

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

«
RAPPORT

D'ACC-

TIVI-

-TÉ

»

**ÉDITO DU
PRÉSIDENT**

03

S

**RETOUR SUR
L'ANNÉE 2022
AVEC...**

08

O

AGENDA 2022

06

M

**ÉCONOMIE
ET FISCALITÉ**

16

N

JURIDIQUE

24

**SOCIAL &
RESSOURCES
HUMAINES**

28

2

**SURETÉ &
FACILITATION**

34

A

SÉCURITÉ

40

R

**DÉVELOPPEMENT
DURABLE**

49

**NAVIGATION
AÉRIENNE**

43

COMMUNICATION

56

ÉDITO DU PRÉSIDENT

LES AÉROPORTS, ACTEURS DU CHANGEMENT ÉNERGÉTIQUE

L'année 2022 a été l'année de la reprise du trafic aérien après l'effondrement dû à la pandémie de Covid-19. Les chiffres 2022 du point de vue de l'activité sont plutôt encourageants et ont redonné du baume au cœur à l'ensemble de l'industrie. De fait, cette année, nous devrions atteindre les 80% du trafic de 2019, puis les 90% l'année prochaine, pour rattraper définitivement, en 2024, le niveau de trafic de 2019.

Mais l'après-Covid ne pourra pas être un simple retour aux années d'avant. La crise de la Covid-19, à l'image de toute crise, aura apporté son lot d'évolutions qui impactent notre société, notre vision du monde et qui posent à notre profession un certain nombre de questions, la guerre en Ukraine et la crise énergétique consécutive ne venant que renforcer les bouleversements en cours. Les canicules, les sécheresses et les incendies de l'été 2022 n'ont fait que renforcer la prise de conscience de l'urgence climatique, la nécessité d'accélérer la transition énergétique et d'adapter nos infrastructures aéroportuaires au changement climatique.

**THOMAS
JUN**
Président
de l'UAF & FA



ÉDITO DU PRÉSIDENT

Face à ce défi, nos aéroports, quelles que soient leur taille et leur spécialité, construisent des réponses. Ils entendent être pleinement des acteurs de la transition énergétique.

Nous avons en effet un rôle à jouer, d'abord dans la décarbonation de nos propres activités. C'est une démarche d'ores et déjà engagée, puisque près de 80 aéroports français sont ou seront avant la fin 2022 accrédités dans le cadre de l'ACA (*Airport Carbon Accreditation*). Le programme EASEE (Engagement des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement), piloté par notre organisation et financé sur le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), a été à cet égard un formidable accélérateur pour entraîner l'ensemble de notre profession dans cette voie vertueuse de la sobriété et de l'efficacité énergétiques.

Mais nous avons également un rôle à jouer dans la décarbonation des activités des autres acteurs de la plateforme aéroportuaire qui constituent nos émissions de scope 3. Les exploitants d'aéroports assurent l'animation opérationnelle de la plateforme. Ils ont la vocation, la capacité et la volonté de se poser aussi en animateurs de la transformation énergétique de l'écosystème aéroportuaire.

Nous avons enfin un rôle à jouer dans la décarbonation de l'aviation dans son ensemble.

En 2021, le transport aérien français s'est doté, au sein du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC) et avec l'appui de l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA), d'une trajectoire de décarbo-

nation dont les principaux leviers sont connus : carburants aéronautiques durables, ruptures technologiques, optimisation des opérations, mesures économiques de compensation des émissions, captage et stockage du CO₂. Les travaux conduits début 2022, dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 301 de la loi climat et résilience, et qui viendront nourrir la stratégie française pour l'énergie et le climat (SFEC), lui permettront de disposer à compter de 2023 d'une feuille de route de décarbonation opérationnelle et d'engagements clairs de l'ensemble des parties prenantes.

Par la mobilisation de tous les acteurs de la filière, le transport aérien accélérera sa démarche de transformation énergétique. Les aéroports contribueront à la décarbonation du transport aérien par l'adaptation de leurs infrastructures à l'avion décarboné de demain. La gestion du mix énergétique ne sera pas une mince affaire et nécessitera des investissements importants.

Les nouvelles mobilités aériennes, qu'elles soient électriques, hybrides ou à hydrogène impacteront et transformeront profondément le transport aérien et ses modèles économiques, en premier lieu sur la courte et moyenne distance. Cette formidable mutation énergétique et économique, les aéroports doivent l'anticiper, la préparer et l'accompagner. Elle est à la fois un défi mais aussi une opportunité pour nos plateformes.



ÉDITO DU PRÉSIDENT

**LES
COLLECTIVITÉS
LOCALES
DOIVENT
INTÉGRER
LES AÉROPORTS
DANS LES
POLITIQUES
DE TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE
DES
TERRITOIRES
ET S'APPUYER
SUR EUX POUR
LES MENER
À BIEN.**



C'est désormais un regard neuf que nous devons porter sur nos missions. Les aéroports entendent devenir des acteurs de la transition énergétique des territoires en leur offrant une connectivité décarbonée, tout en assurant la fourniture des énergies décarbonées pour d'autres usages que l'avion. Quelles que soient leur taille, nos plateformes ont ainsi vocation à devenir des hubs énergétiques décarbonés au service des territoires.

Toutefois, la transition énergétique du transport aérien et la transformation de nos plateformes requerront la mobilisation d'importantes ressources financières et imposeront de repenser les cadres traditionnels.

Tous les cadres doivent être révisés et reconsidérés, à l'aune des nouvelles exigences climatiques. Il en est ainsi du dispositif de régulation aéroportuaire qui ne répond plus aux réalités d'aujourd'hui. Les dispositions légales et réglementaires françaises relatives à la régulation aéroportuaire aboutissent aujourd'hui à une impasse qui remet en cause la capacité des exploitants à répondre efficacement aux enjeux actuels de transition énergétique, au détriment des infrastructures aéroportuaires et *in fine* des compagnies aériennes.

Il convient également de revoir les différents dispositifs d'aide publique tant à l'échelle européenne que nationale. Le régime européen des aides d'État doit ainsi être revu pour être adapté le plus finement possible aux besoins de financement de la transition énergétique. Les régions françaises, et plus globalement les collectivités locales doivent, quant à elles, intégrer les aéroports dans les politiques de transition énergétique des territoires et s'appuyer sur eux pour les mener à bien.

AGENDA 2022

L'UAF & FA EN QUELQUES DATES

JANVIER

13

Conseil d'administration de l'UAF & FA

20

Webinaire UAF & FA / BearingPoint sur les financements verts

25

L'UAF & FA participe à l'assemblée générale du BAR France

27

Commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires de l'UAF & FA

FÉVRIER

03

L'UAF & FA participe à l'assemblée générale de l'association Aéro Biodiversité

08

L'UAF & FA participe au comité de pilotage mensuel du CORAC

14

Réunion du conseil des métiers qui rassemble les présidents des commissions métier de l'UAF & FA

L'UAF & FA participe avec l'AFCOV à la réunion organisée au cabinet du premier ministre sur le duty free à l'arrivée

15

L'UAF & FA participe au comité consultatif contrôle aux frontières organisé par le ministère de l'Intérieur et relatif à la mise en œuvre de l'EES

18

Lancement des travaux sur la mise en œuvre de l'article 301 de la loi climat et résilience relatif aux feuilles de route de décarbonation des chaînes de valeur

MARS

01

L'UAF & FA participe à la réunion organisée par la DGAC sur la taxe de sécurité et de sûreté 2022 (ex-taxe d'aéroport)

10

L'UAF & FA tient sa conférence de presse annuelle et présente les résultats de trafic des aéroports français pour 2021. L'UAF & FA expose également devant la presse sa position sur la transition énergétique du transport aérien dans la perspective des élections présidentielle et législative

L'UAF & FA appelle les pouvoirs publics, dans un communiqué commun avec la FNAM et le GIFAS, à la mise en place rapide d'un plan de soutien pour la décarbonation du transport aérien

Webinaire UAF & FA / EcoCO₂ relatif au programme EASEE sur le partage des bonnes pratiques et le financement des actions

18

Webinaire de l'UAF & FA sur la fiscalité locale pour les aéroports

24

L'UAF & FA participe à l'assemblée générale de la CSAE

29

L'UAF & FA rencontre l'équipe de campagne d'Emmanuel Macron sur les problématiques du secteur aéroportuaire

AVRIL

04

Réunion FFA/ UAF & FA au FabLab de Toussus-le-Noble sur « l'aéroport électrique »

06

L'UAF & FA participe à la réunion organisée par la DGAC sur la conjoncture du transport aérien

13

L'UAF & FA participe à la 1^{re} réunion du comité de pilotage relatif à la feuille de route de décarbonation du transport aérien (article 301 loi climat et résilience)

19

Réunion DGAC / UAF & FA sur les droits de trafic France-Turquie

26

Réunion du bureau de la Francophonie de l'UAF & FA sous forme de visioconférence

MAI

13

L'UAF & FA réunit les acteurs de l'écosystème aéroportuaire (CSAE, SESA, AFCOV, CNPA) sur les difficultés de recrutement et l'attractivité des métiers dans le secteur aéroportuaire

18

Réunion UAF & FA / ministère de l'Intérieur sur le projet de convention relative aux kiosques EES

19

L'UAF & FA rencontre la DGAC sur les difficultés de recrutement et l'attractivité des métiers au sein de l'écosystème aéroportuaire

24

L'UAF & FA participe au comité exécutif du conseil cybersécurité du transport aérien (CCTA)

JUIN

01 et 02

L'UAF & FA participe à l'assemblée générale et au congrès de la FNAM

09

L'UAF & FA participe au Conseil national de la sûreté de l'aviation civile

13

L'UAF & FA participe à la réunion de préparation de la saison été organisée par la DGAC

17

L'UAF & FA est auditionnée par la Cour des comptes dans le cadre de son enquête sur le maillage aéroportuaire

21

L'UAF & FA participe au comité de pilotage du programme EASEE

22 au 24

L'UAF & FA participe à l'assemblée générale de l'ACI Europe

28

L'UAF & FA intervient devant le GT transport aérien de Régions de France

JUILLET

29 au 01

Rencontres des aéroports français & francophones de Marseille

13

L'UAF & FA participe au comité consultatif contrôle aux frontières organisé par le ministère de l'Intérieur et relatif à la mise en œuvre de l'EES

20

Signatures avec les organisations syndicales d'un accord sur l'augmentation des minima conventionnels et d'un accord sur la refonte des classifications

SEPTEMBRE

02

Entretien de l'UAF & FA avec Clément Beaune, nouveau ministre délégué aux Transports

08

L'UAF & FA rencontre le cabinet du ministre délégué aux Transports sur le plan de sobriété énergétique

09

L'UAF & FA rencontre le cabinet du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires sur la transition énergétique du transport aérien et du secteur aéroportuaire

13

L'UAF & FA rencontre le nouveau conseiller transport du premier ministre

21

Entretien de l'UAF & FA avec Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

L'UAF & FA est auditionnée par la commission des finances de l'Assemblée nationale sur le projet de loi de finances 2023

27

L'UAF & FA est auditionnée par la commission développement durable de l'Assemblée nationale sur le projet de loi de finances 2023

OCTOBRE

05

Commission UAF & FA des propriétaires délégués

06

Commission UAF & FA des aéroports d'aviation générale et d'affaires

L'UAF & FA participe à la réunion de la task force environnement avec Airbus, Air France, ADP, FNAM et GIFAS

12

Conseil des présidents des commissions métier de l'UAF & FA

19

Commission UAF & FA des aéroports d'outre-mer

20

Audition de l'UAF & FA par la commission des finances du Sénat dans le cadre du PLF 2023

21

L'UAF & FA participe au lancement du groupe « climat et biodiversité » du Conseil national de la refondation

26

L'UAF & FA participe à une visioconférence sur les SAF organisée par le cabinet du ministre délégué aux Transports

NOVEMBRE

09

Atelier de réflexion UAF & FA sur un éventuel « Programme EASEE2 »

10

L'UAF & FA participe à la réunion du comité stratégique de l'Université du transport aérien (UTA)

15

L'UAF & FA participe au comex du conseil cybersécurité du transport aérien

17

Rendez-vous annuel entre l'UAF & FA et la DSN

24 et 25

Congrès de l'UAF & FA

RETOUR SUR L'ANNÉE 2022



AVEC

**NICOLAS
PAULISSEN**

Délégué général
de l'UAF & FA



RETOUR SUR L'ANNÉE 2022

Sur le plan du trafic, comment qualifieriez-vous l'année 2022 ?

L'année 2022 a été incontestablement une année de reprise du trafic aérien. Le rebond a été particulièrement spectaculaire cet été puisque de nombreux aéroports ont rattrapé le niveau de l'été 2019, voire l'ont dépassé. Il n'en reste pas moins que pour l'ensemble de l'année, le trafic devrait rester inférieur de 20 % à ce qu'il était en 2019. Au vu du contexte géopolitique, tout cela reste cependant fragile.

La sortie de crise a donc été plus rapide qu'anticipé et a pu engendrer ici ou là des difficultés opérationnelles notamment au cours des pics de trafic de l'été. Mais notons que les aéroports français n'ont pas connu en juillet et août les problèmes majeurs qu'ont pu connaître, faute d'effectifs suffisants, des aéroports comme Amsterdam-Schiphol ou encore Londres-Heathrow. En France, les compagnies aériennes n'ont pas été contraintes de supprimer des vols à la demande des exploitants aéroportuaires.

Ces résultats positifs ont d'abord été le fruit de la mise en place par l'État, lors de la crise de la Covid-19, de dispositifs d'activité partielle et d'activité partielle longue durée (APLD) qui nous ont permis de préserver les compétences et d'accompagner au mieux le rebond de trafic dans la période de sortie de crise. L'UAF & FA avait poussé en 2020 à la mise en œuvre de l'APLD particulièrement adaptée aux spécificités de notre secteur.

Ces résultats sont aussi le fruit de la mobilisation de tous les acteurs du transport aérien. Au plus fort de la saison aéronautique estivale, la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) a organisé des réunions de coordination, auxquelles participait naturellement l'UAF & FA, qui ont rassemblé les différents acteurs du transport aérien et les ministères des transports et de l'intérieur. Ces échanges ont indéniablement aidé à passer le cap difficile de l'été.

Le secteur aéroportuaire a-t-il connu les problématiques de sous-effectif et d'attractivité des métiers rencontrées par d'autres secteurs ?

La sortie de crise dans le secteur aéroportuaire est effectivement marquée par un problème de sous-effectif doublé d'un problème d'attractivité des métiers qui touche l'ensemble des acteurs de l'écosystème aéroportuaire : l'exploitation, l'assistance en escale et la sûreté notamment. Pendant la crise de la Covid-19, nous avons vu s'éloigner des aéroports un certain nombre de personnels. Les exploitants aéroportuaires sont confrontés à des difficultés de recrutement, particulièrement sur les fonctions techniques : électriciens, techniciens de maintenance, électromécaniciens, IT, exploita-





RETOUR SUR L'ANNÉE 2022

tion et agents parcs et accès. Les conditions de travail, en particulier les horaires décalés, l'absence de visibilité sur la planification du travail, les difficultés d'accès à la plateforme sont de plus en plus dénoncées.

