne bénéficient malheureusement pas du dispositif d'avance mis en place par la DGAC et qui connaissent des difficultés de trésorerie en raison de l'insuffisance des recettes de majoration de la taxe d'aéroport qui leur sont attribuées.



La crise de la COVID-19 et son impact sur le financement des missions régaliennes posent très clairement à l'avenir la question de la pertinence d'un dispositif de financement existant qui repose sur le seul passager, contrairement à ce qui est pratiqué dans d'autres pays européens. La taxe d'aéroport est en effet une bombe à retardement qui affectera grandement le coût de touchée de nos aéroports et donc leur compétitivité dans une période de concurrence accrue entre les aéroports européens et de consolidation des compagnies aériennes.

L'autre grand volet d'action de notre organisation au regard de la crise de la COVID-19 a concerné l'activité partielle. C'est un outil qui a été largement utilisé par nos aéroports et qui leur a jusqu'à présent permis de limiter en partie de très lourds dégâts économiques. Nous avons obtenu de haute lutte que les aéroports puissent bénéficier jusqu'au 31 décembre de cette année des conditions les plus avantageuses dans la prise en charge par l'État de l'activité partielle. La crise s'installant dans la durée, nous travaillons depuis l'automne avec les autres acteurs de l'écosystème aéroportuaire (assistants en escale, sûreté aérienne, *travel retail*, loueurs de véhicules...) pour que ce dispositif soit prolongé au-delà du 31 décembre et que tout notre écosystème soit inscrit dans l'annexe 1 du décret du 29 juin, au même titre que les compagnies aériennes. Nous avons également été très vigilants à ce que tous les types d'aéroports, quelle que soit la nature juridique de leur organisation, soient en capacité de bénéficier du dispositif d'activité partielle mis en place.

L'année 2020 a également été marquée par les préconisations de la convention citoyenne pour le climat ?

De nombreux débats ont effectivement eu lieu à partir de septembre autour des propositions de la convention citoyenne pour le climat touchant au transport aérien. Soyons très clairs : si nous partageons les ambitions de la convention de réduire les émissions de CO₂ du secteur, nous ne partageons pas les

moyens proposés pour y parvenir. La décroissance du transport aérien dans un seul pays est une illusion dans la lutte contre le réchauffement climatique surtout lorsqu'on sait que la croissance du secteur se fera, dans les années à venir, essentiellement dans les zones Asie-Pacifique, Afrique ou encore Amérique latine. La seule solution à nos yeux réside dans le verdissement de l'aviation. Ce verdissement progressif se fera autour de trois axes : la mise en place du mix énergétique avec la montée en puissance des carburants durables alternatifs, le développement des aéronefs ultra-sobres et l'émergence des avions à motorisation électrique ou à hydrogène.

Nous sommes convaincus que la mise en place de l'écocontribution est un non-sens environnemental et une aberration économique. La France y perdra la plupart de ses compagnies aériennes, la connectivité de ses territoires, son attractivité touristique, une partie de son industrie aéronautique et donc des dizaines de milliers d'emplois sans aucunement résoudre la question des émissions de CO₂ du transport aérien.

Nous avons obtenu de haute lutte que les aéroports puissent bénéficier jusqu'au 31 décembre de cette année des conditions les plus avantageuses dans la prise en charge par l'État de l'activité partielle.

De même pour la suppression des lignes domestiques quand il existe une alternative ferroviaire. Qui peut croire aujourd'hui que sur le trafic domestique l'avion est un concurrent du train ? Quand le TGV est pertinent et efficace, l'avion s'efface. C'est ce qui s'est passé naturellement sur des liaisons comme Paris-Strasbourg ou encore Paris-Bruxelles. L'avion est complémentaire du train et répond à des besoins spécifiques de mobilité des Français, notamment sur les liaisons transversales région-région.

L'UAF & FA s'oppose également à l'inscription dans la loi de l'interdiction des extensions d'aéroports. Il existe déjà en France de nombreux outils qui permettent d'évaluer la pertinence et la légitimité des extensions aéroportuaires. Utilisons-les ou, au besoin, adaptons-les aux nouvelles exigences environnementales.

Une interdiction de principe dans le marbre de la loi est un risque pour l'avenir. Les extensions d'aéroports peuvent répondre aussi à des nécessités spécifiques comme la sécurité et la sûreté aéroportuaires ou encore le développement durable.

Tous ces arguments, nous les avons portés avec nos partenaires tant auprès des membres de la convention citoyenne qu'auprès des décideurs. Nous avons activement contribué dès le mois de septembre à l'élaboration d'une position et d'un argumentaire communs avec l'ensemble des autres acteurs de la filière aéronautique et du transport aérien. C'est d'une même voix que la filière s'est exprimée tout au long des débats. Nous espérons avoir été entendus, notamment sur l'écocontribution.

Pouvez-vous faire le point sur les actions de l'UAF & FA en matière de développement durable ?

Même si l'épidémie a ralenti le mouvement, nous avons lancé de manière opérationnelle, au printemps, le programme EASEE (Engagements des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement). Ce programme fondé sur le dispositif des Certificats d'économie d'énergie (CEE) vise à accompagner les aéroports français dans le programme *Airport carbon accreditation* et donc dans une démarche exigeante de réduction de leurs consommations énergétiques et de leurs émissions de CO₂. Avec pour objectif d'entraîner tous les aéroports français, quelle que soit leur taille, dans la démarche ACA d'ici à 2022. Nous avons pour ambition collective que tous les aéroports français puissent parvenir à la neutralité carbone avec compensation d'ici à 2030 et au zéro émission nette de carbone (neutralité carbone sans compensation) d'ici à 2050.

De nombreux aéroports ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour le programme EASEE et de nombreuses conventions d'engagement ont été signées en 2020 entre EcoCO₂, le pilote opérationnel de notre programme, et les aéroports volontaires. Le programme EASEE vise non seulement à apporter un soutien financier aux aéroports désireux de s'engager dans la démarche ACA mais également de mettre à leur disposition de nombreux outils utiles à leur démarche de réduction des consommations énergétiques. Au final nous espérons la constitution d'une communauté EASEE où les échanges d'expertise, de savoir-faire et de bonnes pratiques participeront pleinement au projet d'un secteur aéroportuaire bas carbone.

Dans le même temps, à l'été, nous avons initié une réflexion au sein de l'ATEE sur la production de fiches d'opérations standardisées CEE relatives à l'électrification des tarmacs, et donc aux moyens de substitution aux APU, ainsi que sur l'électrification des véhicules et engins de piste.

Notre objectif est bien de mettre à disposition de nos adhérents des leviers, des outils ou encore des dispositifs qui leur permettent de réduire les coûts liés à leur engagement dans la démarche de développement durable. En temps de crise, ces outils leur seront d'autant plus nécessaires.

ÉCONOMIE & FISCALITÉ

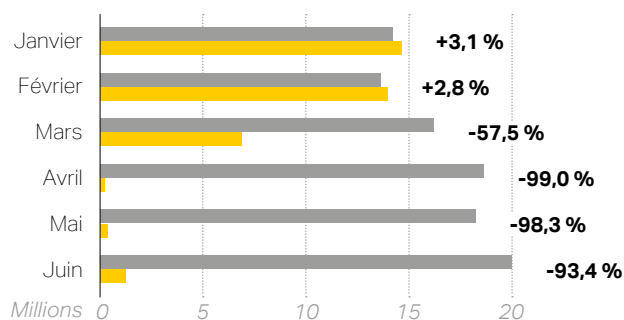
Tout au long de l'année 2020, la question du traitement par l'État du déficit de financement des missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires a été la préoccupation prioritaire de l'UAF & FA. L'UAF & FA s'est également opposée avec les autres acteurs de la filière à la mise en place dans le PLF 2021 de l'écocontribution préconisée par la convention citoyenne pour le climat.

Retour sur le premier semestre 2020 (trafic)

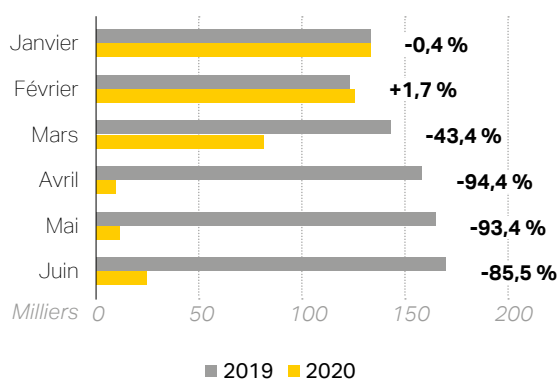
Les résultats de trafic des aéroports français du premier semestre sont particulièrement marqués par le choc causé par la crise de la COVID-19 : une baisse de 62,9 % du nombre de passagers et une baisse de 57 % du nombre de mouvements.

Après les deux premiers mois de l'année marqués par une augmentation du nombre de passagers accueillis (+3,1 % en janvier, +2,8 % en février), l'arrivée des mesures de confinement et de restrictions des déplacements a fait drastiquement chuter le nombre de passagers : -57,5 % en mars, -99 % en avril, -98,3 % en mai et -93,4 % en juin.