À cela, il faut ajouter le manque de vivier externe en raison de la concurrence exercée par d'autres secteurs d'activité recrutant sur des profils similaires.

Nous ne sommes naturellement pas restés passifs face à ces difficultés.

Dans le cadre de la branche professionnelle « Transport aérien-Personnel au sol », deux accords ont été conclus, dès cet été, entre la partie patronale et les organisations syndicales de salariés d'une part sur une révision des classifications et d'autre part sur une revalorisation des minima conventionnels rattrapés par le SMIC. Des travaux sont également en cours sur une réécriture de notre convention collective.

Au printemps, l'UAF & FA s'est en outre rapprochée des autres acteurs de l'écosystème aéroportuaire (Syndicat des entreprises de sûreté aérienne et aéroportuaire – SESA, Chambre syndicale des assistants en escale – CSAE, etc.) pour engager une réflexion commune sur la problématique des conditions de travail. Nous devons aussi renforcer de conserve les actions de promotion et de communication sur les différents métiers de l'écosystème aéroportuaire.

Sur la question des sous-effectifs, ajoutons que nous n'avons pas été aidés par le ministère du Travail auquel nous avons demandé en vain de reporter d'une année l'application du dispositif de bonus/malus sur les contrats courts. L'entrée en vigueur de cette mesure s'est télesco-

LA COMPÉTITIVITÉ DES AÉROPORTS FRANÇAIS DANS UNE EUROPE TRÈS CONCURRENTIELLE RESTE UN DE NOS SUJETS DE PRÉOCCUPATION MAJEURS.

RETOUR SUR L'ANNÉE 2022

pée avec la reprise du trafic et le besoin pour l'ensemble des acteurs, notamment les assistants en escale, de faire appel à des contrats courts pour accompagner cet été la reprise plus importante que prévu du trafic.

Coûts de touchée et compétitivité des aéroports restent-ils au cœur des préoccupations de l'UAF & FA ?

La question de la compétitivité des aéroports français dans une Europe très concurrentielle reste un de nos sujets de préoccupation majeurs. Le T2S (ex-taxe d'aéroport) demeure une source d'inquiétude. La crise de la Covid-19 a durablement déséquilibré le système de financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaire en asséchant ses recettes. Et le dispositif d'avance sur recettes de la taxe mis en place par Bercy pour la période 2020-2022 conduit nos aéroports à un mur lorsqu'il s'agira de commencer en 2024 à rembourser ces avances dont le montant total avoisine les 700 millions d'euros. Ces remboursements provoqueront une envolée du T2S qui impactera le coût de touchée de nos aéroports et viendra grever leur compétitivité. Aussi l'UAF & FA a-t-elle, tout au long de cette année, continué à plaider à Bercy pour la transformation en tout ou partie de ces avances en subventions directes. Sans grand résultat jusqu'à présent, il faut le reconnaître.

L'augmentation du plafond du T2S en LFI 2022 pour les aéroports de classe 3 et les augmentations supplémentaires du T2S prévues au projet de loi de finances (PLF) 2023 invitent à repenser le système de financement des mis-

sions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaire afin de préserver la compétitivité de nos aéroports. C'est un message que l'UAF & FA a fait passer directement au nouveau ministre des Transports.

La compétitivité de nos aéroports, c'est aussi la qualité de service et nous avons poursuivi au cours de cette année les discussions avec le ministère de l'Intérieur sur la mise en œuvre des règlements EES (*Entry/Exit System*) et ETIAS. Nous avons bouclé avec le ministère le projet de convention sur la mise à disposition pour certains aéroports des kiosques EES. En dépit des avancées obtenues du ministère de l'Intérieur sur des améliorations de technologies et de process qui permettront une meilleure fluidité des flux aux frontières aériennes de la France, nous restons inquiets sur les augmentations sensibles des temps d'attente qui résulteront de la mise en place du dispositif EES au printemps 2023. La solution réside pour nous dans le passage au « smart border » et dans l'augmentation des effectifs aux aubettes.

La régulation aéroportuaire ne devrait-elle pas aussi être repensée dans cette période post-Covid ?

Les aéroports français ont aujourd'hui à relever plusieurs défis : les incertitudes autour du développement futur du trafic aérien, la faiblesse des capacités d'investissement à la suite de la crise de la Covid-19, et le lancement rapide des chantiers de transition énergétique.





RETOUR SUR L'ANNÉE 2022

Les exploitants aéroportuaires doivent donc être en mesure d'assurer la soutenabilité financière de leur activité sur la durée et donc de bénéficier d'un cadre souple pour la tarification des redevances du service public aéroportuaire. Le cadre français de régulation n'autorise pas cette souplesse, ce qui impose de redéfinir les modalités actuelles de la régulation aéroportuaire. L'UAF & FA a ainsi porté en 2022 auprès du ministère des Transports sa vision d'une réforme de la régulation. Les discussions ont débuté à l'automne avec la DGAC. La refonte du cadre légal et réglementaire de la régulation devrait à notre sens pouvoir s'appuyer sur trois piliers structurants : la notion de modération tarifaire doit être retirée des dispositions réglementaires, la juste rémunération des capitaux investis doit être garantie sans ambiguïté en assurant que le revenu tarifaire permette de dégager une rentabilité égale au coût du capital et le partage des risques trafic entre usagers et aéroports doit être assuré. La mise en œuvre de ces principes réglementaires à travers une approche pluriannuelle – à l'instar des contrats de régulation économique (CRE) – permettrait de capitaliser sur les effets stabilisants et incitatifs de ces évolutions.

Au-delà de la refonte des principes généraux de la régulation aéroportuaire, il convient aussi d'interroger la pertinence même de la régulation aéroportuaire française et son périmètre d'application. Le principe général de la régulation économique consiste en effet à prévenir le risque d'éventuels comportements économiquement inefficaces, en particulier l'instauration de prix excessifs par les opérateurs

d'infrastructures essentielles en situation de position dominante sur le marché.

La question du pouvoir de marché des aéroports français de plus de 5 millions de passagers se pose. Il faut à la fois questionner la pertinence du critère unique de seuil de trafic pour déterminer le besoin de régulation des aéroports concernés et remettre en cause le présupposé systématique du pouvoir de marché des aéroports de plus de 5 millions de passagers. Bien qu'ils soient régulés, les aéroports subissent toujours une pression concurrentielle. Cette pression provient en partie des autres modes de transport mais elle s'exerce aussi et surtout entre aéroports, ce qui n'est pas le cas de nombre d'infrastructures régulées en France.

Enfin sur la régulation, en 2022, l'UAF & FA a porté de nouveau auprès du ministre des Transports la problématique de l'application du régime de la double caisse à l'ensemble des aéroports régulés. Cette question importante avait été remise ces deux dernières années par la DGAC au prétexte de la crise de la Covid-19. Il est aujourd'hui nécessaire de reprendre le fil de la réflexion. Tous les aéroports régulés doivent pouvoir sortir de la caisse unique pour accéder à la double caisse.

La question de la transition énergétique a-t-elle beaucoup mobilisé l'UAF & FA ?

L'année 2022 restera, sans aucun doute, comme l'année de l'accélération de la transition énergétique du transport aérien. La volonté politique est très forte et les problématiques liées à la sobriété et à la transition énergé-

RETOUR SUR L'ANNÉE 2022

**L'ANNÉE 2022
 RESTERA
 COMME
 L'ANNÉE DE
 L'ACCÉLÉRATION
 DE LA
 TRANSITION
 ÉNERGÉTIQUE
 DU TRANSPORT
 AÉRIEN.**

tiques nous ont pleinement mobilisés. À la rentrée de septembre, de nombreux aéroports ont travaillé, à la demande des ministères des Transports et de la Transition énergétique, à l'élaboration de plans de sobriété énergétique pour passer le cap de l'hiver 2022-2023 en atteignant des réductions des consommations énergétiques de l'ordre de 10 %. La profession s'est véritablement investie pour participer à l'effort national.

L'UAF & FA a également activement participé aux travaux liés à la mise en œuvre de l'article 301 de la loi climat et résilience. Ces travaux visent à l'élaboration d'une feuille de route opérationnelle de décarbonation pour l'ensemble de la chaîne de valeur du transport aérien et qui doit être achevée à la fin 2022. Les actions de décarbonation, programmées dans le cadre de cette feuille de route pour chacun des grands acteurs de la filière, viendront alimenter la stratégie française énergie climat et ses principaux instruments comme la stratégie nationale bas carbone, la programmation pluriannuelle de l'énergie ou encore le plan d'adaptation au changement climatique. Les travaux en cours relatifs à la mise en œuvre de l'article 301 nous permettront de disposer enfin d'une vision plus claire tant sur les leviers opérationnels et les moyens nécessaires à la décarbonation du transport aérien que sur les difficultés et obstacles que nous rencontrerons sur le chemin de la décarbonation.

Sur la décarbonation propre aux aéroports, l'UAF & FA a poursuivi la mise en œuvre du programme EASEE qui s'achève à la fin 2022 et qui apporte un accompagnement technique et financier à tous les aéroports désireux de s'engager dans la démarche ACA.





RETOUR SUR L'ANNÉE 2022

À ce jour, plus de 70 aéroports ont intégré le programme EASEE financé sur le dispositif des CEE. Nous avons d'ores et déjà engagé en 2022 une réflexion sur les suites à donner au programme EASEE. Il nous faut aujourd'hui nous attaquer aux émissions de scope 3 des aéroports, qui, compte tenu de la complexité de l'écosystème aéroportuaire notamment en termes de nombre d'acteurs, est une tâche ardue qui nécessite des moyens importants. Nous espérons, si nos réflexions aboutissent, pouvoir déposer un projet EASEE 2 dans le cadre du prochain appel à projets du ministère de la Transition énergétique.

Quelle est la priorité en matière de décarbonation du transport aérien ?

Un des leviers principaux de la décarbonation du transport aérien réside en effet dans l'utilisation massive des carburants aéronautiques durables (CAD). L'UAF & FA a plaidé en 2022 avec ses partenaires de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM) et du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS) pour le développement rapide d'une filière CAD qui contribuera à la création d'emplois supplémentaires tout en renforçant l'indépendance

énergétique nationale. Cela passe nécessairement par la mise en place des conditions favorables au développement en France d'une filière de production de carburants aéronautiques durables : mécanismes incitatifs sous forme de crédit d'impôt et d'exonération de fiscalité ou encore orientation des recettes de la fiscalité écologique du transport aérien vers la mise en place de cette filière de production. Cela passe aussi par le déploiement des mécanismes indispensables à la réduction du coût d'achat des carburants aéronautiques durables pour les compagnies aériennes. Cela passe enfin par l'affectation prioritaire de la biomasse nécessaire aux CAD au secteur aérien plus difficile à décarboner que d'autres secteurs économiques.

**L'UAF & FA
A PLAIDÉ AVEC
SES PARTENAIRES
POUR LA MISE
EN PLACE RAPIDE
D'UNE FILIÈRE
DE PRODUCTION
DE CAD.**



L'UAF & FA DANS LA CAMPAGNE

Dans le contexte des élections législatives du printemps, et dans la perspective de l'arrivée des nouveaux députés à l'Assemblée nationale et de l'installation des nouveaux cabinets ministériels, l'UAF & FA a confectionné un dossier intitulé « Les enjeux de la France aéroportuaire à l'horizon 2030 ».

Ce dossier présente, de façon non exhaustive, sous forme de fiches recto/verso pédagogiques, les principaux enjeux des aéroports français à l'horizon 2030 et rassemble les principaux messages et principales demandes de la profession.

Il complète le dossier UAF & FA « Campagne présidentielle » centré sur la transition énergétique du transport aérien et communiqué aux différentes équipes des candidats à la Présidence de la République courant mars.



ÉCO- NOMIE & FISCA- LITÉ

La nécessité d'investir massivement dans la transition énergétique du transport aérien impose de repenser les cadres de la régulation aéroportuaire. L'UAF & FA a mis à profit l'année 2022 pour élaborer une vision aéroportuaire commune de la régulation et pour porter auprès des pouvoirs publics des propositions de réforme des règles de la régulation afin de mieux répondre aux nouvelles réalités du secteur.



ÉCONOMIE & FISCALITÉ

TRAFIC PASSAGERS 2021

Après une année 2020 de crise très difficile pour les aéroports français, le trafic reprend des couleurs même s'il est toujours loin de son niveau de 2019, l'année de référence. Ainsi, en 2021, le trafic passagers des aéroports français est en diminution de 57,7 % par rapport à 2019, mais en augmentation de 29,5 % par rapport à 2020. Pour rappel, le trafic avait chuté de 67,3 % en 2020 par rapport à 2019. Le trafic des aéroports français est de près de 90 millions de passagers commerciaux en 2021, contre plus de 214 millions en 2019 et 70 millions en 2020. Les aéroports d'outre-mer ont mieux résisté à la crise que leurs homologues métropolitains : leur trafic a diminué de 48,2 % en comparaison avec 2019, tandis que le trafic est en diminution de 58,3 % pour les aéroports métropolitains.

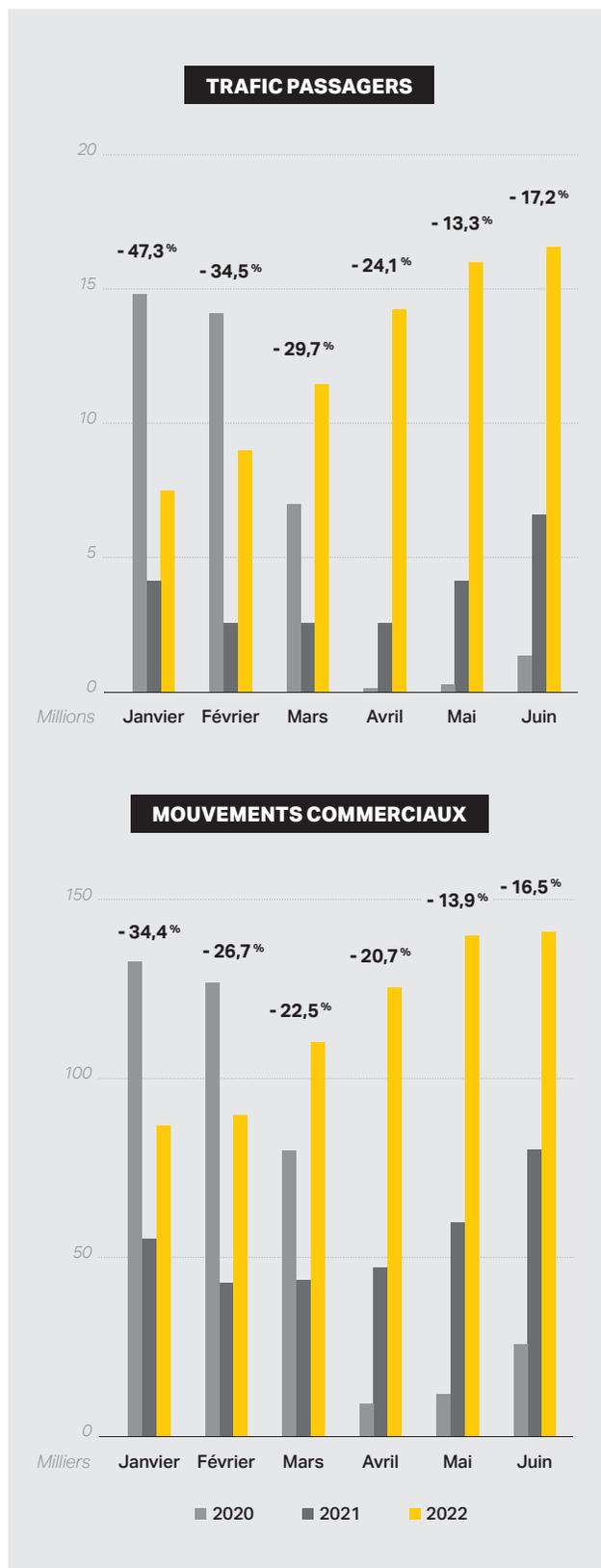
RETOUR SUR LE TRAFIC DU PREMIER SEMESTRE 2022

En France, sur le premier semestre 2022, le trafic passagers est en recul de 26,4 % par rapport au premier semestre 2019 (-36,9 % pour le premier trimestre, -18,2 % pour le deuxième trimestre).