TRAFIC PASSAGERS



MOUVEMENTS COMMERCIAUX



Perspectives de trafic pour les années à venir

Début octobre 2020, l'ACI EUROPE a actualisé ses prévisions de trafic pour les prochains mois (2020 et 2021) afin de prendre en compte les nouvelles mesures de restrictions de voyage et en particulier les quarantaines, qui sont de plus en plus nombreuses depuis la fin de l'été.

Les prévisions ne montrent pas de réelles améliorations du trafic passagers au niveau européen : il est prévu une diminution de 69 % du trafic passagers pour l'année 2020, soit une perte de 1,69 milliard de passagers. Pour 2021, la diminution envisagée du trafic passagers serait de 48 % (en comparaison avec 2019). Il faudrait attendre 2024, voire 2025, pour retrouver le niveau de trafic de 2019. Ce seront d'abord les voyages loirs ou affinitaires (en anglais, *Visiting family and relatives*) qui reprendront, les passagers des voyages d'affaires seront plus longs à revenir dans les aéroports.

Concernant les pertes de revenus pour les aéroports européens, l'ACI EUROPE a estimé ce chiffre à 30,90 milliards d'euros pour 2020 (-64,2 %). Cette baisse est fortement liée à la diminution du trafic puisque environ 80 % des revenus des aéroports sont directement liés au volume de trafic.

Régulation aéroportuaire

La nouvelle autorité de régulation économique des aéroports, l'Autorité de régulation des transports (ART) depuis le 1^{er} octobre 2019, a réalisé cette année deux consultations publiques sur les Coûts moyens pondérés des capitaux (CMPC) aéroportuaires. L'UAF & FA, épaulée par le cabinet Associés en finances, a répondu à ces deux consultations.

La crise impose de revoir le modèle économique aéroportuaire. La régulation aéroportuaire ne doit pas échapper à un réexamen.



ZOOM SUR

La révision de l'arrêté de 1956

Les dispositions des arrêtés techniques afférents aux redevances aéronautiques, au premier rang desquelles celles de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié (mais également celles du 22 juillet 1959, voire, dans une moindre mesure et pour certaines d'entre elles, celles du 26 février 1981), sont aujourd'hui totalement déconnectées de la réalité de l'exploitation aéroportuaire, plus d'un demi-siècle après la publication de ces arrêtés. Ces arrêtés datent en effet d'une époque où la fixation des tarifs des redevances relevait d'arrêtés interministériels. Ce n'est qu'à partir de la réforme du code de l'aviation civile (CAC) concrétisée par le décret du 26 février 1974 que cette compétence a été transférée aux exploitants d'aérodrome. La puissance publique avait en conséquence alors toute liberté pour se fixer des règles qui, en droit, ne concernaient qu'elle-même.

C'est la raison pour laquelle l'objectif affiché de l'UAF & FA n'est pas de toiletter à la marge article par article ces arrêtés mais de les réduire à quelques principes simples destinés à encadrer l'essentiel, à savoir la liberté commerciale qui, en l'espèce, doit d'autant plus prévaloir aujourd'hui que les exploitants d'aérodrome gèrent, à leurs propres risques, des installations appartenant pour la plupart à des collectivités territoriales.

Ainsi, pour s'en tenir à ce stade à la seule redevance d'atterrissage qui concentre le plus grand nombre de dispositions contestées et la grande majorité des conflits

survenant entre des exploitants et certains de leurs clients, le principe de la relation de la redevance au tonnage des aéronefs pourrait être réaffirmé dans un nouvel arrêté sous réserve que, sur la base du volontariat, des exceptions à cette règle puissent être mises en œuvre par les aéroports *via* des réductions, des dispositions conventionnelles ou des forfaits ou abonnements, ces derniers devant naturellement respecter les principes généraux de transparence et d'égalité de traitement des usagers.

Il faudra par ailleurs veiller dans la rédaction d'un éventuel nouvel arrêté, et pour des raisons de sécurisation juridique, à ce que soit précisée la possibilité pour les exploitants de facturer *via* la redevance d'atterrissage l'ensemble des nouveaux services, notamment de navigation aérienne, qui se rattachent à cette opération et qui n'existaient pas il y a 50 ou 60 ans (service AFIS, procédures de vol...), à l'instar de ce qui figure déjà dans la définition de la redevance d'atterrissage à l'article R.224-2 du CAC.

Mieux encore, l'arrêté modifié pourrait prévoir que les aéroports de moins de 100 000 passagers annuels puissent également bénéficier (au même titre que les aéroports dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé plus de 100 000 passagers), des dispositifs prévus dans l'article R.224-2 du CAC (« services complémentaires » ou « redevances accessoires »).

L'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires est un sujet complexe et technique, et c'est pourquoi l'ART a décidé de consulter les acteurs sur les modalités de détermination des Coûts moyens pondérés du capital (CMPC) applicables dans le cadre de la régulation des tarifs des redevances aéroportuaires.

Chargée d'apprécier le juste niveau de rémunération du coût des fonds propres pour les aéroports relevant de sa compétence, l'ART estime ce niveau selon le Modèle d'évaluation des actifs financiers (MEDAF), dont un des paramètres clés est le bêta, qui mesure l'exposition au risque systématique, c'est-à-dire non diversifiable, de l'aéroport. En conclusion de ces consultations publiques, l'ART a rédigé avec le cabinet Swiss Economics un rapport sur l'évaluation des caractéristiques des aéroports à l'origine des différences de bêta, avec notamment un focus sur les bêtas des aéroports français obtenus à partir de l'observation des marchés boursiers et de précédents de régulation.

Les réponses de l'UAF & FA et des autres participants des consultations publiques sont disponibles sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports (ART).

Financement des missions régaliennes

Suite à l'effondrement du trafic aérien lié à la COVID-19, l'UAF & FA a dès le début de la crise alerté le ministère des Transports sur les difficultés de trésorerie rencontrées par les aéroports français en raison du déficit attendu de financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires pour l'année 2020.

Ce déficit, ajouté à la baisse prévisible du trafic passagers dans les années à venir, provoquera l'explosion de la taxe d'aéroport et donc une dégradation très forte de la compétitivité des aéroports français soumis à la concurrence de leurs homologues européens. Il viendra immanquablement freiner la reconstruction de la connectivité aérienne de la France et de ses territoires.

La loi de finances rectificative du 30 juillet 2020 a inscrit l'ouverture d'une avance de 300 M€ en autorisations d'engagement et en crédits de paiement pour financer les dépenses de sécurité et de sûreté des exploitants d'aérodrome dans le cadre de la crise sanitaire. Le décret n° 2020-996 du 7 août 2020 a acté la mise à disposition de cette somme au ministère de l'Économie dans le cadre du programme 826 intitulé « Avances aux exploitants d'aéroports touchés par la crise de la COVID-19 au titre des dépenses de sûreté-sécurité ».

Les conventions d'avance entre l'aéroport, l'Agence France Trésor et la Direction générale de l'aviation civile ont été envoyées courant septembre aux aéroports concernés. L'avance est remboursable à partir de 2024 sur une durée maximale de sept ans (soit jusqu'en 2031).

En revanche, le dispositif d'avance mis en place par l'État pour le financement 2020 des missions régaliennes ne s'applique pas aux exploitants d'aéroports dits de « classe N ». Les recettes de majoration de la taxe d'aéroport du 4^e trimestre 2020 devraient être, selon la DGAC, prioritairement affectées à ces derniers. L'UAF & FA est intervenue auprès des différents ministères concernés (Transports et Bercy) sur ce dossier majeur pour les petits aéroports.

Dispositif de suramortissement

Dans la loi de finances pour 2020, le régime fiscal favorable dont bénéficiait jusqu'alors le gasoil non routier (GNR), utilisé notamment pour certains engins d'assistance en escale, a été supprimé. L'UAF & FA et la FNAM ont alors porté un amendement, qui a été retenu, afin que les exploitants aéroportuaires et les assistants en escale puissent bénéficier d'un dispositif de « suramortissement » créé pour soutenir les investissements dans des engins de substitution aux engins fonctionnant au GNR.

Le décret n° 2020-401 du 6 avril 2020 présente alors ce mécanisme qui permet aux entreprises de déduire 40 % (voire 60 % pour les petites et moyennes entreprises) du prix de revient des engins non routiers utilisant des carburants plus respectueux de l'environnement qu'elles acquièrent ou qu'elles prennent en crédit-bail à compter du 1^{er} janvier 2020 jusqu'au 31 décembre 2022.



FOCUS **Passages** **aux frontières** **de l'UE**

C'est par un courrier en date du 15 avril au ministre de l'Intérieur, Christophe Castaner, que l'UAF & FA a redit sa position sur la mise en œuvre des règlements européens EES et ETIAS à l'horizon 2022. L'État a en effet décidé, début 2020, d'opter pour un fournisseur unique des kiosques destinés à faciliter la mise en œuvre des dispositifs EES et ETIAS, ainsi que de confier aux exploitants d'infrastructures la décision de les déployer dans leurs installations moyennant le paiement au ministère de l'Intérieur (*via* l'abondement d'un fonds de concours) d'une contribution unitaire.

Pour l'UAF & FA, ni la méthodologie envisagée ni les modalités retenues pour le financement des dispositifs EES et ETIAS n'emportent pour l'heure l'adhésion. La préoccupation des exploitants d'aérodrome demeure la capacité de traiter demain dans leurs installations et dans les meilleures conditions de fluidité et de qualité de service un trafic international qui, au-delà de la crise actuelle, devrait finir par retrouver progressivement son niveau antérieur.