90

MILLIONS DE PASSAGERS COMMERCIAUX EN 2021



ÉCONOMIE & FISCALITÉ

PERSPECTIVES DE TRAFIC POUR 2022 ET LES ANNÉES À VENIR

Dans ses dernières prévisions de trafic, publiées le 20 mai 2022, l'ACI Europe souligne le contexte difficile et incertain de la reprise impactant fortement l'offre et la demande en transport aérien : un environnement géopolitique tendu avec la guerre en Ukraine, des conditions économiques fragilisées et une situation sanitaire instable. La reprise est portée par les passagers loisirs et VFR (*Visiting Friends and Relatives*) et par les compagnies low-cost.

Pour 2022, le scénario de base prévoit une baisse du nombre de passagers dans les aéroports européens de 22 % comparé à 2019, ce qui fait 540 millions de passagers en moins par rapport à 2019. L'hypothèse basse du trafic se situe à -27 % et l'hypothèse haute à -18 %. Dans le scénario médian, la baisse est estimée à -15 % pour le troisième et le quatrième trimestre 2022.

L'ACI Europe prévoit le retour au niveau de trafic en 2024. En 2023, le trafic passagers dans les aéroports européens devrait représenter 90 % du trafic de 2019.

FINANCEMENT DES MISSIONS RÉGALIENNES

La loi de finances pour 2022 a porté l'ouverture d'une avance de 150 M€ afin de financer les missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires. Depuis

540

MILLIONS DE PASSAGERS EN MOINS PAR RAPPORT À 2019

L'UAF & FA PLAIDE EN FAVEUR DE LA CONVERSION DE TOUT OU PARTIE DES MONTANTS D'AVANCE DE LA TAXE D'AÉROPORT EN SUBVENTIONS DIRECTES AUX AÉROPORTS.

Le début de la crise de la Covid-19, c'est donc la troisième avance accordée aux aéroports au titre des dépenses de sûreté-sécurité : 300 M€ en LFR3 2020 et 250 M€ en LFI 2021. Ainsi, le montant total des avances est aujourd'hui de 700 M€.

Comme pour les précédentes avances, ce dispositif d'avances ne s'applique pas aux exploitants d'aéroports de la « classe 4 » (anciennement « classe N »). Ces derniers ont reçu de façon prioritaire les recettes de la majoration de la taxe d'aéroport dont la répartition pour l'année en cours a été fixée dans l'arrêté du 23 mars 2022.

Le remboursement de la troisième avance se fera sur sept ans sur la période 2026-2033. Pour rappel, les deux précédentes avances seront remboursables à compter de 2024 et sur une durée maximale de sept ans, soit jusqu'en 2031.

L'UAF & FA plaide depuis le début de la crise en faveur de la conversion de tout ou partie des montants d'avance en subventions directes aux aéroports, afin de limiter la hausse de la taxe d'aéroport et la dégradation consécutive de la compétitivité des aéroports français à compter de 2024 dans un contexte de reprise générale du transport aérien en Europe et dans le monde.

La loi de finances pour 2022 a aussi modifié la limite supérieure du tarif de la taxe d'aéroport pour les aéroports de classe 3 : de 14 €, le plafond est passé à 15 € à compter du 1^{er} avril 2022. Pour rappel, les aéroports de classe 3

ÉCONOMIE & FISCALITÉ

ZOOM

LA RÉFORME DE LA RÉGULATION AÉROPORTUAIRE

La régulation aéroportuaire ne répond clairement plus aux enjeux actuels du secteur, notamment au regard du financement de la transition énergétique. Or, les décisions d'homologation tarifaire de l'ART et la décision du Conseil d'État du 28 décembre 2021 ont aggravé les déséquilibres de la régulation aéroportuaire française. Aussi, dans un courrier en date du 24 août adressé au ministre délégué aux Transports, l'UAF & FA a-t-elle avancé quelques propositions d'adaptation de la régulation aéroportuaire :

» La « modération tarifaire » doit être supprimée de la réglementation française car elle introduit une contrainte artificielle pour la mise en œuvre de la régulation économique. Elle n'est de fait pas nécessaire pour l'encadrement des effets néfastes du comportement d'un opérateur supposé en position dominante, la rentabilité des aéroports étant déjà encadrée par le critère de juste rémunération des capitaux investis. Elle n'est pas non plus en ligne avec la recherche de l'optimisation du cadre de régulation. De plus, la possibilité d'une interprétation subjective et non fondée dans les principes économiques renforce le risque d'une mise en œuvre inefficace de cette disposition.

» Le dispositif réglementaire retenu doit permettre l'égalisation de la rentabilité d'un aéroport donné (ROCE) et du coût du capital attendu (CMPC).

» Le partage des risques entre usagers et aéroports – plutôt qu'une situation où l'aéroport porte l'ensemble des risques – doit permettre d'optimiser l'intérêt collectif de la régulation et rendre plus efficaces l'utilisation et la gestion du service public aéroportuaire.

Il convient d'identifier des facteurs de risque non maîtrisables par les exploitants des aéroports, comme des chocs macroéconomiques importants, et d'introduire des mécanismes d'incertitude qui permettent de les gérer afin de protéger la pérennité de l'activité régulée. Des mécanismes de partage des risques pourraient également apporter des bénéfices aux usagers s'ils portent sur des facteurs de risques maîtrisables par les exploitants aéroportuaires.



Table ronde sur l'impact de la crise sanitaire sur l'activité extra-aéronautique des aéroports, lors des Rencontres des aéroports français & francophones de Marseille 2022

ÉCONOMIE & FISCALITÉ

sont les aéroports qui ont embarqué et débarqué entre 5 001 et 5 000 000 unités de trafic en moyenne sur les trois dernières années civiles connues. À ce jour, 31 aéroports métropolitains de classe 3 sont au tarif plafond (soit 72 % des aéroports métropolitains de classe 3). Cette mesure contestée par l'UAF & FA est venue dégrader la compétitivité des aéroports de proximité.

Également dans la loi de finances pour 2022, pour les aéroports de classe 1 et 2, la période de référence permettant d'apprécier les critères limitant à 94 % le taux de couverture par la taxe d'aéroport du besoin de financement des missions de sûreté et de sécurité à la charge des exploitants a été modifiée. Cette mesure protège certains aéroports de classe 2 qui, au vu de la baisse très significative du nombre de passagers rapportée à la baisse moins importante des coûts afférents à ces missions, auraient été touchés par le dispositif du ticket modérateur qui concerne pour le moment le seul groupe Aéroports de Paris (ADP).

RÉGULATION AÉROPORTUAIRE

Renforcement des pouvoirs de l'ART

La loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (loi DDADUE) a renforcé les pouvoirs de l'Autorité de régulation des transports (ART) dans le secteur aéroportuaire.

L'article 6 de la loi DDADUE reconnaît à l'ART le pouvoir de déterminer les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre des activités régulées. La loi tire les conséquences de la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021, en confiant à l'Autorité le soin de fixer le cadre général que doivent respecter les règles d'allocation des actifs.

L'article 6 de la loi DDADUE reconnaît également à l'ART une nouvelle mission de suivi économique et financier des aérodromes entrant dans son champ de compétences. Cela permettra à l'Autorité de produire des publications sectorielles accessibles à l'ensemble des parties, comme c'est déjà le cas des autres modes de transport qu'elle régule. En revanche, un pouvoir de collecte régulière des données n'a pas été reconnu à l'ART dans le champ aéroportuaire.

Principes d'allocation des actifs, des produits et des charges

Suite aux deux consultations publiques menées par l'ART en mai 2021 et en janvier 2022 sur le cadre général dans lequel devront s'inscrire les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges des aéroports, l'UAF & FA a produit dans les deux cas une réponse avec l'appui du cabinet Frontier Economics. L'ART a ensuite publié sa décision concernant la détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges (décision n° 2022-24 du 31 mars 2022).

Les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges obéissent aux principes généraux suivants, d'importance égale : auditabilité, homogénéité, non-discrimination, pertinence, priorité à l'imputation directe, réconciliation et traçabilité, stabilité dans le temps et

LA GUERRE EN UKRAÏNE ET SON IMPACT SUR LE TRAFIC

Après l'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022, les liaisons aériennes entre la France et la Russie et entre la France et l'Ukraine se sont arrêtées.

En 2019, il y avait plus de 1,6 million de passagers en provenance ou à destination de la Russie, ce qui représentait 1,8 % du trafic vers l'Europe de la France. En revanche, avec plus 70 000 tonnes de fret, la Russie représente 10 % du fret européen en France et 3,2 % du fret international français.

En 2019, il y avait plus de 400 000 passagers en provenance ou à destination de l'Ukraine, ce qui représente 0,5 % du trafic vers l'Europe de la France.

Ainsi, en 2019, le trafic France-Russie et France-Ukraine ne représentait que 1,4 % du trafic international français.

Source : Bulletin statistique annuel, DGAC



LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE EUROPÉENNE POST-COVID

Après deux années de Covid-19, la connectivité aérienne des aéroports européens est toujours à 29 % en dessous de son niveau d'avant-crise (2019). Cela signifie concrètement qu'en juin 2022, le niveau de la connectivité aérienne a retrouvé celui de 2009. Toutefois, cette chute cache des disparités entre les pays : ainsi, la Grèce est le seul pays à avoir retrouvé son niveau de connectivité d'avant crise, suivie par la Turquie (-3 %).

Parmi les pays membres de l'Union européenne

ESPAGNE	ROYAUME-UNI	L'ITALIE	LA FRANCE	L'ALLEMAGNE
-23 %	-28 %	-32 %	-34 %	-39 %

La connectivité directe s'approche de son niveau d'avant crise (-15 %), tandis que la connectivité indirecte et la connectivité des hubs sont loin de leurs précédents niveaux (-36 % et -34 %). Cela reflète les tendances de la reprise du trafic porté par le trafic loisirs et VFR et par l'augmentation des capacités de certaines compagnies ultra-low-cost.

Toutefois, sur les marchés intercontinentaux, la reprise est parfois difficile avec encore certaines restrictions de voyage toujours en place.

Ainsi, tandis que la connectivité directe intra-européenne se situe à -16 % de son niveau de 2019, **la connectivité directe entre l'Europe et l'Asie-Pacifique reste encore très loin de ce qu'elle a pu être (-52 %). 33 % des aéroports européens ont retrouvé leur**

niveau prépandémie de connectivité directe, et ce sont les plus petits aéroports (< 5 millions de passagers annuels) qui présentent les meilleures performances : 38 % d'entre eux ont déjà retrouvé le niveau de connectivité de 2019. Cependant, cela cache des disparités selon les plateformes : les aéroports insulaires et ceux situés dans des zones touristiques, ainsi que les aéroports secondaires avec une grande partie de trafic low-cost, ont plus facilement atteint, voire dépassé leur niveau de connectivité de 2019.

On observe également une modification de la structure du trafic en Europe. **Les compagnies low-cost représentent maintenant 40 % de la connectivité directe contre 27 % en 2019.**

Source : Airport industry connectivity report 2022, ACI Europe, juin 2022

transparence. L'ART a publié également dans la foulée les lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée de ces principes (décision n° 2022-025 du 31 mars 2022). Une période transitoire (jusqu'au 31 décembre 2025) y est notamment décrite.

Mission de suivi économique et financier

À la suite de sa nouvelle mission obtenue par la loi DDADUE, l'ART a mené une consultation publique en avril 2022 sur la détermination du contenu de la mission

de suivi économique et financier. L'UAF & FA a répondu à cette consultation publique en mai.

L'ART a procédé par la suite à une collecte d'informations auprès des aéroports régulés en juillet et août 2022 à des fins de publication avant la fin de l'année d'un rapport qui devrait comprendre des indicateurs divers relatifs à la performance économique globale de ces aéroports régulés.

ENTRETIEN AVEC



BRUNO BALERDI

Directeur marketing, communication et commerces de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, ancien président de la commission commerces & services de l'UAF & FA

En neuf ans de présidence quel bilan pouvez-vous faire des travaux de la commission ?

Le bilan réside avant tout en quelques chiffres : 50 commissions tenues dans des aéroports français ou étrangers, quatre *retail-tours* et un book sur « Quels leviers pour déclencher l'acte d'achat des passagers en aéroport aujourd'hui et demain ? ».

Tout d'abord, nous pouvons partager que la commission a pour objectif de développer, au quotidien, les revenus extra-aéronautiques et aussi de prévoir ceux de demain.

Nous avons eu sans cesse l'envie de comprendre le futur et d'identifier les attentes des passagers et des évolutions du marché.

Nous avons eu le souci, chaque année, de découvrir de nouveaux concepts de boutiques, de réaliser un maximum de *retail-tour*, de mener une étude sur le marché des loueurs de véhicules pour anticiper les transformations, de réfléchir aux nouveaux usages du digital, d'analyser l'apport du e-commerce pour développer et anticiper les adaptations à prévoir.

Nous avons aussi mené des études clients pour anticiper la tendance autour des produits locaux, des concepts de restauration autour du bien manger. Nous avons par-

tagé avec les concessionnaires toutes les évolutions du marché et cherché à comprendre avec eux les nouvelles offres et nouveaux concepts à construire. Cette démarche prospective est dans l'ADN de notre commission.

Le quotidien est aussi un élément fort du travail de la commission. L'enjeu est d'être fort sur ses basiques pour délivrer le meilleur service et la meilleure expérience passager pour tout type d'aéroport et ainsi développer les revenus. On peut citer le travail réalisé par la rédaction du book « Quels leviers pour déclencher l'acte d'achat des passagers en aéroport aujourd'hui et demain ? » qui permet à chaque aéroport de petite, moyenne ou grande taille de trouver les leviers et les basiques pour développer ses revenus. Ce book est toujours d'actualité, même si une mise à jour est en cours de réalisation. Il est le fruit d'une mise en commun des savoirs de tous.

Et d'après vous, quels sont les sujets à venir pour la commission ?

Le premier enjeu est de mettre l'ensemble des acteurs du *travel retail* sur la dynamique RSE pour trouver les concepts et les produits qui vont diminuer les impacts des offres proposées. Il s'agit de passer d'un engagement à de réelles déclinaisons.

Le deuxième est d'anticiper et de voir quelles sont les évolutions à prévoir sur les contrats avec les concessionnaires pour maximiser les opportunités et gérer au mieux les risques.

Enfin le troisième est d'intégrer l'offre commerciale dans son temps par plus d'accessibilité, de proximité, de modernité, de jeunesse, de rêve pour savoir la faire évoluer dans des laps de temps plus courts.

Avec le recul de ces neuf ans de présidence, qu'avez-vous envie de partager ?

Cette commission est spéciale, car elle a une vraie âme. Certains de ses membres sont là depuis 20 ans et ont acquis de véritables expertises. Nous nous retrouvons tous avec beaucoup d'énergie positive pour partager, transmettre, décrypter les activités commerciales en aéroport. Toutes ces personnes donnent de leurs temps et de leur savoir pour permettre à la communauté de s'enrichir.

C'est un engagement individuel dans un collectif bienveillant qui prévaut dans cette commission. Nul doute que la prochaine présidente Karine DUCOS POMES saura poursuivre cette dynamique.



Devenons l'énergie qui change tout.

POUR LE CLIMAT, TOUTES LES ÉNERGIES NE SE RESSEMBLENT PAS.

L'électricité d'EDF est à 97% sans émissions de CO₂*.
Et ça, c'est mieux pour le climat.

EDF PARIS 552 081 317

23



PARTENAIRE
PARALYMPIQUE ET OLYMPIQUE

L'énergie est notre avenir, économisons-la!

*Émissions directes, hors analyse du cycle de vie des moyens de production et des combustibles – chiffre 2021, périmètre EDF SA, source : edf.fr/climat.



JURI -DI- QUE

En lien avec l'ACI Europe, l'UAF & FA a participé cette année aux nombreuses consultations conduites par la Commission européenne et à l'analyse des nouveaux textes publiés tels que les lignes directrices environnement. De même, au niveau national, a-t-il fallu suivre les évolutions des règles relatives à la Covid-19 et les derniers textes législatifs de la législature.



JURIDIQUE

AIDES D'ÉTAT

Publication des nouvelles lignes directrices pour les aides d'État climat / énergie / environnement

Les nouvelles lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie sont applicables depuis le 27 janvier 2022, date de leur approbation officielle. Ces règles, connues sous leur acronyme anglais CEEAG (*Climate, Energy and Environmental Aid Guidelines*), ont été adaptées afin de tenir compte des objectifs du Pacte vert, et notamment du paquet « Fit for 55 ».

Les aéroports sont désormais inclus dans le champ de ces nouvelles lignes directrices, la Commission européenne ayant répondu ainsi favorablement à une demande de l'UAF & FA et de l'ACI Europe, qui avaient identifié et regretté l'absence de dispositif spécifique d'aide tant dans les lignes directrices environnement que dans les lignes directrices aviation de 2014 pour accompagner les aéroports dans leur nécessaire transition énergétique et écologique. Dorénavant, les aéroports ne sont plus exclus des possibilités offertes par les lignes directrices environnement, qui devront être lues en articulation avec les lignes directrices aviation de 2014, ces dernières restant généralement plus avantageuses pour les aéroports régionaux.

Par ailleurs, pour les grands aéroports qui ne pouvaient précédemment bénéficier ni des lignes directrices environnement ni des lignes directrices aviation, la nouvelle rédaction prévue par la Commission européenne autorise dorénavant, sous certaines conditions, les mesures d'aide en faveur des grands aéroports accueillant plus de 5 millions de passagers par an et contribuant à la réduction et à l'élimination des gaz à effet de serre.

Réponse de l'UAF & FA à la consultation publique sur la prolongation de la période transitoire des lignes directrices aviation de 2014

Les lignes directrices de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes prévoient une période transitoire (dont l'expiration est prévue en avril 2024) au cours de laquelle les aides au fonctionnement en faveur d'aéroports dont le trafic de passagers annuel est inférieur à 3 millions de personnes peuvent être autorisées, car elles peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur.

Compte tenu du délai supplémentaire nécessaire pour surmonter les conséquences de la crise de la Covid-19, la Commission propose une courte prolongation de cette période transitoire, sans apporter d'autre changement aux règles.

L'UAF & FA a répondu à cette consultation publique, en coordination avec la DGAC et l'ACI Europe, pour soutenir l'initiative de la Commission de prolonger la période transitoire au regard des conséquences profondes et durables d'une crise sans précédent qui a touché le secteur aéroportuaire dans son ensemble.

25

REFONTE DU CODE DES IMPÔTS



Suite aux changements prévus dans l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021 qui ont entraîné une refonte du code général des impôts, les différentes taxes du transport aérien (taxe de l'aviation civile, taxe de solidarité, taxe d'aéroport, taxe sur les nuisances sonores aériennes) ont été englobées sous trois nouvelles entités : « taxe sur le transport aérien de passagers », « taxe sur le transport aérien de marchandises » et « taxe sur les nuisances sonores aériennes ».

Au sein de la nouvelle taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP) sont désormais distingués : le tarif de l'aviation civile remplaçant la TAC, le tarif de solidarité remplaçant la TS, le tarif de sûreté et de sécurité aéroportuaire (T2S) remplaçant la TAP, le tarif de péréquation aéroportuaire remplaçant la majoration aéroportuaire.

JURIDIQUE**LÉGISLATION
LIÉE À LA
COVID-19**

Fin 2021 et début 2022, l'UAF & FA s'est attachée à suivre les évolutions réglementaires liées à la Covid-19, notamment les restrictions applicables pour les voyages en provenance ou à destination de l'outre-mer et de certains pays, les évolutions liées au passe sanitaire ou encore les règles concernant le port du masque dans les transports (pour les salariés comme pour les passagers).

Une veille aussi exhaustive et précise que possible a été transmise aux exploitants d'aéroports afin de leur permettre de s'adapter avec une certaine réactivité.

**LOI CONFORTANT
LES PRINCIPES
DE LA RÉPUBLIQUE**

L'article 1^{er} de la loi n° 2021-1109 du 24 août 2021 confortant le respect des principes de la République impose à tout organisme chargé de l'exécution d'un service public, que cette exécution soit confiée directement par la loi, par le règlement ou par l'attribution d'un contrat de la commande publique, de respecter des principes d'égalité, de laïcité et de neutralité. Les différentes obligations fixées par cet article doivent être rappelées par les dispositions réglementaires applicables aux organismes chargés par la loi ou le règlement de l'exécution d'un service public ainsi que par les contrats ayant pour objet de confier l'exécution d'un service public.

Les cahiers des charges des contrats de concession des aéroports d'État et d'ADP entrent donc dans le champ d'application de la loi. En conséquence, la DGAC a préparé un projet de décret en Conseil d'État visant à les modifier. Les modifications proposées des cahiers des charges se limitent au strict nécessaire imposé par la loi. Le décret précise par ailleurs que les exploitants d'aéroports concernés devront communiquer au concédant chacun des contrats de sous-traitance ou de sous-concession ayant pour effet de faire participer le sous-traitant ou le sous-concessionnaire à l'exécution de la mission de service public.

Le sujet a été donc discuté au sein de la commission juridique de l'UAF & FA, certaines questions appelant des débats, notamment la détermination du périmètre exact des contrats à communiquer ou les modèles de clauses à insérer dans les contrats avec les sous-traitants.

**L'UAF & FA
A PLAIDÉ
À BRUXELLES
POUR UNE
PROLONGATION
DES AIDES AU
FONCTIONNEMENT
AU-DELÀ
DE LA
PÉRIODE
TRANSITOIRE.**

RÉPONDRE AUX ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES



PREMIER SUR LA DÉTECTION

L'EDS MV3D à multi-générateurs proposé par VISIOM est devenu le choix de nombreux aéroports français. La performance de détection des algorithmes LEIDOS n'est plus à démontrer.

La toute dernière version certifiée Std 3.1, améliore remarquablement les temps de traitement et d'analyse, et réduit drastiquement de 30 à 50% les taux de fausse alarme, minimisant ainsi la charge opérationnelle du contrôle des bagages de soute.

Avec une interface combinée 3D et 2D multi-vues, le MV3D propose par cette disponibilité d'outils d'analyse, une transition aisée pour les opérateurs formés aux équipements conventionnels.

SYSTÈMES DE PIF INTÉGRÉS

Pionnier sur les Postes d'Inspection Filtrage Multiplexés, intégrant aussi bien des solutions EDS Cabine avec le modèle C3 Clearscan que des Rx conventionnels, VISIOM participe aux programmes d'amélioration constante de l'expérience passager et au renforcement de la sûreté, tout en considérant l'environnement de travail des opérateurs de ces lignes.

Sur tous ces programmes, VISIOM s'appuie sur ses agences pour répondre aux besoins de proximité de chaque plateforme et accompagner nos partenaires dans cette transition opérationnelle et digitale ainsi que sur nos outils de supervision sécurisés. ■

www.visionom.com



EXP'AIR

UN EXPERT ATTITRÉ À L'ANNÉE

VOUS ÊTES CONFRONTÉS À DE NOMBREUX DÉFIS SÉCURITAIRES QUE LES NORMES VOUS IMPOSENT ?

BTEE SA met à disposition de l'exploitant un expert dans le domaine du risque animalier qui suit l'aéroport sur le long terme.

L'idée est d'accompagner la mise en œuvre et le suivi d'un plan d'actions sur la base des expériences de notre expert.

Exp'Air dispose de 3 cahiers des charges différents selon un abonnement annuel :

ECO | PREMIUM | BUSINESS

Avec Exp'Air, bénéficiez d'une multitude de prestations :

- Prestations in situ,
- Réunions techniques ou prestations spécifiques à distance,
- Notes techniques, veille légale et technologique,
- Concept de gestion de la faune,
- Logiciel Airport Wildlife Hazard Management - AWHM.

Contactez-nous :

BTEE SA | Entre Ciel et Terre 1 | CH - 1933 Sembrancher

www.bteesa.com | info@bteesa.com

+41 27 783 33 70



SOCIAL & RES- SOURCES HUMAINES

La reprise de l'activité dans la période post-Covid s'est accompagnée de fortes tensions sur l'emploi. L'attractivité des métiers s'est retrouvée au cœur des préoccupations des aéroports. L'UAF & FA s'est donc rapprochée au premier semestre 2022 des autres acteurs de l'écosystème aéroportuaire afin d'engager une réflexion commune sur les conditions de travail. Au niveau de la branche l'UAF & FA s'est impliquée aux côtés de la FNAM dans les travaux sur la revalorisation des minima conventionnels, la simplification des classifications et la réécriture de la convention collective.



SOCIAL & RESSOURCES HUMAINES

ACCOMPAGNEMENT RELATIF AUX MESURES SOCIALES ET ÉCONOMIQUES DE SORTIE DE CRISE

Dans un contexte de sortie de crise, l'UAF & FA a continué d'accompagner les aéroports sur les évolutions législatives et réglementaires en matière sociale par la mise à disposition de ses adhérents de nombreuses notes et outils.

L'UAF & FA a ainsi communiqué des notes complètes visant à accompagner ses adhérents sur :

- l'activité partielle et l'activité partielle de longue durée (APLD),
- les dispositifs d'aides et d'exonération aux cotisations et contributions sociales dans le contexte de la Covid-19,
- la loi sanitaire et le volet droit du travail,
- les entretiens professionnels et l'entretien bilan à six ans,
- les nouveautés réglementaires issues du règlement 2020/2148 (formation professionnelle),

L'UAF & FA a également publié une infographie santé au travail, une infographie relative aux changements en matière sociale au 1^{er} janvier 2022 et une infographie « checklist : guide d'emploi d'un évaluateur AFIS ».

En outre, l'UAF & FA a publié sur son site internet cinq fiches thématiques supplémentaires destinées aux aéroports :

- « aéroports et licenciements économiques sans PSE »,
- « aéroports et licenciements économiques avec PSE »,
- « prêt de main-d'œuvre à but non lucratif »,
- « temps de travail et aéroports »,
- « loi santé au travail et aéroports ».

Concernant plus spécifiquement l'activité partielle et l'APLD, l'UAF & FA a accompagné les aéroports avec la fin progressive des taux majorés de l'activité partielle de droit commun (décret du 24 février 2022) ou la prolongation de 12 mois du bénéfice de l'allocation d'activité partielle de longue durée (décret du 8 avril 2022).

L'UAF & FA a également accompagné les aéroports sur les impacts en matière sociale de la loi sur le pouvoir d'achat ou encore les impacts de la loi de finance rectificative pour 2022.

En outre, dans un contexte de crise et au vu des problématiques économiques et sociales communes, l'UAF & FA a organisé différentes réunions avec l'ensemble des acteurs de l'écosystème aéroportuaire afin de mieux porter les problématiques de l'écosystème aéroportuaire auprès des pouvoirs publics.

NÉGOCIATION DE BRANCHE : CONCLUSION D'ACCORDS ET REPRÉSENTATIVITÉ

Au niveau de la branche du Transport aérien, dans un contexte de crise, de nombreuses négociations se sont déroulées et ont abouti à la signature des accords suivants :



L'avenant salarial 97 visant une revalorisation des salaires minima hiérarchiques de la branche à compter du 1^{er} juillet 2022

Dans la mesure où les sept premiers niveaux des minima conventionnels étaient inférieurs au SMIC, la négociation a débouché sur une augmentation de plus de 6 % des sept premiers niveaux de salaire par rapport à l'accord salarial signé en janvier 2022. Les autres minima conventionnels de la CCNTA-PS pour les catégories techniciens, maîtrise et cadres ont été, quant à eux, revalorisés de 1 à 5 %.



L'accord portant sur l'annexe IV relative aux classifications professionnelles de la CCNTA-PS intégrant la suppression de quatre coefficients

La grille de classification de la catégorie employé-ouvrier a été réduite de 11 à 7 niveaux plus un niveau d'accueil.

SOCIAL & RESSOURCES HUMAINES



L'accord PRO – A pour la branche du Transport aérien

Les signataires de cet accord entendent souligner l'importance du dispositif de reconversion ou promotion par l'alternance appelé « PRO-A » pour le secteur. Cet accord vise à accompagner et financer les reconversions internes aux entreprises et cible les certifications prioritaires pour le secteur de l'aérien.

Grâce à ce dispositif, les salariés qui souhaitent changer de métier ou évoluer sur le plan professionnel pourront bénéficier d'une formation en alternance. Ils pourront obtenir une qualification reconnue leur permettant un changement de métier, une évolution professionnelle ou un maintien dans l'emploi.

En amont des négociations, l'UAF & FA a participé activement aux groupes de travail patronaux après consultation de ses aéroports membres. Des notes explicatives UAF & FA ont été communiquées par la suite afin que les entreprises adhérentes puissent s'approprier les différents accords signés. L'UAF & FA poursuivra activement les négociations de branche dans les mois à venir, et ce dans un contexte social chargé et tendu par la dégradation de la situation économique.