Aussi l'UAF & FA a-t-elle demandé au ministre de l'Intérieur que soient réexaminées les orientations envisagées, afin de mieux prendre en compte les attentes des exploitants d'aérodrome à savoir :

- la nécessité d'un marché d'équipements ouvert à la pluralité des fournisseurs ;
- le recours à des kiosques intégrant une analyse permettant d'exclure du passage en aubette le plus grand nombre de passagers ;
- le financement sur crédits FSI de l'achat et de l'exploitation des équipements nécessaires.

Seules ces options apparaissent aujourd'hui compatibles tant avec les exigences de qualité de service attendues dans les aéroports français qu'avec le respect des exigences de contrôle et des échéances légales existantes.

Avec l'impact économique de l'épidémie de la COVID-19 sur les aéroports, la question de la compensation du dommage économique s'est posée pour les exploitants aéroportuaires dès le premier confinement. L'UAF & FA s'est attachée à mettre très rapidement à disposition de ses adhérents un dossier complet comportant des éléments de réponse tant juridiques qu'économiques. L'UAF & FA a également pleinement participé au niveau européen aux réflexions et à l'élaboration des positions de l'ACI EUROPE sur les aides d'État.

RGPD et création d'un nouveau GT UAF & FA DPO

Au début de l'année 2020, dans le prolongement des travaux de certaines commissions sur le Règlement général sur la protection des données (RGPD) et à la demande de plusieurs de ses membres, l'UAF & FA a décidé de la création d'un nouveau groupe de travail « DPO » (*Data Protection Officer*, ou délégué à la protection des données personnelles).

Le DPO est en quelque sorte le référent de l'entreprise sur tous les sujets liés aux données personnelles, il doit piloter la mise en œuvre du RGPD et aura un rôle de conseil et de sensibilisation auprès de tous les salariés sur les nouvelles obligations du règlement. Les nombreux sujets communs traités par les DPO d'aéroport (vis-à-vis des compagnies aériennes, des passagers, des sous-traitants, des administrations, des salariés...) ont fait apparaître le besoin d'un espace d'échange pour partager les retours d'expérience en matière de traitement des données personnelles.

Ce groupe de travail, présidé par l'aéroport de Toulouse, s'est réuni physiquement pour la première fois début mars.

COVID-19

Un cadre juridique en constante évolution

L'UAF & FA, avec l'appui notamment de sa commission juridique, s'est attelée toute l'année 2020 au décryptage des très nombreuses et fréquentes **évolutions législatives et réglementaires liées au confinement puis au déconfinement progressif du pays** : état d'urgence sanitaire, fermeture des frontières Schengen, restrictions des déplacements à l'intérieur du territoire et vers/depuis l'outre-mer, distanciation et

port du masque obligatoire, tests virologiques, mesures de quarantaine/isolément, fiches de traçabilité des passagers, listes des pays verts/rouges/écarlates, usage des caméras thermiques, etc.

Comment ferme-t-on un aéroport ?

Suite à de nombreuses interrogations de ses membres, l'UAF & FA a engagé une discussion avec la DGAC au sujet de **la marche à suivre pour la fermeture d'un aéroport**, au regard de la quasi-disparition du trafic commercial.

Une note DGAC/DTA en date du 19 mars a été communiquée à tous les exploitants d'aéroport pour les accompagner dans cette situation inédite.

Il est ainsi rappelé que les mesures d'organisation interne (fermeture de certains terminaux) relèvent de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport, qui doit néanmoins se coordonner avec les autres parties prenantes (préfet, administrations, compagnies aériennes, délégant, occupants sur la plateforme...).

Toutefois, une décision de fermeture totale ou de restriction d'accueil de certains usagers doit être prise par l'État concédant (DTA) ou par le préfet pour les aéroports décentralisés.

En pratique, très peu d'aéroports ont réellement fermé complètement leurs installations, un service public minimum ayant été assuré dans la plupart des cas pour les évacuations sanitaires, les vols de rapatriement, le frêt médical, les vols d'État, le travail aérien, etc.

Impact sur les contrats en cours (marchés publics, AOT)

La crise sanitaire a évidemment mis à l'épreuve l'exécution de certains contrats, y compris ceux de la commande publique ou encore ceux relatifs à l'occupation domaniale. De nombreux échanges ont eu lieu au sein des commissions de l'UAF & FA pour analyser les annonces gouvernementales et les textes qui en ont découlé. Une première annonce a concerné la suspension des loyers et charges pour les PME (ordonnance n° 2020-316 du 25 mars), mais n'était pas applicable aux occupations domaniales. L'ordonnance « commande publique » du 25 mars (n° 2020-319) a de son côté prévu les dérogations et aménagements possibles pour les contrats de la commande publique, dont ne font en principe pas partie les pures conventions domaniales. Il a fallu attendre fin avril pour qu'une autre ordonnance (n° 2020-460) précise enfin le dispositif, avec la confirmation de la suspension (c'est-à-dire le **report**) de trois mois des redevances domaniales pour les entreprises qui remplissaient les conditions posées par le texte. Le gouvernement est même allé plus loin avec la loi de finances rectificative n° 3 du 30 juillet puisqu'il a fait voter l'**annulation** d'une partie des redevances d'occupation du domaine public de l'État, sous certaines conditions assez restrictives.

Côté marchés publics, des échanges ont eu lieu notamment s'agissant des marchés de travaux qui ont dû être suspendus pendant le confinement, avec des conséquences en matière de garde du chantier, de pénalités ou encore d'adaptation aux nouvelles obligations sanitaires (le guide COVID-19 de l'OPPBT a par la suite permis d'accompagner la reprise sereine des chantiers).

Assurance des pertes d'exploitation : quelle piste de réflexion ?

Tout comme les restaurateurs ou d'autres professionnels, les aéroports ont rapidement pris l'initiative de demander à leurs assureurs une prise en charge des pertes d'exploitation liées à l'épidémie.

L'UAF & FA a proposé avec l'ACI EUROPE de relancer la connectivité aérienne par des aides au redémarrage des lignes.

Cependant, il est bien vite apparu que le contrat RC Exploitant d'aérodrome n'était pas destiné à jouer dans le cas d'espèce. Une note d'information UAF & FA/Willis Towers Watson (le courtier RC Exploitant du programme commun UAF & FA) a été rédigée et transmise courant juillet afin d'expliquer quelques autres points importants liés à la COVID-19 : responsabilité (par exemple en cas de contamination d'un passager), couverture (analyse des effets de certaines clauses contractuelles comme l'AVN46B) et impact éventuel sur les conditions tarifaires.

La commission juridique de l'UAF & FA a également préconisé à chaque aéroport de passer en revue ses contrats d'assurances, particulièrement celui relatif aux dommages aux biens, qui peut parfois contenir des dispositions permettant de prétendre à une couverture des pertes d'exploitation sans dommage.

Réflexions sur les possibilités d'indemnisation du concessionnaire de service public

La crise a eu des conséquences très dures sur les finances des exploitants d'aéroport. Néanmoins, le droit administratif français permet d'explorer certaines pistes intéressantes pour demander une indemnisation du déficit subi à cause de la COVID-19 et assurer la continuité du service public aéroportuaire. Deux théories jurisprudentielles semblent invocables dans ce cadre : la **théorie de l'imprévision** et la **théorie du fait du prince**.

Ces théories, d'ordre public, font parfois l'objet de clauses spécifiques dans les DSP et concessions aéroportuaires. L'UAF & FA, aidée de sa commission juridique et de conseils juridiques et économiques, a produit pour ses membres un dossier d'analyse avec pour objectif de poser les termes du débat et d'éclairer les exploitants d'aéroport sur les possibilités offertes par le droit français. L'articulation avec le droit euro-

péen des aides d'État a également été étudiée, une éventuelle compensation du dommage économique devant vraisemblablement être compatible avec les règles européennes.

Ce sujet a également été abordé avec la DGAC, concédant des grands aéroports régionaux, et les discussions devraient se poursuivre courant 2021.

Des adaptations nécessaires du droit européen

Quelques évolutions ont également été souhaitées au niveau européen, notamment dans les domaines de **l'assistance en escale et des créneaux horaires**. L'UAF & FA a milité, en appui à l'ACI EUROPE, pour ces dérogations temporaires à la réglementation européenne rendues nécessaires par l'épidémie. Le travail se poursuit pour obtenir une prolongation de ces dérogations accordées initialement jusqu'à fin décembre 2020, car la crise devrait malheureusement durer encore de longs mois pour le transport aérien.

Aides d'État : l'Europe assouplit la réglementation

En réponse à la crise, l'orthodoxie budgétaire européenne a été fortement remise en question, Bruxelles permettant aux États de s'endetter lourdement pour soutenir leurs économies. Le chômage partiel, les prêts garantis par l'État ou encore le fonds de solidarité ont été les principales mesures prises par le gouvernement avec l'aval de la Commission européenne.

De façon plus générale, un premier encadrement européen « COVID-19 » a été présenté courant mars, permettant aux entreprises européennes d'obtenir des financements publics de façon exceptionnelle. Cet encadrement a été amendé à plusieurs reprises, avant d'être prolongé jusqu'à fin juin 2021.

S'agissant du transport aérien, une note d'information de la Commission européenne (DG COMP) a été publiée le 14 mai, précisant entre autres les missions relevant par essence des États : rapatriement, frêt médical d'urgence, évacuations sanitaires... Missions pour lesquelles les exploitants d'aéroport sont en droit de recevoir un financement public.

Un autre dispositif a par ailleurs été présenté par la DG COMP : les « Emergency PSO » (lignes OSP d'urgence). Ces dernières permettront de prévoir l'organisation d'une OSP dans le cadre d'une procédure négociée sans publicité. L'objectif est d'assurer la connectivité post-COVID-19 d'une région pendant une durée limitée, initialement jusqu'au 31 décembre 2020, des discussions étant en cours pour une prolongation d'un an supplémentaire. Un tel dispositif cible particulièrement **les routes qui existaient avant la COVID-19**, avec une exploitation commerciale normale, et qui ont été suspendues à cause de la crise.

L'UAF & FA a également collaboré avec l'ACI EUROPE pour proposer à la Commission européenne des évolutions de la réglementation sectorielle applicable au transport aérien. Que ce soit pour soutenir les aéroports (aides au fonctionnement et à l'investissement) ou relancer la connectivité (aides au redémarrage des lignes aériennes), l'UAF & FA invite la DG COMP à réfléchir aux évolutions possibles pour assurer l'adéquation des règles européennes avec la nouvelle situation financière des acteurs du transport aérien.

Afin de limiter les dégâts économiques causés par la crise de la COVID-19 et de préserver autant que possible les compétences, l'UAF & FA s'est constamment battue en 2020 pour que l'ensemble des aéroports puisse bénéficier du dispositif de l'activité partielle aux conditions les plus avantageuses. L'UAF & FA réclame également depuis l'automne que le dispositif d'activité partielle soit prolongé au-delà du 31 décembre de cette année.

Actualité sociale

Depuis mars 2020 et la crise sanitaire liée à la COVID-19, l'actualité et l'activité sociales de l'UAF & FA ont essentiellement tourné autour de l'activité partielle. Un appui RH et juridique important a été apporté aux aéroports sur ce sujet majeur pour les équilibres économiques des sociétés d'exploitation aéroportuaire.

La profusion de textes législatifs et réglementaires dans le champ social depuis le début de l'épidémie de la COVID-19 a imposé à l'UAF & FA un travail important de mise à disposition auprès de ses adhérents de nombreuses fiches thématiques visant à leur apporter toute l'aide juridique et pratique nécessaire.

Les principaux sujets de l'actualité sociale en 2020 ont concerné :

L'activité partielle et l'Activité partielle de longue durée (APLD)

Dans le contexte de la crise sanitaire de la COVID-19, le dispositif d'activité partielle existant depuis 2013 a été profondément remanié. À cet effet, le décret n° 2020 810 du 29 juin portant sur la modulation temporaire du taux horaire de l'allocation partielle a fixé de manière rétroactive au 1^{er} juin 2020 le taux de l'allocation d'activité partielle versée aux employeurs à 60 % de la rémunération brute. De manière dérogatoire, le taux est demeuré à 70 % pour les secteurs les plus affectés par la crise, dont les exploitants aéroportuaires, sous réserve de remplir la condition d'une réduction de chiffre d'affaires d'au moins 80 % durant la période comprise entre le 15 mars et le 15 mai 2020. L'UAF & FA s'était fortement mobilisée auprès des pouvoirs publics pour que le secteur aéroportuaire soit bien éligible au bénéfice de l'activité partielle aux conditions les plus avantageuses. L'UAF & FA a également obtenu de haute lutte pour les aéroports le maintien du dispositif de l'activité partielle à ces conditions les plus avantageuses jusqu'au 31 décembre 2020.

Par ailleurs, un autre dispositif spécifique d'activité partielle - l'Activité partielle longue durée (APLD) - a été proposé par les pouvoirs publics dès l'été. Les secteurs aérien et aéroportuaire ont très tôt manifesté leur intérêt pour ce dispositif.

Ce nouveau dispositif d'APLD nécessite la conclusion d'un accord collectif d'établissement, d'entreprise ou de groupe, ou d'un document élaboré par l'employeur s'appuyant sur un accord collectif de branche étendu, soumis à la validation ou l'homologation de l'autorité administrative.

Consciente des enjeux, la branche du transport aérien a engagé fin août des négociations pour un accord APLD de branche.

Le projet d'accord APLD n'a pas été signé par les organisations syndicales représentatives. Dès lors, seul un accord d'entreprise ou de groupe peut prévoir l'APLD. Pour les TPE, il convient de mobiliser le référendum d'entreprise.

L'UAF & FA a rappelé auprès de ses adhérents l'importance de conclure, si possible et suivant les situations de chacun, des accords d'entreprise ou de groupe APLD avant le 31 décembre 2020 pour pouvoir bénéficier du taux d'indemnisation de 60 % prévu par le dispositif au-delà de cette année 2020.

Les problématiques sanitaires et de gestion RH en lien avec la crise sanitaire

L'UAF & FA a publié de nombreuses informations relatives aux exigences sanitaires sans cesse mouvantes, en particulier celles relatives au protocole sanitaire national mis à jour au 1^{er} septembre 2020.

De nombreuses branches professionnelles ont travaillé sur des guides visant à aider les salariés et les employeurs dans la mise en œuvre des mesures de protection sanitaire contre la COVID-19 sur les lieux de travail.

Un appui RH et juridique important a été apporté par l'UAF & FA sur le sujet majeur de l'activité partielle.

À cet exemple, la branche du transport aérien dans son ensemble a rédigé un guide des bonnes pratiques de l'aérien pour assurer la santé et la sécurité des salariés.

Ce guide concerne toutes les activités de l'aérien : compagnies aériennes, entreprises d'assistance en escale et gestionnaires d'aéroport.

L'UAF & FA a activement participé à la rédaction de ce guide pour la partie aéroportuaire. Le guide est téléchargeable sur le site de l'UAF & FA.

Il est rappelé que ce guide, à l'instar des autres guides professionnels de branche, n'a pas de valeur normative, seul le protocole national étant la référence en matière sanitaire.

Toutefois, dans le contexte de la COVID-19, ce guide de bonnes pratiques de l'aérien reste un repère utile pour le secteur.

Toutes les autres thématiques RH relatives à la gestion de la crise sanitaire (arrêts maladie, problématiques paie, impacts sur les instances de représentation du personnel, congés, etc.) ont été traitées par l'UAF & FA et discutées au sein de la commission RH des aéroports.

Les dispositifs de maintien dans l'emploi et les informations d'ordre économique

Dans le contexte économique lié à la COVID-19, l'UAF & FA a mis à la disposition de ses adhérents un dossier thématique relatif aux dispositifs de maintien dans l'emploi, intégrant de nombreux modèles d'accords et de kits pratiques. À ce titre, sont abordés dans ce dossier : l'Accord de performance collective (APC), la Rupture conventionnelle collective (RCC), l'articulation entre les différents dispositifs et le dispositif du référendum en vue de signer un accord APLD pour les aéroports de moins de 11 salariés.

Enfin, l'UAF & FA a communiqué sur les nombreuses possibilités accordées par les pouvoirs publics aux entreprises afin de préserver leur trésorerie, par des dispositifs tels que l'exonération des charges sociales ou le recours à des fonds prévus par les pouvoirs publics.

La réforme de la formation professionnelle

L'UAF & FA a travaillé activement sur la réforme de la formation professionnelle avec la parution d'un guide emploi formation à destination des aéroports.

Les commissions UAF & FA assistance en escale et formation ont largement contribué à la rédaction de ce guide transversal.

Ce guide donne aux aéroports l'ensemble des informations propres à la réforme de la formation. Au sein de la commission RH, un groupe de travail spécifique UAF & FA traite des questions propres à la formation professionnelle et a vocation à remettre régulièrement à jour ce guide.

La réforme de la formation s'accompagne d'un nouveau champ d'action pour les opérateurs de compétences (OPCO).

L'UAF & FA participe activement aux travaux de la branche en matière de formation, avec le projet d'un futur accord de formation.

En outre, l'UAF & FA siège à la commission transversale de l'OPCO pour les entreprises de moins de 50 salariés ainsi qu'à la Section paritaire professionnelle (SPP).

Le transfert de représentativité patronale auprès de la FNAM

Dans le cadre du nouveau cycle de représentativité patronale 2021-2025, le conseil d'administration de l'UAF & FA a décidé de transférer, comme en 2017, sa représentativité patronale dans le champ social à la FNAM.

À ce titre, la FNAM signera en lieu et place de l'UAF & FA les accords de la branche du transport aérien négociés avec les organisations syndicales de salariés. L'UAF & FA restera néanmoins présente et active dans la totalité des instances paritaires de la branche.

La branche du transport aérien personnel au sol (CCNTA PS) tendra, dans les prochaines années, à évoluer et ce dans le cadre de la restructuration des branches professionnelles et de la volonté actée par les pouvoirs publics de voir émerger une seule et unique convention collective de l'aérien.

Dans le cadre du transfert de représentativité, l'UAF & FA a envoyé à l'automne auprès de ses adhérents l'enquête de représentativité requise ainsi qu'une enquête sociale.