Dans le cadre du projet Pass R'Ailes 2024, sont prévues au niveau de la branche des négociations relatives à la formation professionnelle, à la prévoyance ainsi qu'à la

mise à jour complète de la CCNTA-PS. Enfin, en matière de représentativité, l'arrêté du 5 juillet 2022 a fixé la liste des organisations syndicales reconnues représentatives dans le périmètre utile à la négociation de l'aérien. Cet arrêté, particulièrement important, précise ainsi le champ de la représentativité dans l'aérien en établissant le poids des organisations syndicales représentatives, permettant ainsi la poursuite des négociations et la signature d'accords au niveau de la branche.

ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERES ET GUIDE EMPLOI FORMATION DES AÉROPORTS

L'UAF & FA a publié le guide emploi formation des aéroports édition 2022 (2^e version) ainsi que son annexe intégrant l'étude GEEP (Gestion des emplois et des parcours professionnels) aéroports et la mise à jour de 10 fiches métiers rédigées en collaboration avec le cabinet RH Partners.

Fruit d'un travail collaboratif avec le groupe de travail « formation » des aéroports de l'UAF & FA ainsi qu'avec la FNAM et AKTO, le guide ainsi que l'annexe se veulent avant tout des outils pratiques et visent à répondre à certaines problématiques remontées par les plateformes aéroportuaires, et ce, dans un contexte de sortie de crise.

30

REPRÉSENTATIVITÉ SYNDICALE AU NIVEAU DE LA BRANCHE DU TRANSPORT AÉRIEN →

Dans le cadre de la fusion administrée de la convention collective régionale concernant le personnel de l'industrie de la manutention et du nettoyage sur les aéroports ouverts à la circulation publique de la région parisienne et de la CCNTA-PS, l'arrêté du 8 novembre 2021⁽¹⁾ (publié au *Journal officiel* du 4 décembre 2021) a fixé la liste des organisations syndicales reconnues représentatives de la branche du transport aérien :

CGT-FO
24,35 %

CFDT
23,10 %

CGT
21,12 %

UNSA
17,71 %

CFE-CGC
13,72 %

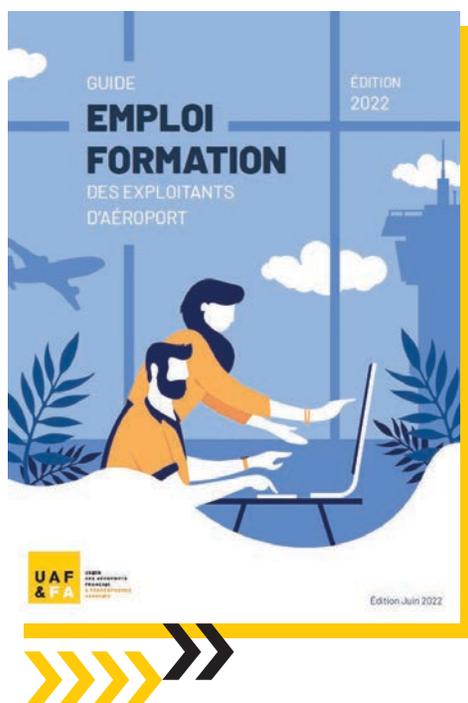
Pour la partie patronale, l'arrêté du 6 octobre⁽²⁾ a reconnu la représentativité de la **FNAM**

¹⁾ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000044408812>
²⁾ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000044410826>

SOCIAL & RESSOURCES HUMAINES

Le guide se compose de 12 fiches thématiques, dont une fiche relative à l'adaptation de l'écosystème aéroportuaire à la transition écologique, tandis que l'annexe se compose de l'étude GEPP aéroports et de dix fiches métiers mises à jour par le cabinet RH Partners ainsi que divers documents pratiques, intéressant en particulier l'assistance en escale (formations obligatoires et non obligatoires) et les aéroports dits certifiés (réglementation AESA).

Ce guide ainsi que l'annexe s'inscrivent dans les problématiques d'attractivité auxquelles est confronté le secteur aéroportuaire. À ce titre, l'UAF & FA a sollicité les aéroports durant l'été 2022 avec l'envoi d'une enquête sociale suivi des résultats de cette dernière.



Guide emploi formation des aéroports



RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE SOCIALE AÉROPORTS PRÉPARATION DE L'ÉTÉ 2022

Au total, 52 aéroports ont répondu à l'enquête sociale estivale. Les questions d'ordre général ont fait l'objet d'une distinction suivant la typologie des aéroports :

GRANDS RÉGIONAUX	RÉGIONAUX	DE PROXIMITÉ
> 1 M PAX	> 100 000 PAX	< 100 000 PAX

En synthèse, parmi les principaux résultats de l'enquête sociale aéroports :

- Les grands aéroports régionaux (> 1 M) constituent la seule catégorie d'aéroports ayant considéré en majorité (55 %) que des grèves surviendraient pendant l'été 2022.
- Les aéroports sont tous confrontés aux problématiques d'absentéisme ou de turn-over (essentiellement pour la piste et l'assistance), ces derniers étant un peu plus importants (64 %) pour les grands régionaux.
- Tous les aéroports ont été touchés par les difficultés de recrutement pour l'été 2022.

Ces difficultés sont particulièrement marquées pour les grands régionaux (> 1 M) avec un taux de réponse positive s'élevant à 91 %. Les difficultés de recrutement concernent principalement les métiers de la piste ainsi que les métiers techniques et les métiers liés à la maintenance.

Les aéroports de proximité (< 100 000 passagers) ont remonté des difficultés de recrutement pour les agents AFIS ainsi que pour les agents SSLIA.

- Concernant les sujets sociaux, l'augmentation des salaires minima hiérarchiques (SMH) ainsi que la mise à jour de la grille de classifications de la branche ont été jugées prioritaires.

L'enquête sociale estivale UAF & FA 2022 précise également les mesures mises en œuvre à ce stade.

SOCIAL & RESSOURCES HUMAINES**PROBLÉMATIQUES SOCIALES ET MISE À DISPOSITION DU KIT RH AÉROPORTS**

L'UAF & FA a poursuivi son travail d'information et de réponses suite aux demandes des adhérents, en publiant également de nombreuses fiches ou notes thématiques. Parmi les principaux dossiers traités :

VOLET SANTÉ AU TRAVAIL

L'UAF & FA a accompagné les adhérents sur les mesures sanitaires ayant abouti à la fin de l'état d'urgence sanitaire (loi du 30 juillet 2022) et à l'abrogation du protocole sanitaire dédié. En outre, une infographie santé au travail & RH a été publiée et une fiche thématique relative à la loi santé au travail a été publiée.

VOLET FORMATION PROFESSIONNELLE

L'UAF & FA est revenue sur les dispositions relatives aux abondements correctifs (bilan et entretiens professionnels) ainsi que sur les contributions formation et alternance, ces mesures ayant par ailleurs été précisées dans le guide emploi et formation des aéroports 2022.

BONUS-MALUS SUR LA CONTRIBUTION CHÔMAGE

L'objectif du dispositif bonus-malus est de lutter contre le recours abusif aux contrats courts en incitant les entreprises à proposer des contrats de travail plus longs en privilégiant les embauches en CDI. L'UAF & FA est remontée au créneau auprès des ministères concernés pour réclamer le report de la mesure au 1^{er} septembre 2023 à l'image de ce qui a été accordé aux compagnies aériennes. Sans résultat.

LOI SUR LE POUVOIR D'ACHAT

Adoptée définitivement le 3 août 2022, elle permet aux employeurs, de façon pérenne, de verser une prime dite « de partage de la valeur », exonérée de cotisations sociales dans la limite de 3 000, voire 6 000 € par an. Le texte autorise également un déblocage exceptionnel de l'épargne salariale jusqu'au 31 décembre 2022 et comporte plusieurs mesures visant à développer l'intéressement, notamment dans les entreprises de moins de 50 salariés.

INDEX ÉGALITÉ

Depuis l'entrée en vigueur de la loi Rixain du 24 décembre 2021, les entreprises obtenant un score insuffisant à l'index de l'égalité professionnelle entre hommes et femmes doivent établir, publier et communiquer des mesures de correction et/ou des objectifs de progression.

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2022 ET MESURES RH

La loi intègre une série de dispositions qui viennent compléter celles issues de la loi portant mesures d'urgence pour la protection du pouvoir d'achat.

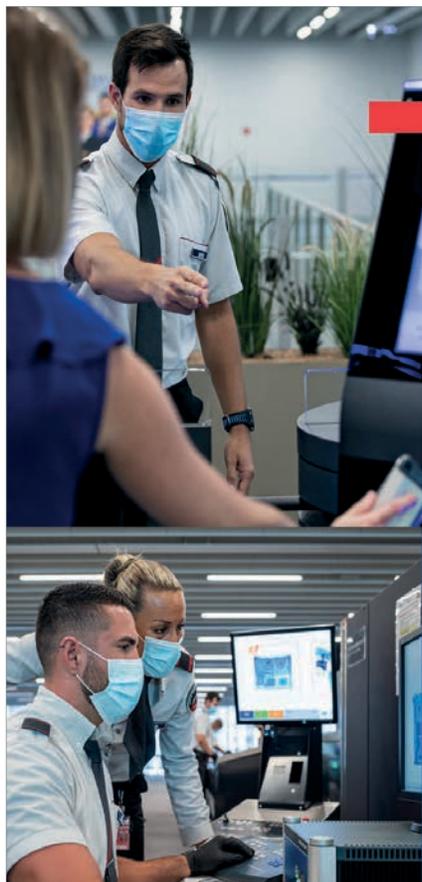
**MISE À DISPOSITION D'UN KIT RH AÉROPORTS SUR LE SITE ECM UAF & FA**

L'UAF & FA a créé un kit évolutif dédié spécifiquement aux membres de la commission RH et aux directeurs d'aéroport.

Le kit RH aéroports a vocation à répondre aux questions sociales, paie, formation et interprétation des dispositions conventionnelles de la CCNTA-PS les plus fréquemment posées. Des fiches modèles sont également proposées en dernière partie.

Ce kit RH est mis à jour au fur et à mesure et les membres de la commission RH de l'UAF & FA peuvent indiquer sur le site ECM les questions qu'ils souhaitent voir intégrer dans le kit RH.

À ce stade, le kit RH apporte des éléments de réponses à 25 questions distinctes. Ce kit est enrichi régulièrement afin de constituer, à terme, une véritable base de données pour les responsables ressources humaines des aéroports.



EXPERT EN SÛRETÉ ET SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

seris.fr

0 810 111 942 | contact@seris.fr

Contrôle d'accès et inspection filtrage
Cynotechnie | Services
Missions de surveillance
Sécurité (SSIAP, SSLIA et SPPA) | Fret



Homologué par METEO France, **AIRatis** vous permettra de rendre le service de STAP-PCL pour optimiser l'exploitation de votre plateforme

AIRatis est un service automatique de diffusion permettant d'envoyer en continu des informations essentielles aux pilotes telles que les données météorologiques, la mise en service des pistes et du balisage, l'approche disponible ainsi que toutes les informations importantes à diffuser en toute sécurité localement par radio et plus largement par le portail CLOUD associé. **AIRatis sécurise et fiabilise l'exploitation de votre tour de contrôle.**

AIRatis est le nouveau produit ATM d'INEO E&S pour les aviations civiles et les terrains AFIS. Il vient compléter la gamme de produits be-safe.com dédiés aux Tours de contrôle qui comprend : **AIRtouch** le système intégré de contrôle et de supervision de tous les équipements ATM de l'aéroport (énergie, balisage, réseaux...), **AIRvoice** la chaîne radio-téléphone Full-IP, **AIRrecord** l'enregistreur légal audio et vidéo.



Contactez-nous :
sales.ineo-es@equans.com
Catalogue Produits :
www.be-safe.com

SÛRETÉ & FACILITATION

La mise en œuvre de l'EES a particulièrement occupé l'UAF & FA en 2022 qui a continué de porter auprès du ministère de l'Intérieur ses inquiétudes sur l'allongement des temps d'attente résultant des formalités supplémentaires à effectuer aux frontières aériennes de la France. L'UAF & FA a également œuvré avec les services du ministère de l'Intérieur sur le projet de convention-cadre relative à la mise à disposition des kiosques de pré-enregistrement tout en accompagnant ses adhérents dans la mise en place opérationnelle de l'EES.



SÛRETÉ & FACILITATION

EES & CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES AÉRIENNES

S'agissant de la mise en œuvre du système d'entrée / sortie de l'espace Schengen (règlement européen « EES ») aux frontières aériennes, l'UAF & FA a poursuivi les échanges avec le ministère de l'Intérieur, les douanes et la DGAC, au sein de divers groupes de travail et ateliers, avec une attention particulière portée à la question de l'allongement des temps d'attente.

Tant sur le plan opérationnel que juridique, il en est ressorti :

- **une feuille de route validée par l'État** portant sur les principales pistes d'évolutions relative à l'amélioration de la performance des kiosques de pré-enregistrement mis à disposition de certains aéroports et des process de contrôle des passagers,
- **un engagement de l'État** à mettre en place une comitologie adaptée au niveau national pour traiter des questions relatives au temps d'attente et à la qualité de service aux frontières aériennes de la France,
- **une convention-cadre** de mise à disposition des kiosques de pré-enregistrement pour les principaux aéroports français,
- **une coordination avec l'ACI Europe** pour demander aux instances européennes des reports de l'entrée en vigueur du dispositif, et formuler des propositions pour assurer un démarrage souple et progressif des opérations.

Il a par ailleurs été convenu lors du comité consultatif frontières du 15 février 2022 que les exploitants concernés participeraient financièrement à l'intégration et au fonctionnement des kiosques de pré-enregistrement, ainsi qu'au déploiement d'agents ayant pour mission d'accompagner les passagers dans l'accomplissement des nouvelles formalités.

Néanmoins, l'UAF & FA estime qu'il reste encore beaucoup de travail pour que les temps d'attente aux frontières aériennes de la France ne deviennent excessivement élevés à la suite de la mise en place de l'EES, surtout dans la perspective des Jeux olympiques de 2024.

À ce stade, il est attendu que les opérations liées à l'EES débutent à compter de mai 2023.

**BEAUCOUP
RESTE A FAIRE
POUR ÉVITER
L'ALLONGEMENT
DES TEMPS
D'ATTENTE
EN RAISON
DE LA MISE
EN ŒUVRE
DE L'EES.**

Le dispositif ETIAS devrait pour sa part être opérationnel à partir de novembre 2023.

SÛRETÉ

Principales évolutions réglementaires et doctrinales

Au niveau européen

La principale évolution de 2022 s'est matérialisée par la publication du règlement 2022/1174, traitant notamment de vérification renforcée des antécédents pour certains personnels.