L'UAF & FA a apporté sa contribution au guide de la branche relatif aux bonnes pratiques pour assurer la santé et la sécurité des salariés.



TROIS QUESTIONS À

CATHERINE VASSAUX

*Présidente de la commission RH
UAF & FA*

» L'organisation des commission RH UAF & FA a-t-elle été modifiée compte tenu de la crise sanitaire actuelle ?

Oui, compte tenu de l'importance des enjeux RH et sociaux depuis mars 2020 et l'apparition de la crise sanitaire, les commission RH se déroulent désormais en visio et sont plus fréquentes.

Nous nous réunissons, *a minima*, une fois par mois. Dans un contexte de crise, il nous semble indispensable de nous réunir plus fréquemment.

» Qu'apporte la commission RH aux aéroports membres de l'UAF & FA ?

Les membres de la commission RH bénéficient en premier lieu d'une information sociale importante, tant au niveau national, de la branche ou encore aéroportuaire.

Mais le plus important, à mon sens, repose sur le partage et les échanges entre les membres de la commission.

Nous avons besoin d'échanger sur nos pratiques, nos problématiques, sachant que nous avons souvent les mêmes interrogations.

Ces échanges sont d'autant plus importants en période de crise, telle que nous la connaissons actuellement.

Enfin, il règne un esprit collaboratif et de convivialité au sein de la commission RH. C'est toujours très agréable de se voir et d'échanger, même en visio !

» Quelles sont les principales préoccupations des DRH sur les aéroports ?

Avec la crise de la COVID-19, les fonctions RH sont fortement mobilisées. À ce stade, l'important pour les RH est la poursuite de l'activité partielle et la conclusion des accords d'Activité partielle de longue durée (APLD).

Les objectifs prioritaires visent à s'adapter avec flexibilité à l'activité, à maintenir les compétences et à préserver les emplois.

La communication générale dans le champ social

L'UAF & FA a enfin répondu aux nombreuses problématiques RH et sociales de ses adhérents.

L'UAF & FA a abondamment communiqué sur :

- la réforme du système des retraites, suspendu pendant la période COVID-19 ;
- les index égalité professionnelle ;
- la réforme des CCI, avec la mise à disposition, en lien avec CCI France, d'une note juridique complète ;
- la réforme de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés ;
- les impacts RH faisant suite à la loi mobilité ainsi que les principales modifications depuis le 1^{er} janvier 2020, affectant notamment l'épargne salariale.

De nombreuses fiches thématiques sont ainsi aujourd'hui disponibles sur le site de l'UAF & FA.

Le travail au sein des instances paritaires de la branche du transport aérien

L'UAF & FA participe activement aux différentes instances paritaires de la branche du transport aérien et porte la parole du secteur aéroportuaire lors des différentes négociations avec les organisations syndicales représentatives de la branche.

À ce titre et de façon non exhaustive, l'UAF & FA participe à :

- la Commission paritaire permanente d'interprétation et de négociation (CPPNI), instance où les partenaires sociaux négocient les accords de la branche ;
- la Section paritaire professionnelle (SPP), où sont abordés les enjeux de formation professionnelle.

L'UAF & FA est également présente à la commission de travail de l'opérateur de compétence AKTO pour les entreprises de moins de 50 salariés.

SÉCURITÉ, SÛRETÉ ET NAVIGATION AÉRIENNE

L'année 2020 a été particulièrement marquée pour l'UAF & FA par la préparation de la mise en place du *Global reporting format* (GRF) prévue pour 2021 ainsi que par la poursuite du chantier lancé par la DGAC à la suite des Assises du transport aérien sur la révision de la réglementation nationale relative au SSLIA.

GRF et Runway Safety

Le sujet principal, avant la crise sanitaire, était la préparation à la mise en œuvre du *Global reporting format* (GRF, ou nouveau format de communication pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes) qui devait entrer en vigueur début novembre 2020. L'échéance mondiale a été reportée au 4 novembre 2021 pour tous les États, excepté pour la zone Europe. Pour tous les États membres de l'UE, le GRF sera applicable le 12 août 2021.



Séminaire à Orly des aéroports d'aviation générale et d'affaires les 30 et 31 janvier 2020

En cours de publication, les règles relatives à la prévention des incursions sur pistes et au GRF comprennent une exigence imposant la formation et le maintien de compétence en langue anglaise pour tous les conducteurs.

L'UAF & FA avec l'aide de l'ACI EUROPE et de la DGAC ont fait valoir leur opposition à cette exigence, considérée comme disproportionnée.

Fin octobre 2019, la France a obtenu un amendement mineur permettant de limiter la portée des textes.

Groupe de travail SSLIA

C'est l'un des plus importants chantiers menés avec la DGAC ces deux dernières années visant à faire évoluer la réglementation nationale pour les SSLIA, afin de la rendre compatible avec les règles de l'AESA.

La commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires a été impliquée avec la participation de différents responsables d'aéroport et des responsables des SSLIA, apportant leurs expertises et expériences ainsi que leur support matériel.

La participation de représentants du ministère de l'Intérieur a également permis une clarification des rôles des acteurs de la chaîne de secours et la formalisation de ces responsabilités.

Les nombreuses orientations définies par le groupe de travail portent sur trois domaines : les missions des SSLIA (le cadre général des interventions et la détermination du niveau de protection), les dotations et règles d'intervention (objectif et moyens associés) et le 3^e thème, qui a traité les questions liées au personnel (formation, polyvalence, agrément).

Un rapport définitif de la DSAC a été finalisé au cours de l'été 2020 reprenant les orientations du groupe. Les propositions réglementaires associées sont en cours de rédaction.



FOCUS **Évolutions** **réglementaires** **AESA**

En 2019 et 2020, peu de nouveaux textes ont été soumis à consultation pour les aéroports, néanmoins beaucoup d'amendements ou de textes attendus ont été publiés - service de gestion de l'aire de trafic (AMS), aptitude médicale et physique des pompiers d'aéroport, préparation de la prochaine version des spécifications techniques (CS5), etc.

Une veille réglementaire a permis à tous les responsables de la conformité et SGS de recevoir les textes publiés, complétés des points clés et analyses de l'UAF & FA.

L'AESA n'a pas prévu de règles spécifiques pour les aéroports non certifiés, mais ces derniers devront être conformes aux exigences essentielles du nouveau règlement de base de l'AESA (Règlement (UE) 1139/2018). La DSAC, en concertation avec l'UAF & FA, entend ainsi identifier les sujets pour lesquels la réglementation nationale devrait être mise en cohérence avec la réglementation européenne sur les aspects sécurité (SSLIA, SGS versus SMS et bientôt les infrastructures).

Séminaire technique pour les aéroports d'aviation générale et d'affaires

Chaque année, l'UAF & FA propose un séminaire technique destiné aux aéroports d'aviation générale et d'affaires. En 2020, cette rencontre s'est à nouveau déroulée à l'aéroport d'Orly, les 30 et 31 janvier, avec un programme orienté sur les aspects réglementaires.

Comme à l'accoutumée, des spécialistes des aéroports et de l'administration ont pu échanger en toute liberté sur divers sujets dont l'adaptation des aéroports d'aviation générale et d'affaires aux exigences du nouveau règlement de base (EU n° 1139/2018 du 4 juillet 2018).



La commission sécurité sur le porte-avions Charles-de-Gaulle, dans le cadre de ses échanges avec le ministère de la Défense (janvier 2019)



LA PAROLE À

DENIS AUDEMAR

Président de la commission métier sécurité, responsable SGS – aéroport de Bâle-Mulhouse EuroAirport

La commission sécurité, créée il y a neuf ans, se réunit en deux demi-journées distinctes, afin d'aborder les dossiers sécurité au travail et SSLIA séparément. Elle compte 64 membres. Pour chaque session, nous pouvons compter sur un nombre important de participants réguliers.

Comme les autres commissions, les réunions débutent généralement par une revue réglementaire effectuée par l'UAF & FA.

Quelques sujets de fond occupent en permanence la commission, comme la réglementation liée à la sécurité des travailleurs et le suivi des indicateurs *ad hoc*, ainsi que tout ce qui est lié à la manipulation des matières dangereuses.

Cette année, le groupe a travaillé à l'élaboration d'une liste des contrôles réglementaires et vérifications péri-

diques. Le but étant d'améliorer la lisibilité et la programmation de ces exigences de contrôle, émanant de diverses sources réglementaires.

En 2019 et 2020, les responsables SSLIA ont beaucoup travaillé à l'évolution des règles nationales relatives au SSLIA.

Pour les règles AESA, le groupe s'efforce d'appliquer la réglementation de manière coordonnée par l'échange de bonnes pratiques, comme par exemple sur les derniers textes relatifs à l'aptitude médicale et physique des pompiers d'aérodrome.

Enfin, la commission a apporté sa précieuse expertise pour la rédaction du guide *Le plan d'urgence aéroportuaire* à destination des directions d'aéroport.



PUBLICATION

Le plan d'urgence aéroportuaire

La rédaction du guide conçu par la commission sécurité s'est échelonnée sur deux années et a permis la production d'un document entièrement dédié au plan d'urgence aéroportuaire et destiné aux directions d'aéroport. Il propose, de manière simple et concrète, des éléments à prendre en compte afin de se préparer à une crise, quelle qu'elle soit.