Autre nouveauté apportée par ce règlement, l'utilisation d'une base de données européenne pour recenser les fournisseurs connus des aéroports. Après la formalisation d'une position commune entre l'UAF & FA et la DGAC, et grâce au soutien de l'ACI Europe, l'utilisation de cette base de données est restée optionnelle, la France

SÛRETÉ & FACILITATION

n'ayant pas choisi de changer les pratiques en vigueur sur ses aéroports, qui permettent déjà d'assurer la bonne traçabilité des fournisseurs connus et un niveau de sûreté adéquat. La Commission européenne garde néanmoins l'objectif de généraliser l'utilisation de cette base de données qui alourdirait les processus existants. Aussi l'UAF & FA restera-t-elle attentive aux futures velléités d'évolutions réglementaires au niveau européen.

Au niveau français

L'UAF & FA a régulièrement communiqué à ses adhérents les nouveaux textes publiés intéressant la sûreté. En matière de formation, par exemple, avec la mise en place des modules de compétence et la définition de leurs règles d'utilisation, ou encore le relèvement des notes de certification des agents de sûreté.

En sortie du pic de la crise sanitaire, des échanges avec la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC) ont eu lieu sur le maintien ou non de certaines mesures dérogatoires liées à la Covid-19. Le retrait des différentes consignes produites spécifiquement à l'occasion de la crise sanitaire et encore en vigueur a ainsi été acté. En revanche, sur demande de l'UAF & FA et du SESA, la mesure de facilitation autorisant plus de deux passages sous le portique a été maintenue jusqu'au 30 septembre 2022. Les modalités relatives au traitement des gels hydroalcooliques ont été précisées, ces derniers continuant d'être considérés comme des LAG (liquides, aérosols et gels) essentiels à la personne. Enfin, a été réaffirmée la possibilité de retrait du masque sanitaire pour les mesures de vérification de concordance et les

besoins éventuels de l'inspection-filtrage, pour les passagers et les personnels.

L'UAF & FA a également communiqué auprès de la DGAC sur les difficultés de recrutement, formation et fidélisation des agents de sûreté, qui s'inscrivent dans un contexte plus global de déficit d'attractivité des différents métiers aéroportuaires. Une réflexion commune a été engagée avec les partenaires de l'écosystème aéroportuaire, et le sujet a été largement débattu lors des Rencontres des aéroports français & francophones de Marseille.

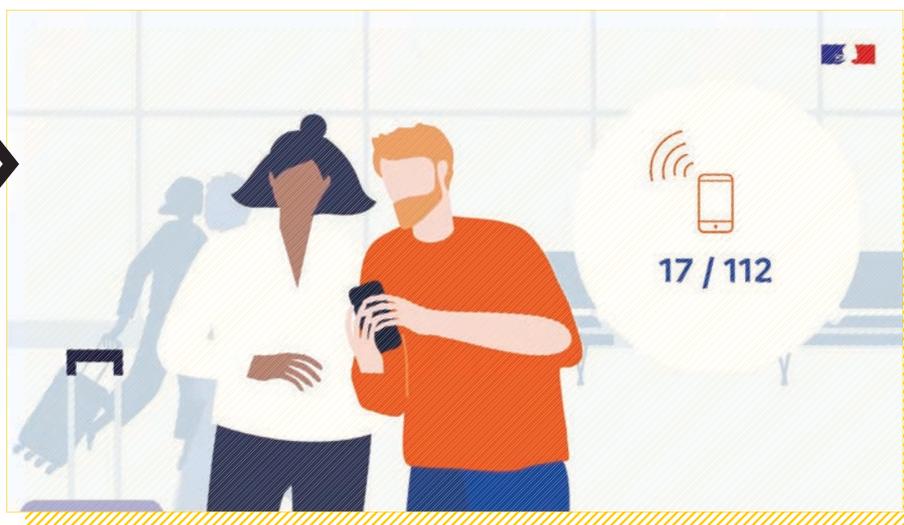
L'UAF & FA et sa commission Sûreté ont été consultées à plusieurs reprises par la DSAC en 2022, notamment sur :

- le projet de mise à jour du guide « Mesures de surveillance » (précisant les modalités des rondes et patrouilles),
- le projet de mise à jour du guide EPO (Évaluation des performances opérationnelles des agents de sûreté),
- les changements relatifs au dispositif d'accès en zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR) pour les élèves pilotes et pilotes d'aviation générale.

L'UAF & FA s'est également efforcée de relayer les différentes initiatives pour développer la culture sûreté au sein des plateformes aéroportuaires, émanant de la DGAC (vidéo de sensibilisation à la sûreté en zone côté ville des aéroports ; formation e-learning sur la sensibilisation à la sûreté en zone côté ville des aéroports) ou du SESA (« Fiches Vigilances »).

36

Vidéo DGAC relayée sur la chaîne Youtube de l'UAF & FA s'agissant de la sensibilisation à la sûreté en zone côté ville des aéroports



ENTRETIEN AVEC



SABRINA JULIEN

Responsable administration, réglementation, études sûreté, aéroports de la Côte-d'Azur, présidente de la commission Sûreté de l'UAF & FA

Comment fonctionne la commission Sûreté et qu'apporte-t-elle aux aéroports membres de l'UAF & FA ?

La commission Sûreté est composée de 40 aéroports, comprenant notamment des représentants de l'outre-mer, de Belgique (Charleroi), de Suisse francophone (Genève), et même récemment du Canada (Montréal).

Elle est très active avec trois à quatre rencontres par an, complétées de groupes de travail (GT) et de réunions en plus petits comités sur des sujets spécifiques (par exemple : GT Marché de Sûreté, GT Protection de la zone côté ville). Lors des commissions Sûreté, nous invitons des intervenants extérieurs tels que la DGAC, l'ACI Europe, des fournisseurs de solutions ou d'équipements, ou autres partenaires de l'UAF & FA.

Nous entretenons un lien de proximité avec l'ACI Europe pour travailler de concert en matière de réglementation européenne, de stratégie d'influence ou d'échange de bonnes pratiques. Nous veillons à être systématiquement représentés lors des groupes de travail pilotés par la DGAC pour apporter notre expertise, faire remonter nos difficultés et la réalité du terrain de tous les types de plateformes présentes à l'UAF & FA.

Mais ce qui caractérise cette commission avant tout, ce sont le partage, les échanges et la cohésion d'équipe entre les membres.

Après plus de deux ans de crise Covid, quels sont les impacts les plus notables au niveau de la sûreté et de l'inspection-filtrage ?

La crise sanitaire a remis sur la table la problématique du financement de la sûreté sur la base d'une taxe aujourd'hui calculée par rapport à un volume de passagers. Malgré la chute du trafic, voire l'absence totale de trafic sur certains aéroports au plus dur de la crise, les mesures de sûreté (pourtant régaliennes) devaient être maintenues sans financement de l'État afin de garantir notamment la protection des plateformes et l'inspection-filtrage des personnels. Tout ceci dans un contexte de mise aux normes réglementaires des équipements d'inspection-filtrage des bagages de soute, générant de lourdes dépenses pour les exploitants. S'ajoutent au problème de financement, les problèmes d'approvisionnement de certains équipements, ou pièces, voire de consommables.

La crise de la Covid-19 a aussi poussé les exploitants à retravailler la gestion de leurs marchés de sûreté en collaboration avec leurs prestataires, à effectuer un suivi renforcé des formations des agents de sûreté parfois en chômage partiel pendant plusieurs mois ou semaines. Beaucoup d'agents de sûreté ont quitté définitivement le secteur et il devient de plus en plus difficile d'attirer des

candidats sur ce métier et de les fidéliser. Il a également fallu être très réactif en termes de prévision des armements d'inspection-filtrage, avec des programmes de vols très fluctuants et des débits en forte chute en raison des mesures sanitaires. Les aéroports ont dû s'adapter et chercher de nouvelles solutions en termes d'équipements et de process sûreté pour répondre au risque sanitaire, tout en maîtrisant leurs coûts.

Quels sont les grands sujets à venir suivis par la commission Sûreté ?

Avec l'évolution des menaces qui pèsent sur l'aviation civile, les évolutions réglementaires européennes et françaises, plusieurs sujets d'actualité ressortent particulièrement au sein de la commission Sûreté, notamment la protection périmétrique (pour faire face au risque d'intrusion en zone côté piste), la cybersécurité (qui rentre désormais dans le cadre réglementaire sûreté pour certains process), la protection de la zone côté ville, le recrutement, la formation et la performance des agents de sûreté, ou encore, les évolutions technologiques à venir telles que les EDS Cabine ou l'intégration de l'intelligence artificielle en matière de détection des articles prohibés.

SÛRETÉ & FACILITATION**TSO et TPSO**

Réclamée depuis longtemps par les exploitants d'aéroports, une réflexion a été engagée avec les différentes parties prenantes s'agissant des tests en situation opérationnelle (TSO), réalisés par les services compétents de l'État avec pour objectif de mesurer la performance des agents de sûreté.

En synthèse, l'UAF & FA a exprimé la nécessité d'une plus grande pédagogie lors de ces tests réalisés par la Police aux frontières (PAF) et la Gendarmerie des transports aériens (GTA), avec si possible, un débriefing précis et détaillé afin de pouvoir réaliser des actions correctives pertinentes et mieux ciblées. De nombreuses pistes ont été discutées pour améliorer la performance des agents de sûreté, que ce soit par la technologie, la formation ou encore l'ergonomie des postes de travail.

Les exploitants d'aéroports réalisant plus de 3 millions de passagers, soumis à l'obligation réglementaire supplémentaire de réaliser des tests de performance en situation opérationnelle (TPSO), similaires aux TSO, mais réalisés à l'initiative des exploitants) ont également plaidé en faveur d'une meilleure prise en compte et d'une meilleure valorisation des résultats de ces TPSO.

**UNE RÉFLEXION
DEMANDÉE
PAR L'UAF & FA
A ÉTÉ ENGAGÉE
PAR LA DGAC AVEC
LES PARTIES
PRENANTES
SUR LES TSO.**

ZOOM**CYBERSÉCURITÉ**

Au sein du Conseil pour la cybersécurité du transport aérien (CCTA), l'UAF & FA a continué de représenter les intérêts des exploitants d'aéroports et de suivre les travaux en cours, comme la création d'un CERT (*Computer Emergency Response Team*, ou centre d'alerte et de réaction aux attaques informatiques) dédié aux acteurs de l'aérien.

À la suite de la publication du 3CF (Cadre de Conformité Cybersécurité France) en septembre 2021, les échanges se sont poursuivis pendant les mois suivants avec la DSAC/Cyber, et les aéroports ont œuvré à la mise en œuvre de leur conformité en matière de cybersécurité. Ils ont ainsi eu à déterminer les systèmes d'information critiques en matière de sûreté de l'aviation civile (contrôle d'accès, vidéosurveillance, etc.) et procédé à la formation/sensibilisation de certains personnels de sûreté.

La PART-IS, règlement européen prévoyant les dispositions de cybersécurité applicables à la sécurité aérienne, est par ailleurs entrée en vigueur le 16 octobre 2022.

Pour accompagner les exploitants dans la déclinaison du 3CF, l'UAF & FA a de plus mis en ligne gratuitement pour ses adhérents une sensibilisation à la cybersécurité.

EDS standard 3

Les exploitants d'aéroports ont poursuivi les échanges au sein de la commission Sûreté sur le déploiement des EDS Standard 3, depuis la publication début 2021 des nouvelles échéances de mise aux normes. Néanmoins, l'UAF & FA a relayé à la DGAC l'impact des difficultés d'approvisionnement de certains composants ou de matières premières liées au contexte géopolitique mondial, ce qui implique pour les aéroports des délais de livraison allongés pour ces équipements.

SÛRETÉ & FACILITATION



MODULES DE LA SENSIBILISATION CYBERSÉCURITÉ DE L'UAF & FA

Répondant à une demande de ses commissions Sûreté et Informatique, l'UAF & FA a financé la création d'un outil de sensibilisation à la cybersécurité à destination des personnels de sûreté aéroportuaire. La société Phosforea, spécialiste des formations en cybersécurité, a été retenue pour mener à bien ce projet en collaboration avec l'UAF & FA.

Ce parcours de sensibilisation en six modules a pour objectif d'enseigner les bonnes pratiques en matière d'hygiène informatique et les bons réflexes pour ne pas être piégé par une tentative de piratage ou de vol de données. Un quiz est proposé à la fin du parcours pour tester ses connaissances.

Cette sensibilisation a été pensée pour pouvoir être également suivie par tous types d'agents de l'exploitant d'aérodrome, même s'ils n'ont pas directement de fonctions liées à la sûreté, afin de renforcer la culture de cybersécurité de l'entreprise.

L'outil en ligne ou en téléchargement, est mis à disposition des personnels des aéroports. Afin de les communiquer aux salariés concernés par cette sensibilisation, les responsables (directeurs d'aéroport, DRH, responsables sûreté et informatique) récupéreront les liens dans la partie réservée aux membres de l'UAF & FA sur le site de l'UAF & FA :



www.aeroport.fr





SÉC- URITE

L'UAF & FA a particulièrement suivi, tout au long de l'année 2022, la mise en œuvre des réglementations européennes relatives à la sécurité. Les publications de l'AESA ont en effet continué au rythme des travaux de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI). Afin d'accompagner ses adhérents dans le domaine technique, l'UAF & FA a également poursuivi sa politique de publication de guides et de manuels.



SÉCURITÉ**SUIVI DES TRAVAUX
RÉGLEMENTAIRES
(TEXTES AESA ET TEXTES NATIONAUX)**

Depuis l'arrivée de la nouvelle équipe à la DSAC centrale en 2019, l'UAF & FA a cherché à favoriser les échanges en amont des échéances réglementaires afin de permettre aux exploitants soumis à la réglementation AESA d'anticiper les changements et d'en limiter les impacts.

Cette organisation a également permis de fluidifier les relations locales avec les DSAC interrégionales. Peut être citée à titre d'exemple la poursuite des échanges entre la DSAC, la DSNA et l'UAF & FA pour la mise en œuvre des dispositions liées au gestionnaire de l'aire de trafic (*Apron Management Service*, entré en application le 20 mars 2022). Le guide des relations entre les exploitants et la DSNA a ainsi pu être amendé.

Depuis la fin 2021, les publications de l'AESA se sont poursuivies au rythme des travaux de l'OACI (publication de la 6^e version des spécifications techniques - CS 6) et des nouvelles exigences européennes (publication de dispositions spécifiques pour les opérations tout temps⁽¹⁾).

Depuis plus de 10 ans, les aéroports français sont confrontés à une problématique spécifique concernant la maintenance des circuits électriques série, alimentant le balisage lumineux des aérodromes. Le code du travail et les règles de protection des travailleurs afférentes (décret du 14 novembre 1988 et décret du 22 septembre 2010) ne sont en effet pas adaptés aux technologies d'alimentation électrique utilisées sur les aéroports (circuit électrique série), en conformité avec les règles de l'aviation civile issues de l'OACI. Il n'existe aucune norme, ni française, ni internationale, encadrant les technologies électriques déployées pour le balisage série des aérodromes.

Dès 2013, la DGT (Direction Générale du Travail) a été saisie par l'UAF & FA et ce sujet figurait parmi les nombreux sujets à traiter par les pouvoirs publics dans la suite des Assises du transport aérien de 2018-2019.