FOCUS Partenariat entre l'ENAC et l'UAF & FA

Le partenariat entre l'ENAC et l'UAF & FA signé le 7 novembre 2019 lors du congrès de l'UAF & FA s'est concrétisé par de premières actions de coopération.

C'est ainsi qu'à la demande de l'UAF & FA, l'ENAC a développé un module de formation au GRF en langue française destiné aux exploitants d'aérodrome. Ce module est disponible depuis la mi-mai 2020, en formation à distance (*e-learning*).

L'UAF & FA a également travaillé avec un petit groupe d'étudiants ingénieurs ENAC à la réalisation d'un manuel type d'aérodrome, destiné aux aérodromes exemptés de la certification européenne mais soumis au règlement de base n° 1139/2018. Ce travail a été présenté à la DSAC, qui a fait des propositions d'amélioration.

Ce manuel type permettra de se conformer aux exigences essentielles.

CADAS

En raison de la modernisation de son réseau informatique, et d'une décision de la DSNA d'optimiser ses ressources, 47 aérodromes ne reçoivent plus, par fax, les plans de vols IFR (*Instruments flight rules*) depuis le 27 février 2020.

L'UAF & FA a regretté le déficit de communication de la DSNA sur ce sujet et critiqué la charge nouvelle transférée aux aérodromes.

L'UAF & FA a néanmoins négocié auprès d'un industriel un tarif d'acquisition pour un logiciel permettant la réception des messages de plan de vol pour les 47 aérodromes concernés. Il s'agit de CADAS (*COMSOFT's aeronautical data access system*).

L'UAF & FA reste mobilisée sur le désengagement récurrent des services de l'État en matière de navigation aérienne et de transfert de charges vers les exploitants.

CDM pour aéroports régionaux

Initiés à l'occasion des Rencontres des aéroports français et francophones de Biarritz en mai 2019, les travaux autour du concept de CDM (*Collaborative decision making*) pour les aéroports régionaux ont mûri au cours de l'année 2020.

Le CDM pour un aéroport régional a pour principal objectif de connaître précisément les horaires des vols à l'arrivée et au départ, et de les partager avec les autres acteurs. Ce processus collaboratif permet d'optimiser les ressources de l'aérodrome (service d'assistance, allocation parking et gestion des équipements).

Le CDM est pour nos aéroports un enjeu à la fois d'efficacité opérationnelle, de qualité de service et de développement durable.

Les échanges avec la DSNA ont permis aux aéroports intéressés d'assister au séminaire CDM organisé par la DSNA (CDM@DSNA) le 25 novembre 2019, à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaule. Un atelier spécifique, relatif au CDM adapté pour les aéroports régionaux s'y est tenu.

Le 7 janvier 2020, les aéroports intéressés se sont à nouveau réunis afin d'échanger sur les différents projets en cours sur les aérodromes. Une prolongation des travaux préparatoires a été décidée afin de mieux identifier le besoin. L'outil informatique ne pourra être qu'une aide à l'organisation.



Séminaire à Orly des aéroports d'aviation générale et d'affaires les 30 et 31 janvier 2020

À la demande de l'UAF & FA, un guide CDM Regional Airport est en cours de rédaction par Eurocontrol. Ce guide s'appuiera sur les besoins exprimés des aéroports français. Une information sera donnée sous une forme à convenir, en partenariat également avec l'ACI EUROPE.

Navigation aérienne

Le désengagement de la DSNA des petites plateformes sur les questions de navigation aérienne a conduit à de multiples changements, qui ont imposé à l'UAF & FA et aux aérodromes d'aviation générale et d'affaires la recherche de solutions adaptées.

Obstacles à la navigation aérienne et impact sur les procédures de vol

En janvier 2020, la DTA a informé les exploitants d'aérodrome des modalités d'acceptation des obstacles à la navigation aérienne lorsque l'exploitant est porteur de projet (responsable de ses procédures de vol). Dans ce cas, l'exploitant a un devoir de réponse dans un délai de deux mois à la DSAC (l'absence de réponse vaut accord de l'exploitant).

L'UAF & FA a relayé cette information afin de faire écho au courrier de la DTA, et il a été convenu avec l'administration que toute demande d'impact sur les procédures de vol devra être à la charge du demandeur. Ce processus devrait être formalisé.

Transfert de procédures de vol aux instruments et procédure PBN

L'évolution de la réglementation entraîne une évolution du rôle des acteurs concernés par la conception, la mise en œuvre et le suivi des procédures de vol aux instruments (IFR) sur les aérodromes. En conséquence, sur les aérodromes sans service de contrôle fourni par la DSNA, l'exploitant d'aérodrome (ou l'organisme AFIS) va devenir progressivement organisme porteur de projet. Ce cadre est prévu dans l'arrêté du 4 octobre 2017¹.

Ce transfert devrait concerner environ 60 aérodromes (soit environ 100 QFU²).



ZOOM SUR

La sûreté aeroportuaire à l'heure de la COVID-19

La sûreté aeroportuaire a été lourdement impactée par la crise sanitaire et la chute de trafic sur les aéroports.

Les pratiques ont dû être revues, l'exercice de l'inspection filtrage des personnes et des bagages de cabine intégrant désormais les mesures sanitaires requises pour éviter la transmission du virus. Les règles ont également été modifiées, le confinement rendant caduc les processus habituels de formation et de certification. C'est la raison pour laquelle les premiers travaux spécifiques réalisés à l'initiative de la DGAC, et auxquels l'UAF & FA a pleinement participé ont consisté à rédiger de nombreuses fiches destinées à alléger et adapter les normes en vigueur jusqu'alors : assouplissement des règles applicables en matière de certification et de formation des agents par un report des échéances, adaptation des procédures de rondes et patrouilles ainsi que d'inspection filtrage en ce qui concerne les palpations, transport des gels et solutions hydroalcooliques, etc.

Au plan européen, le principal enjeu était d'adapter le processus en cours de renouvellement des équipements

de contrôle des bagages de soute au nouveau contexte économique. Aussi, dès le début de la crise, et en cohérence avec l'ACI EUROPE, l'UAF & FA a demandé le report des échéances des 1^{ers} septembre 2020 et 2022 figurant dans la réglementation européenne au titre de la validité des EDS de standard 2 (selon que ces matériels ont été installés avant ou après le 1^{er} janvier 2011). Cette demande a été en partie rapidement exaucée puisque, dès le 30 juin 2020, le règlement 2020/910 actait le report au 1^{er} septembre 2021 de l'échéance du 1^{er} septembre 2020 (ainsi d'ailleurs que d'autres normes récentes en matière de sûreté comme les contrôles d'antécédents renforcés ou les règles requises en cybersécurité). Il faudra néanmoins attendre la fin 2020 pour que ce processus soit pleinement achevé avec un nouveau règlement qui devrait reporter l'ensemble des échéances – y compris celles arrêtées le 30 juin 2020 – de 6, 12 et 18 mois selon le niveau du trafic des aéroports européens.

1 - L'arrêté du 4 octobre 2017 (modifiant certaines dispositions de l'arrêté du 16 mars 2012) est relatif à l'établissement des procédures de vol aux instruments au bénéfice des aéronefs évoluant selon les règles applicables à la circulation aérienne générale :

- a complété la notion d'Organisme porteur de projet (OPP) introduite dans la version d'origine de l'arrêté ;
- permet le transfert de la procédure du concepteur vers l'exploitant d'aérodrome.

2 - Un ou les deux QFU d'une piste peuvent être concernés s'il y a une approche aux instruments.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'année 2020 a vu le lancement opérationnel du programme EASEE qui vise à accompagner tous les aéroports français dans leur démarche de réduction de leurs consommations énergétiques et de leurs émissions de CO₂.

Si la croissance du trafic aérien explique pour beaucoup l'émergence des sujets environnementaux le concernant, qu'il s'agisse de la lutte contre le bruit des avions, la préservation de la qualité de l'air sur et autour des aéroports ou son impact sur le changement climatique, la crise qu'il traverse actuellement et qui a réduit de plus de moitié le nombre des mouvements d'aéronefs sur les plateformes françaises ne les a pas fait disparaître pour autant, et les exploitants d'aérodrome et l'UAF & FA sont demeurés en 2020 mobilisés pour les faire avancer dans un sens garantissant la durabilité du transport aérien.

Lutte contre la pollution des sols et promotion de la biodiversité

Ainsi, dans le cadre du 1^{er} volet du plan « Ecophyto II+ 2020-21 » déployé durant l'été par les pouvoirs publics, l'UAF & FA, en partenariat avec Groupe ADP, a répondu à un appel à projets dont l'une des actions vise à engager les acteurs dans la réduction de l'usage des produits phytopharmaceutiques par la diffusion de solutions alternatives. La proposition vise, afin de réduire au maximum voire de supprimer l'utilisation des produits phytosanitaires sur les aéroports français de métropole et d'outre-mer, d'une part, à identifier, valoriser et diffuser *via* des outils de communication (guide méthodologique, formations...) les bonnes pratiques de la gestion zéro phyto déjà mises en œuvre sur quelques plateformes et, d'autre part, à tester ou développer des innovations technologiques permettant d'améliorer ces pratiques et de les pérenniser sur les aéroports déjà engagés.