Après de multiples relances par l'UAF & FA, ce sujet a enfin avancé, en 2021, avec une proposition de textes réglementaires (un décret et un arrêté) qui établissent un régime dérogatoire à la réglementation générale de protection pour les travailleurs intervenant sur le balisage lumineux sous tension.

La DGAC a prévu une publication des textes pour le 1^{er} janvier 2023 !

**WEBINAIRES ET
MANIFESTATIONS
ORGANISÉS
CONJOINTEMENT
AVEC L'UAF & FA**

Pour les aérodromes sous champ européen et exemptés de certification (en raison de leur faible trafic passagers) la DSAC requiert néanmoins de se conformer à certaines dispositions du nouveau règlement de base⁽²⁾. Afin d'informer les exploitants, un webinaire a été organisé avec l'aide de l'UAF & FA le 30 novembre 2021.

Trois sessions de webinaires avec l'aide de l'UAF & FA ont été proposées par le service d'information aéronautique (SIA) afin d'initier les correspondants information aéronautique à la saisie des Notam sur le portail CDM@DSNA.

EN 2023**LES DÉMARCHES****DE L'UAF & FA****VISANT À SÉCURISER****JURIDIQUEMENT****LES INTERVENTIONS****SUR BALISAGE****LUMINEUX SOUS****TENSION DEVRAIENT****ENFIN ABOUTIR.**

1) Le règlement délégué (UE) 2022/208 de la commission du 14 décembre 2021 qui complète le règlement 139/2014.

2) Le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

SÉCURITÉ



Séminaire OACI, le 22 mars 2022

26 États, 6 organisations internationales et industrielles – dont Airbus – ont participé au séminaire relatif aux technologies utilisées sur les aérodromes pour améliorer la sécurité (*ICAO Runway Safety Technology Seminar*), et organisé par le bureau régional de l'OACI de Paris, conjointement avec l'UAF & FA (sous mandat de l'ACI Europe). Cet événement s'est déroulé du 22 au 24 mars 2022 dans les locaux du bureau régional de l'OACI de Paris (regroupant 56 États). Le groupe ADP et l'UAF & FA y ont présenté des innovations mises en œuvre.

OBJECTIF OPERATIONNEL DES 2 MINUTES

En 2021, la DSAC Nord et la DSAC centrale ont considéré que, pour les aéroports parisiens, l'exigence d'atteindre un objectif opérationnel inférieur à 2 minutes en matière d'intervention des SSLIA devait être la norme, alors que l'AMC de l'AESA précise que les 2 minutes devaient rester un objectif vers lequel tendre.

L'UAF & FA a saisi la direction de la DSAC/ANA sur cette position considérée comme une surinterprétation nationale au regard de la réglementation européenne. Le comité opérationnel de l'ACI Europe a également été alerté. Par ailleurs, une enquête auprès de 17 États membres de l'Union européenne a souligné la position isolée de l'autorité nationale sur cette question. L'UAF & FA étant également membre du comité technique de l'AESA (ADR TECH), l'agence a également été

informée. Celle-ci, sans prendre position, a proposé une reformulation de l'AMC. Ce travail est en cours avec les exploitants et les États.

GUIDE SOUFFLE HELICOPTÈRES

Les réseaux de professionnels, sécurité des vols, animés par la DSAC, œuvrent à partager dans un milieu restreint des événements de sécurité. L'objectif de ces groupes est de produire des documents utiles (guides, manuels, checklist, etc.) à large diffusion pour la communauté du transport aérien. L'UAF & FA participe avec les commissions *ad hoc* à ces travaux. La problématique du souffle des avions est un sujet sur lequel le groupe de travail infrastructures de l'UAF & FA travaille depuis plusieurs années (un guide et une méthode sur comment conduire et analyser des mesures de souffle des avions ont déjà été publiés en 2016).

Au cours de la crise sanitaire, nombre d'événements de sécurité liés au souffle des hélicoptères ont été identifiés lors d'opérations d'hélicoptères hors aérodromes, et depuis quelques années sur les aérodromes. C'est un sujet mal connu en dehors des milieux spécialisés (tels que l'exploitation des hélicoptères sur les plateformes de forage en mer).

Il a donc été décidé de réaliser un état des lieux du risque souffle des hélicoptères, de la réglementation et des bonnes pratiques à mettre en œuvre. Ce travail exhaustif de référencement de l'ensemble des études ou de documents n'a jamais été réalisé dans le monde. Seules quelques études publiques ont été réalisées. Airbus Hélicoptères, la DSAC, le STAC, le réseau hélicoptères et sécurité des vols, et l'UAF & FA se sont donc organisés pour produire un document souffle hélicoptère qui sera disponible à la fin de 2022. Ce guide recensera tout le savoir sur ce sujet et proposera les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour l'accueil des hélicoptères (sanitaires, meetings, etc.), avec un outil de calcul des distances préconisées pour la sécurité. L'UAF & FA a animé la rédaction de ce guide.





NAVIGATION AÉRIENNE

En 2022, l'UAF & FA s'est particulièrement impliquée dans les problématiques de disponibilité des services *ATC (Air Traffic Control)* rencontrées par certains aérodromes. L'UAF & FA a également tenu à accompagner ses adhérents dans le processus de transfert des procédures *IFR (Instrument Flight Rules)*. Elle a ainsi travaillé en 2022 à la constitution d'un groupement de commandes visant à répondre aux besoins des aéroports *AFIS* sur le suivi des procédures et la gestion des relevés d'obstacle.

NAVIGATION AÉRIENNE

CDM AÉROPORTS RÉGIONAUX

À l'occasion des Rencontres de Biarritz (mai 2019), avait été initiée une réflexion conjointe entre l'UAF & FA et l'ACI Europe sur la mise en place d'un CDM (*Collaborative Decision Making*) spécifiquement destiné aux aéroports régionaux. Cette initiative avait été portée à la connaissance d'Eurocontrol.

À l'automne 2021, L'UAF & FA a ainsi été invitée à co-présider le groupe de travail CRSA (*Connected Regional and Small Airport*) d'Eurocontrol auprès du gestionnaire de réseau NM (Network Manager) instauré pour progresser sur l'élaboration d'un modèle de CDM aéroports régionaux.

Différents aéroports français ont ensuite été approchés afin de repérer parmi ceux-ci un exploitant français qui puisse porter le projet au niveau national. L'UAF & FA a dans le même temps œuvré pour que la DSNA soit intégrée au projet national au titre de ses services régionaux d'approche et de contrôle.

EuroAirport (aéroport international de Bâle-Mulhouse-Fribourg) s'est porté candidat pour lancer un projet visant à interfacier la solution CDM d'Eurocontrol dans son système informatique (Airport Opérationnel Data Base, AODB). Le lancement du projet a eu lieu mi-septembre 2022. L'objectif final étant de mettre en œuvre un centre opérationnel de décision partagée (*APOC, pour Airport Operational Plan*) qui devrait être effectif à horizon 2023.

En 2023, un nouvel appel à candidatures sera fait auprès des exploitants aéroportuaires désireux de bénéficier de ce partage de données afin d'améliorer l'organisation de leurs opérations au sol. La DSNA devrait compléter son portail CDM@DSNA des données issues de l'outil CRSA (outil portant le même nom que le projet *ad hoc*).

**EUROAIRPORT
S'EST PORTÉ
CANDIDAT POUR
EXPÉRIMENTER
LA SOLUTION CDM
SPÉCIFIQUE
D'EUROCONTROL
DESTINÉE AUX
AÉROPORTS
RÉGIONAUX.**

**MISE À JOUR
DU MANUEL
PHRASÉOLOGIE
UAF & FA
POUR LES
SERVICES AFIS**

Produit par l'UAF & FA dans une première version en 2019, le guide de phraséologies AFIS en langues française et anglaise vient d'être mis à jour par un groupe de travail composé d'agents AFIS volontaires. Ce travail minutieux permet ainsi désormais aux agents AFIS postés dans les tours de contrôle de bénéficier d'un document à jour et relu par les services de l'État (DTA, DSNA).



ENTRETIEN AVEC



ARNAUD GUILLARD

Responsable du pôle systèmes de navigation aérienne à Paris aéroports et président du GT balisage et éclairage.

Le groupe de travail balisage est l'un des deux sous-groupes de la commission technique. Depuis plusieurs années, il a pour objectif de faire travailler ensemble les professionnels des aéroports sur les questions liées au balisage des aérodromes (évolution des exigences règlementaires, amélioration des méthodes de maintenance ou partage des bonnes pratiques).

Le groupe est également en veille sur les innovations techniques permanentes dans ce domaine (par exemple l'utilisation des drones pour le contrôle et le calibrage des aides visuelles).

Il est à noter que le STAC (Service Technique de l'Aviation Civile) participe activement aux activités de ce groupe de travail en qualité de spécialiste métier.

Quels ont été les sujets émergents en 2022, et ceux sur lesquels le GT travaille depuis des années ?

En 2022, après quelques échanges en distanciel sur les nécessaires adaptations de nos organisations au contexte de crise liée à la Covid-19, nous avons avancé sur le projet de texte règlementaire concernant la protection des travailleurs au regard des règles afférentes au balisage lumineux grâce au soutien du STAC. Les évolutions règlementaires AESA nous occupent également depuis la création de notre groupe, tout comme l'optimisation énergétique de nos activités. Le sujet des LED est maintenant bien ancré. Nous produisons des guides à destination des aéroports pour améliorer les opérations de maintenance et partageons des solutions techniques.

Comment voyez-vous l'évolution de votre métier et de vos travaux pour les prochaines années ?

Nos travaux auront toujours pour finalité de capitaliser sur les solutions pertinentes proposées par les uns et les autres, et ce, pour rendre nos aéroports toujours plus sûrs, toujours plus efficaces et toujours moins émetteurs de CO₂. En mars 2021, a été publié le guide technique conjoint STAC/ UAF & FA : « État de l'art de l'installation du balisage lumineux sur les aérodromes ». Début 2023, devrait être publié le nouveau cadre règlementaire pour les interventions de maintenance sur le balisage lumineux.



GT balisage et éclairage à l'aéroport de Rennes les 31 mai et 1^{er} juin 2022

NAVIGATION AÉRIENNE

L'UAF & FA PILOTE LA MISE EN PLACE D'UN GROUPEMENT DE COMMANDE POUR LE SUIVI DES PROCÉDURES IFR ET LES RELEVÉS D'OBSTACLES.

La communauté aéroportuaire attendait avec impatience cette version en raison de l'importante mise à jour de l'AESA sur les textes spécifiques aux AFIS, attendus depuis plusieurs années.

Le manuel change de couleur, mais son organisation a été maintenue afin de permettre une utilisation aisée aux agents familiarisés avec la version précédente.

COLLABORATION AVEC LES SERVICES ATC

Depuis plus d'un an, l'UAF & FA est saisie sur une problématique récurrente pour différents aérodromes sur la disponibilité des services ATC, dont les horaires d'ouvertures sont souvent plus dépendants de l'organisation interne des services de la DSNA que des besoins des exploitants d'aérodromes.

Ce sujet a été porté à la connaissance de la DSNA et de ses services locaux. Une mission spécifique de la DSNA a ainsi pu se rendre au printemps 2022 sur l'aérodrome d'Orléans Saint-Denis-de-l'Hôtel, pour constater les difficultés rencontrées par cette plateforme avec le service de contrôle de la région parisienne (SIV Seine). Quatre autres aérodromes sont également concernés par cette problématique dans la région parisienne. Un renforcement de l'équipe ATC a ainsi pu être acté.

Pour l'aéroport de Béziers, l'UAF & FA est intervenue auprès de la direction des opérations de la DSNA. Un accord local sur l'organisation des services a été trouvé, mais l'UAF & FA est consciente de la fragilité de l'accord établi. Les aéroports de Perpignan et Carcassonne ont également informé l'UAF & FA de difficultés sur cette même question.

L'UAF & FA reste mobilisée sur ce sujet essentiel pour l'accessibilité des aérodromes d'aviation générale et d'affaire et des aéroports de proximité.

SUIVI DES PROCÉDURES DE VOLS IFR (TRANSFERT, GROUPEMENT DE COMMANDES)

Pour les 47 aérodromes où la DSNA n'est pas présente, le transfert de propriété des procédures de vols IFR (aux instruments) vers les exploitants d'aérodromes devrait avoir lieu courant 2023. Cette nouvelle responsabilité imposera de faire une maintenance régulière de ces procédures conformément à la réglementation en vigueur⁽³⁾.

À la suite d'une enquête menée par l'UAF & FA début 2022, une trentaine d'exploitants ont émis le souhait de participer à une commande groupée pour l'achat de la prestation de suivi des procédures à réaliser par un organisme certifié. Ce groupement de commandes est organisé par l'UAF & FA avec le support d'un aéroport coordonnateur.

La société Aéroports de la Côte d'Azur, exploitant notamment l'aéroport du Golfe de Saint-Tropez, a accepté d'assurer le rôle de coordonnateur du groupement de commandes pour le marché. L'UAF & FA apportera toute son aide pour le support technique (dossier de consultation des entreprises, dont les cahiers des charges).

La constitution du groupement s'est déroulée entre juillet et septembre et le lancement du marché à l'automne.

3) Arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments.

LA PAROLE À



PASCAL GARNIER

Directeur de l'aéroport d'Épinal et président de la commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires.

Les aérodromes d'aviation générale et d'affaires représentent la majorité des membres de l'UAF & FA. Cette catégorie d'aérodrome fait face depuis plusieurs années à des problématiques spécifiques liées à la mise en œuvre de nouvelles normes (de sécurité ou environnementales) mais aussi à un désengagement très net des services de l'État (transfert de propriété des procédures de vols IFR par exemple).

Pourriez-vous nous dire en quelques mots quels sont les travaux menés par la commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires de l'UAF & FA ?

La commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires est une communauté dynamique qui cherche à échanger et à partager les bonnes pratiques mises en œuvre par les uns et les autres, mais surtout à développer des solutions pour faciliter le travail quotidien des petites plateformes.

Cette année, les enjeux majeurs ont tourné autour de la mise en conformité de nos infrastructures avec les normes européennes issues du règlement de base de l'AESA « exigences essentielles », (même si, compte tenu de notre faible trafic, la certification n'était pas obligatoire).

Nous avons également traité des dossiers tels que ceux du transfert des procédures d'approche, de la responsabilité dans la gestion des obstacles, des RESA et d'autres sujets comme celui de l'EES pour nos terrains douaniers ou celui du prochain arrêté SSLIA qui impactera certaines de nos plateformes au niveau de la mise en œuvre des véhicules incendie.

La problématique concernant les ressources humaines est également prégnante pour nos petites structures ; tout comme celle liée au coût de l'énergie et à la rationalisation de son utilisation.

Ce qui m'amène au second sujet qui a préoccupé nos membres et qui est lié

à la communication sur nos projets de développement durable. Nous sommes très sensibles aux questions « d'aviation bashing » qui se sont intensifiées au cours de cet été 2022, notamment concernant l'aviation d'affaires ; nous devons être vigilants face à cette vague, notamment pour nos petites structures, bien présentes sur ce segment de trafic. Il nous faut à ce sujet répondre point par point à nos détracteurs. Nous avons donc travaillé sur ce sujet.