Limitation de l'usage des APU et travaux au sein de l'ATEE

La publication début 2020 de la version finale de l'étude commanditée par l'UAF & FA au cabinet CGX et relative aux APU et ses moyens de substitution a permis de diffuser largement aux exploitants d'aérodrome les différentes alternatives qui s'offrent pour limiter le recours aux APU, source importante d'émission de gaz polluants et à effet de serre sur les aéroports. Cette étude a été également partagée avec l'ensemble des acteurs participant au sous-groupe de travail de l'ATEE constitué dans le but de rédiger, dans le cadre des dispositifs CEE, une série de fiches d'opérations standardisées consacrée à l'électrification des tarmacs et à l'électrification des véhicules et engins de piste.

Travaux de l'ACNUSA

L'UAF & FA a été consultée sur le projet de rapport de l'Autorité relatif aux nuisances sonores de l'aviation légère et participe au comité de pilotage de l'étude que l'ACNUSA a initiée en début d'année afin de compléter l'état des lieux général en matière d'environnement des aéroports dits « acnusés » (eau, sols, nuisances lumineuses et biodiversité).

Mais le dossier principal en 2020 a été celui de la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires. À l'issue de travaux entamés début 2019 dans le cadre d'un groupe de travail rassemblant, sous l'autorité de l'ACNUSA, l'ensemble des parties concernées (industrie, administrations, experts), un rapport, se substituant au guide de juillet 2016, a été publié le 9 juin 2020. Davantage documenté que le guide précédent et introduisant quelques recommandations supplémentaires (accélération du rythme des inventaires d'émissions, validation des cahiers des charges par les CCE...), ce rapport se présentait comme un guide opérationnel à l'attention des gestionnaires d'aéroport. L'ACNUSA a décidé sans concertation préalable d'aller au-delà et de conférer une dimension réglementaire aux principales dispositions de ce rapport. L'UAF & FA s'y est opposée lors de la consultation publique organisée par l'Autorité mais sa décision en la matière portant « Prescriptions du 6 octobre 2020 portant sur la gestion de la qualité de l'air par les exploitants aéroportuaires sur et autour des aéroports » a été publiée au Journal Officiel le 10 octobre suivant.

La transition énergétique du transport aérien se fera à court terme par la mise en place d'un mix énergétique avec la montée en puissance des carburants durables.



Engagements des Aéroports pour la
Sobriété Énergétique et l'Environnement



ZOOM SUR EASEE

En 2020, l'UAF & FA a obtenu la labellisation du programme EASEE (Engagement des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement) par le ministère de la Transition écologique. Une convention cadre a ainsi été signée pour la période 2020-2022 et permet de bénéficier du dispositif des Certificats d'économie d'énergie (CEE). Ce programme est ainsi financé par les énergéticiens EDF et GazelEnergie solutions.

Mis en œuvre en partenariat avec l'éco-entreprise EcoCO₂, le programme EASEE vise à promouvoir, généraliser et renforcer le dispositif d'accréditation ACA (*Airport carbon accreditation*) créé par l'ACI EUROPE auprès des aéroports français (hors COM).

Véritable tremplin pour obtenir l'accréditation internationale, il permet à tous les aéroports de s'engager dans la démarche ACA, qui peut représenter un investissement humain, technique et financier important.

Il s'adresse à toutes les plateformes aéroportuaires qui sont au niveau ACA 0 à ACA 2 et qui souhaitent passer au niveau supérieur.

Les aéroports bénéficient ainsi d'un ensemble de prestations, accompagnement, conseils et outils, afin de mettre en place des actions de réduction d'impact énergétique et environnemental.

- Cofinancement d'un cabinet d'étude spécialisé pour identifier les actions à mettre en œuvre
- Accompagnement à l'ensemble du process d'accréditation
- Mise à disposition et formation à un outil de mesure, proposant des indicateurs clés et la création de trajectoire de réduction des émissions de GES

Un co-financement complémentaire aux aides existantes peut également être obtenu par les aéroports afin de les aider pour la réalisation d'actions de réduction.

Toutes les actions entreprises par l'aéroport lui permettront d'obtenir progressivement une meilleure performance énergétique et de limiter ses émissions de gaz à effet de serre.

Même si l'objectif visé est bien de réduire l'impact environnemental de l'aéroport, l'engagement de l'aéroport dans le programme EASEE lui permettra également de générer des impacts économiques et sociaux positifs sur son activité.

En termes managériaux par exemple, l'accompagnement proposé permet à des salariés d'acquérir de nouvelles compétences par la mise à disposition d'outils et de méthodes éprouvés.

Et plus généralement, les projets d'entreprise à visée environnementale sont mobilisateurs et permettent de fédérer durablement les salariés et leurs parties prenantes.

Au-delà de la mise en place de programme d'actions individuelles, le programme EASEE vise également à rassembler les aéroports engagés dans une communauté qui partage des projets et des enjeux équivalents.

La synergie et le partage des bonnes pratiques facilitent l'obtention de résultats concrets par les aéroports dans la lutte contre le changement climatique.

Enfin, l'adhésion à une démarche globale, fondée sur des méthodologies internationalement reconnues telles que l'ACA, fournit aux aéroports un cadre d'évaluation commun. Les efforts et résultats obtenus peuvent être plus facilement valorisés auprès des différents publics.

Ainsi, tous les aéroports engagés dans la démarche et également ceux ayant atteint les niveaux ACA 3 et ACA 3+ bénéficient de la communication organisée autour du programme pour valoriser leur engagement et celui de l'ensemble du secteur dans la réduction de l'impact énergétique et environnemental du transport aérien.

LES ÉVÉNEMENTS UAF & FA

6 & 7 NOVEMBRE 2019

RETOUR SUR LE CONGRÈS 2019

Le congrès de 2019 s'est tenu les 6 & 7 novembre 2019. Sur fond d'élection européenne, de crise des gilets jaunes, de désamour du transport aérien par l'opinion publique, de mise en œuvre d'une écotaxe, le titre de ce congrès, « ruptures », augurait déjà de changements fondamentaux pour le secteur. Le Grand Témoin était cette année-là Olivier JANKOVEC, directeur général de l'ACI EUROPE, qui a dressé un état des lieux de l'industrie aéroportuaire européenne. Un benchmark sur les coûts de touchée en Europe réalisé par la DGAC a été dévoilé pour la première fois en plénière. L'environnement économique des aéroports au niveau européen a fait l'objet d'une table ronde avec la DG MOVE, la DG COMP et le conseiller Transport de la représentation française à Bruxelles. Une convention de partenariat entre l'ENAC et l'UAF & FA a été signée en séance. La gestion prévisionnelle des emplois dans le cadre du nouveau terminal 4 de Roissy a donné des pistes de réflexion en matière de gestion des ressources humaines. Enfin, les stratégies de desserte des territoires de la France ont été dessinées par les directeurs de Hop ! et de Volotea. La matinée a été clôturée par Jean-Baptiste DJEBBARI, secrétaire d'État aux Transports.



Le grand Témoin
OLIVIER JANKOVEC,
directeur général
- ACI EUROPE



La desserte des territoires
PIERRE-OLIVIER BANDET, directeur général - Air France Hop !
& **CARLOS MUÑOZ**,
Président-directeur général - Volotea

Signature de la convention de partenariat UAF & FA/ENAC
- OLIVIER CHANSOU,
directeur général
- ENAC & **THOMAS JUIN**, président - UAF & FA



Les aéroports français dans le développement durable
PAUL CHIAMBARETTO, enseignant chercheur en marketing et stratégie, spécialiste du transport aérien - Montpellier Business School & École Polytechnique,
MARINA BYLINSKY, chef du service développement durable - ACI EUROPE



La gestion prévisionnelle des emplois d'un territoire aéroportuaire : l'exemple du terminal 4 - **MARC DEMAN**, adjoint au directeur général - GIP ROISSY CDG

Discours de clôture du congrès,
JEAN-BAPTISTE DJEBBARI,
secrétaire d'État
aux Transports



crédits photos : @MichaelGUICHARD



Remise des badges aux participants au congrès



B. BILGER, aéroport de Tarbes-Lourdes, D. DOLOMIE & P. THIBAUT, aéroport de Limoges



P.-O. BANDET, Air France



Plus de 310 personnes présentes et attentives à l'assemblée plénière



O. JANKOVEC, ACI EUROPE & N. PAULISSEN, UAF & FA



O. CHEREL, DGAC & D. LELUC, aéroport de Perpignan



J.F. VASSAL, aéroport d'Orléans, P. ALIOTTI, CEREMA & F. THODIARD, aéroport de la Martinique



F. VELTER, aéroport de Bâle-Mulhouse

Le congrès annuel de l'UAF & FA, un moment de rencontre, d'échange et de réflexion entre la Profession et son environnement.



L'équipe de la DGAC



J.M. PIERRE, SESA & N. ODIN, UAF & FA



A. DE LA MESLIÈRE, aéroport de Toulouse & G. LE BLANC, ACNUSA

10 MARS 2020

LA CONFÉRENCE DE PRESSE ANNUELLE DE L'UAF & FA

Cette conférence de presse qui intervenait juste avant le confinement a été l'occasion de présenter le trafic des aéroports français pour 2019 et d'évoquer la crise sanitaire qui commençait tout juste à impacter le transport aérien. Un léger ralentissement du trafic par rapport à 2018 se faisait déjà sentir (+3,8 % en 2019 contre +4,8 % en 2018) et les perspectives pour 2020 s'avéraient déjà sombres pour les aéroports français, avec la pandémie mondiale de la COVID-19. **Thomas JUIN** a également profité de cette tribune pour faire part de son incompréhension concernant les attaques sans nuances que subissait le transport aérien au regard de ses nuisances environnementales.



Une conférence de presse déjà marquée par la crise de la COVID-19

10 MAI AU 12 MAI 2021

LES 2^{ES} RENCONTRES DES AÉROPORTS FRANÇAIS ET FRANCOPHONES

Les 2^{es} Rencontres des Aéroports français & francophones prévues à Marseille en mai 2020 ont été reportées pour cause de crise sanitaire. Elles auront lieu, toujours à Marseille, du lundi 10 mai au mercredi 12 mai 2021.



NOUVELLE RECRUE MARIE JACOB

alternante en communication

L'UAF & FA a eu le plaisir d'accueillir, le 1^{er} septembre, Marie JACOB, une alternante en communication. Étudiante de 5^e année en « management de la communication et marque », Marie renforce ainsi pour une année le pôle communication de l'UAF & FA, qui se lance sur les réseaux sociaux. Outre ce lancement, elle sera en charge du développement de la présence digitale de l'UAF & FA et participera aux autres projets et événements de l'organisation.

ÉTUDES ET PUBLICATIONS

L'UAF & FA sur les réseaux sociaux

L'UAF & FA s'est lancée sur les réseaux sociaux en novembre 2020. Sur Twitter et LinkedIn dans un premier temps. Les objectifs de ce lancement sont multiples :

- améliorer la notoriété de l'UAF & FA, acteur essentiel et moteur de la profession, en diffusant plus largement les actions de l'Union (communication, événements, publications, analyses...);
- moderniser l'image de l'UAF & FA qui n'était pas présente jusqu'alors sur les réseaux sociaux;
- diffuser plus largement nos messages comme levier de stratégie d'influence et s'adresser directement à un grand nombre de décideurs très présents sur les réseaux sociaux, notamment sur Twitter;
- amplifier la viralité de nos messages, en permettant à nos membres de relayer nos informations et notre argumentation, notamment dans les territoires;
- lutter contre la mauvaise image du transport aérien et les idées reçues en diffusant des messages positifs sur les aéroports et plus généralement sur le transport aérien.

Une campagne de communication UAF & FA sur les réseaux sociaux visant à montrer les actions des aéroports français en matière d'environnement autour de cinq thèmes : l'énergie, la qualité de l'air, l'eau, la biodiversité, les déchets, sera conduite en 2021.



PUBLICATIONS



GUIDE DES AÉROPORTS FRANÇAIS 2020-2021



LE GUIDE EMPLOI ET FORMATION DES EXPLOITANTS D'AÉROPORT



RÉSULTATS D'ACTIVITÉ DES AÉROPORTS FRANÇAIS - 2019



LE PLAN D'URGENCE AÉROPORTUAIRE

Informations pratiques à l'attention des dirigeants d'aéroport - guide réalisé par la commission sécurité de l'UAF & FA

COMMISSION COMMUNICATION

La première réunion de la commission s'est déroulée en janvier 2020, et de nombreux sujets de travail ont été retenus comme importants par les responsables de communication des différents aéroports réunis. Sans surprise, **l'environnement a été le sujet le plus souvent choisi** : comment les aéroports pourraient-ils communiquer sur leurs actions en faveur de l'environnement dans un climat plutôt hostile au transport aérien et aux aéroports ?

Dans ce cadre, un groupe de travail dédié a été missionné pour réfléchir à une campagne de communication sur les réseaux sociaux.

Les réseaux sociaux, la communication B to B avec les différents acteurs, ou B to C, pour récupérer plus de passagers... feront également partie de la prochaine feuille de route de la commission.

Malgré la crise sanitaire, gageons que ces sujets reviendront en force pour les aéroports.



La commission communication

Émilie CABANNES,
présidente
de la commission
métier communication,
responsable de la
communication
de l'aéroport
de Biarritz-Pays
Basque



COMMISSION QUALITÉ

La présidente de la commission métier qualité :
Emmanuelle PLANTEY, responsable Qualité
Coordinateur SMI – Aéroport de Toulouse-Blagnac

« Nous avons sollicité le cabinet SIA PARTNERS pour l'animation d'un atelier de Design Thinking, avec 3 objectifs principaux »

- #1 **Comprendre l'outil de Design Thinking et ses principes clés**
- #2 **Expérimenter chacune des étapes à travers un cas d'usage**
- #3 **Être en mesure d'appliquer le Design Thinking sur d'autres projets**

Cet outil collaboratif basé sur la créativité et sur la co-création stimule de nouvelles façons pour travailler en interdisciplinarité. Il aide à l'émergence de solutions innovantes de (re) conception de nouveaux produits et services pour améliorer l'expérience client. Le *Design Thinking* repose sur le processus agile et itératif du « test and learn », qui permet un retour rapide sur l'expérience utilisateur. C'est aussi un complément précieux dans la mallette des outils d'amélioration continue du manager Qualité. Nous avons été une dizaine à participer à ce « serious game » autour de la thématique « Comment rendre le temps d'attente agréables aux PIF et à la PAF ».



La commission qualité

LA CHASSE AU CO₂ EST OUVERTE.

Produisant déjà une électricité faible en CO₂, grâce au nucléaire et aux énergies renouvelables, le groupe EDF veut encore réduire ses émissions de 40 % d'ici à 2030*. Pour cela, il développe de nouvelles solutions qui permettent à chacun d'agir contre le réchauffement climatique à la maison, au bureau et en voiture.

Devenons l'énergie qui change tout.

Rejoignez-nous sur [edf.fr](https://www.edf.fr)

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

* Réduction des émissions directes.

En 2019, le mix énergétique du groupe EDF était composé à 78,5 % de nucléaire, 11,2 % d'énergies renouvelables, 8,8 % de gaz, 0,6 % de charbon et 0,9 % de fioul. Il est à 89,7 % sans émissions de CO₂ (émissions directes hors analyse du cycle de vie des moyens de production et des combustibles) – Source EDF 2019 : « Document d'Enregistrement Universel ».



FOURNISSEUR OFFICIEL
D'ÉLECTRICITÉ ET DE GAZ

LISTE DES COMMISSIONS MÉTIER DE L'UAF & FA

ACCÈS ET STATIONNEMENT
» **Président MATTHIAS FOURNIER**

ACHATS
» **Présidente ANGÉLIQUE BES**

ASSISTANCE EN ESCALE
» **Présidente DELPHINE ROY**

COMMERCES, SERVICES
ET IMMOBILIER
» **Président BRUNO BALERDI**

DÉVELOPPEMENT DURABLE
» **Présidente SYLVIE VIEUXLOUP**

FACILITATION
» **Président SYLVAIN LE MEILLOUR**

FINANCE ET RÉGULATION
» **Président DOMINIQUE SENDELIN**

INFORMATIQUE ET INNOVATION
» **Président THOMAS FERCOT**

JURIDIQUE
» **Président GAËL POGET**

MARKETING
ET STRATÉGIE COMMERCIALE
» **Président GWENVAËL RONSIN
HARDY et PASCAL BIGOT**

COMMUNICATION
» **Présidente ÉMILIE CABANNES**

QUALITÉ
» **Présidente EMMANUELLE PLANTEY**

RH
» **Présidente CATHERINE VASSAUX**

SÉCURITÉ
» **Président DENIS AUDEMAR**

SGS / COMPLIANCE MONITORING
» **Présidente SÉVERINE
KRETZSCHMAR**

SÛRETÉ
» **Présidente SABRINA JULIEN**

TECHNIQUE
» **Président GUY MARGUET**

GT IMMOBILIER
» **Président LIONEL LASSAGNE**

GT INFRA
» **Président MARC HUAULT**

GT BALISAGE
» **Président ARNAUD GUIHARD**

L'ÉQUIPE UAF & FA



NICOLAS PAULISSEN
Délégué général
dg@uaf.aeroport.fr

Économie, sûreté
et environnement
BERTRAND EBERHARD
Adjoint au délégué général
b.eberhard@uaf.aeroport.fr

Sécurité,
navigation aérienne
OLIVIER SCIARA
o.sciara@uaf.aeroport.fr

Juridique, assurances
GAËL LEON
g.leon@uaf.aeroport.fr

Social, juridique
NICOLAS ODIN
n.odin@uaf.aeroport.fr

Économie, statistiques
MÉLANIE SUESCUN
m.suescun@uaf.aeroport.fr

Communication
CARINE MONÉGER
c.moneger@uaf.aeroport.fr

Comptabilité
ANGÉLINA BODIN
a.bodin@uaf.aeroport.fr

Secrétariat
JOËLLE CADIOU
T. 01 40 65 98 68
F. 01 47 34 16 07
secretariat@uaf.aeroport.fr

SYLVIE VINETTE
T. 01 40 65 98 68
F. 01 47 34 16 07
secretariat@uaf.aeroport.fr

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

35 rue Vaugelas
75015 Paris
T. 01 40 65 98 68
F. 01 47 34 16 07
contact@uaf.aeroport.fr
www.aeroport.fr