Enfin, notre préoccupation constante est de gérer au mieux nos ressources, car nos aéroports peuvent être structurellement déficitaires, mais innovent en permanence pour trouver de nouvelles sources de financement. Cette année par exemple, avec une aide extérieure, nous avons proposé à nos membres un audit de leur fiscalité foncière. Le plus souvent, le foncier aéroportuaire fait l'objet d'une classification erronée de la part des services fiscaux. Son reclassement a pu générer, dans certains cas, des recettes importantes composées par les dégrèvements effectués surtout si des écarts perduraient depuis trois ans. Il en fut de même pour des taxes prélevées sur nos factures d'électricité qui nous ont été reversées.

NAVIGATION AÉRIENNE

ZOOM

LA FAA ET L'UAF & FA TRAVAILLENT SUR «L'AÉRODROME ÉLECTRIQUE»

Dans le cadre des travaux liés à l'électrification des aéroports, l'UAF & FA a sollicité la Fédération française aéronautique (FFA) pour travailler sur ce sujet. À ce jour, un seul aéronef à motorisation électrique, le Pipistrel Velis Electro, est certifié par l'AESA. Un exemplaire de ce petit aéronef école est exploité à Toussus-le-Noble et quatre autres aéronefs de ce type sont en cours de déploiement en France avec le soutien de la FFA.

Les nombreux échanges entre les deux organisations ont d'ores et déjà permis de nourrir la réflexion de l'UAF & FA sur la nécessité de mieux impliquer les aéroports d'aviation générale et d'affaires dans la transition énergétique et la mise à disposition de l'énergie électrique sur ces aérodromes dans la perspective des nouvelles mobilités aériennes électriques.

Jean-Luc Charron, président de la FFA, a pu porter la réflexion sur les nouvelles mobilités aériennes élec-



triques lors d'un atelier d'échange consacré à l'aérodrome électrique organisé, avec le soutien d'EDF, dans le cadre des Rencontres des aéroports français & francophones de Marseille.



Visite par l'UAF & FA du FabLab de la FFA à Toussus-le-Noble (78) le 4 avril 2022



DÉVELOPPEMENT DURABLE

Accélérer la transition énergétique des activités aéroportuaires est la priorité du secteur et est au cœur des réflexions de développement durable de l'UAF & FA. Les gestionnaires aéroportuaires français se mobilisent pour rendre leurs activités plus sobres en consommation énergétique et, dans un contexte plus large, les acteurs du transport aérien travaillent à définir une feuille de route de décarbonation de long terme pour le secteur.



DÉVELOPPEMENT DURABLE

FEUILLE DE ROUTE DE DÉCARBONATION

La réalisation des objectifs climatiques de la France pour 2030 et 2050 nécessitera des actions et des investissements sans précédent de la part de tous les acteurs et de tous les secteurs économiques. Une coordination intersectorielle à l'échelle nationale est essentielle pour assurer l'efficacité de ces actions et de ces investissements. Aussi, l'article 301 de la loi climat & résilience a-t-il prévu l'élaboration de feuilles de route de décarbonation pour chaque secteur clé de l'économie française. Les feuilles de route de chaque filière économique viendront alimenter dès début 2023 la stratégie française sur l'énergie et le climat (SFEC) ainsi que les outils de mise en œuvre de cette stratégie (stratégie nationale bas-carbone – SNBC, programmation pluriannuelle de l'énergie – PPE, plan d'adaptation au changement climatique – PACC).

Les travaux d'élaboration de la feuille de route de décarbonation du transport aérien sont conduits par les représentants de la chaîne de valeur du transport aérien. La feuille de route est coconstruite avec les pouvoirs publics et les énergéticiens. Elle permettra notamment d'identifier les différents leviers de la décarbonation, les obstacles potentiels à surmonter ainsi que les moyens financiers à mobiliser. Les travaux ont été scindés en plu-

50

EN 2022,
LES ACTEURS
DU TRANSPORT
AÉRIEN ONT
CONSTRUIT AVEC
LES POUVOIRS
PUBLICS ET LES
ÉNERGÉTIENS
LA FEUILLE DE ROUTE
DE DÉCARBONATION
DU SECTEUR.

ZOOM

LA TRAJECTOIRE DE DÉCARBONATION CORAC/ONERA

Une étape importante dans la réflexion sur la décarbonation du transport aérien en France a été le travail conduit en 2021 par le CORAC, organe de concertation entre l'État et l'industrie dédié à la mise en place du programme national de recherche de la filière aéronautique, et l'ONERA, Office national d'études et de recherches aérospatiales. Ce travail a permis au transport aérien de se doter à la fois de différents scénarios de décarbonation ainsi que d'une présentation argumentée et didactique des problématiques liées à l'évolution des émissions de CO₂ du secteur à partir de travaux indépendants et référencés. La trajectoire de décarbonation ainsi élaborée a une double vocation :



Accompagner la stratégie de recherche du CORAC en proposant une traduction en bilan carbone des grandes options technologiques, énergétiques et opérationnelles, partagée par ses acteurs publics et privés



Constituer un scénario de référence pour les acteurs du transport aérien français engagés dans la transition énergétique

Inscrit dans le cadre de l'Accord de Paris, la trajectoire de référence doit permettre d'atteindre l'objectif du zéro émission nette de carbone en 2050. Elle s'appuie sur plusieurs leviers : le développement des technologies de l'ultra-sobriété, l'introduction de l'hydrogène, l'usage croissant des carburants non fossiles, la mise en œuvre d'opérations écoresponsables, l'optimisation des routes aériennes.

Les différents scénarios de décarbonation du transport aérien à l'échelle de la France et du monde sont présentés sur le site :

www.corac.fr



DÉVELOPPEMENT DURABLE

sieurs groupes de travail auxquels l'UAF & FA participe activement. Les réflexions sont axées autour des quatre principaux leviers de décarbonation du transport aérien reconnus à l'échelle de l'OACI : innovations technologiques, énergies renouvelables, opérations au sol et en vol et mécanismes de compensation.

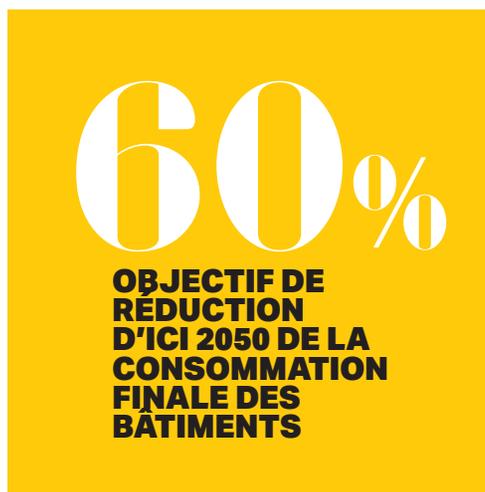
SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

Plan de sobriété énergétique hiver 2022-2023

En matière de décarbonation, la transition énergétique des activités de l'exploitation aéroportuaire vers les énergies renouvelables est nécessaire, mais n'est néanmoins pas suffisante. Un autre levier à la portée des exploitants réside dans la réduction des consommations énergétiques. La sobriété énergétique constitue donc l'une des composantes essentielles des plans de décarbonation des aéroports. Dans ce contexte, et particulièrement suite à la crise énergétique consécutive au conflit en Ukraine, les aéroports ont élaboré des plans d'urgence en matière de sobriété énergétique pour l'hiver 2022-2023 avec plusieurs mesures envisagées : réduction et optimisation de l'éclairage dans les aérogares, utilisation raisonnée de la climatisation et du chauffage, révision des contrats d'achats d'énergie et sensibilisation des passagers et des tiers.

Décret tertiaire

Le décret « tertiaire » est un des outils de la stratégie de sobriété énergétique à long terme de la France. Le décret prévoit des échéances d'économies d'énergie pour certains bâtiments tertiaires définies par rapport à une consommation de référence publiée sur une année, qui ne peut pas être antérieure à 2010. La consommation finale des bâtiments doit atteindre une réduction de 40 % d'ici 2030, 50 % d'ici 2040 et 60 % d'ici 2050. Les données de consommation seront transmises annuellement à l'administration, qui suivra les réductions de consommation par le biais de la plateforme informatique OPERAT. L'UAF & FA a mis en place un groupe de travail en lien avec le ministère de la Transition énergétique sur la mise en œuvre du décret tertiaire dans le secteur aéroportuaire. Ce groupe de travail a deux objectifs principaux : assurer l'échange des bonnes pratiques des gestionnaires d'aéroports concernant la collecte, la ges-



tion et la communication des données dans la plateforme OPERAT et appuyer le ministère de la Transition énergétique dans la définition des valeurs absolues de réduction.

PROJET DE LOI SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Les exploitants aéroportuaires sont directement concernés par le projet de loi sur la production des énergies renouvelables, notamment au regard de l'obligation d'installation de panneaux photovoltaïques sur ombrières de parking qui touche principalement la grande distribution et les aéroports. Le texte, dans sa première version, tendait à favoriser la couverture de chaque parking de plus de 2 500 m² au détriment de l'efficacité énergétique et de la rentabilité économique des projets. Dans la phase de consultation du projet de loi, l'UAF & FA a notamment plaidé auprès des ministères concernés pour que :

- les délais de trois à cinq ans laissés aux opérateurs, irréalistes au regard des réalités de terrain, soient allongés,
- le taux de couverture obligatoire en PV soit calculé sur la somme des surfaces des parkings exploités, et non parking par parking,
- le pourcentage de couverture obligatoire puisse être modifié en fonction de la puissance de PV installée par ailleurs sur l'aéroport.

DOSSIER

LE PAQUET LÉGISLATIF « FIT FOR 55 » ET LA RÉVISION DU RÈGLEMENT RTE-T

La Commission européenne a annoncé le 14 juillet 2021 un paquet législatif important, «Fit for 55». Au début de 2022, l'UAF & FA a construit en lien avec l'ACI Europe une position sur les projets de texte relatifs au transport aérien.

Règlement AFIR

Le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs fixe des objectifs nationaux obligatoires pour le déploiement d'infrastructures pour l'usage des carburants alternatifs dans l'Union européenne. Les États membres devront veiller à ce que les entités gestionnaires d'aéroports dans le RTE-T (réseau transeuropéen de transport) puissent assurer l'approvisionnement en électricité aux aéronefs stationnaires :

- le 1^{er} janvier 2025, à tous les postes fixes pour les opérations de transport aérien commercial,
- le 1^{er} janvier 2030, à tous les postes au large utilisés pour les opérations de transport aérien commercial.

L'utilisation de GPU alimentés au diesel est autorisée jusqu'à 2029. Cependant, à compter du 1^{er} janvier 2030, l'électricité fournie devra provenir du réseau électrique ou être produite sur place avec de l'énergie renouvelable.

POSITION UAF & FA

- La fourniture d'électricité aux aéronefs stationnaires réduit l'utilisation des APU (groupes auxiliaires de puissance). L'UAF & FA soutient donc l'introduction d'objectifs pour l'approvisionnement électrique des aéronefs stationnaires.
- Les exploitants ne sont pas les seuls intervenants à devoir assurer le respect de l'objectif fixé par le règlement. Les sociétés d'assistance en escale exploitent aussi des GPU (unité mobile d'alimentation au sol) qui peuvent être louées à des fournisseurs indépendants de l'aéroport.
- En moyenne, l'APU ne représente que 1 % du carburant consommé au cours d'un vol. Dans ce contexte, l'UAF & FA demande la mise en place d'un seuil d'exclusion des aéroports de moins de 10 000 mouvements commerciaux par an du champ d'application du règlement.

ReFuel EU Aviation

La Commission européenne propose un nouveau règlement entièrement dédié au soutien du déploiement des SAF en Europe. Le principal instrument sera un mandat d'incorporation : l'obligation pour les fournisseurs de carburant d'inclure une certaine part de SAF dans l'approvisionnement global de kérosène pour le transport aérien de l'Union européenne. Un sous mandat de carburant synthétique d'aviation (e-fuels) est aussi prévu dans la proposition de la Commission. Une obligation de distribution des SAF sera imposée dans tous les aéroports européens.

POSITION UAF & FA

- Le mandat proposé par le paquet « Fit for 55 » s'aligne sur les prévisions de la feuille de route française pour le déploiement de biocarburants aéronautiques durables et sur Destination 2050.
- L'UAF & FA soutient le principe d'un sous mandat de carburants synthétiques.
- Il sera essentiel de voir comment les chaînes d'approvisionnement physiques de SAF pourront être assurées jusqu'à l'avion. En ce sens, le système book & claim pourrait constituer une solution alternative réalisable. Dans le cadre de ce système, la mise à disposition de SAF conduirait à la délivrance et à l'échange de certificats d'attributs énergétiques, comme c'est le cas pour le système actuel de comptabilité de l'électricité verte. Ceci pourrait assurer l'utilisation de SAF dans tous les aéroports français.

Révision du système d'échange de quotas d'émission EU ETS

La Commission européenne propose une révision du système EU ETS. Le nombre de quotas gratuits alloués au transport aérien sera progressivement réduit, dans le but de mettre fin à l'allocation gratuite à la fin de 2026. Les vols au sein de l'Espace économique européen (EEE), ainsi que les vols vers la Suisse et le Royaume-Uni, continueront d'être couverts par l'EU ETS. Les vols entre les régions ultramarines et les métropoles respectives restent exonérés de l'EU ETS, conformément à la disposition actuelle, jusqu'en 2030.

POSITION UAF & FA

- Bien que les acteurs du transport aérien soutiennent le renforcement du système de l'EU ETS pour l'aviation, il en résultera une distorsion de concurrence entre les hubs EEE et les hubs hors EEE. Pour faire face à ces risques, l'UAF & FA réclame l'utilisation d'instruments permettant de les atténuer, tels que le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF).
- L'UAF & FA soutient la dérogation à l'EU ETS pour les vols entre les régions d'outre-mer d'un État membre et ce même État membre jusqu'en 2030. Cela favorisera la connectivité et le développement socio-économique des régions d'outre-mer de l'Union européenne. L'UAF & FA milite également pour une extension de cette dérogation au-delà de 2030.

Révision du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)⁽¹⁾

L'UAF & FA travaille également avec la DGAC dans la perspective de la révision du réseau RTE-T. Cette révision aura des répercussions considérables sur l'infrastructure des aéroports, notamment en ce qui concerne la fourniture d'air préconditionné aux aéronefs stationnaires et les connexions entre les aéroports et le réseau ferroviaire.

En ce qui concerne les exigences du texte en matière de fourniture d'air préconditionné aux aéronefs stationnaires, l'UAF & FA plaide pour que les organismes gestionnaires d'infrastructures de transport aérien ainsi que les services d'assistance en escale puissent assurer l'alimentation en air préconditionnée pour les postes au contact. L'UAF & FA demande également un seuil d'exclusion pour les aéroports ayant un trafic inférieur à 4 millions de passagers par an. Pour ce qui concerne les connexions entre les aéroports et le réseau ferroviaire, l'UAF & FA plaide pour que les aéroports du réseau central soient connectés de manière durable (train, tramway, métro ou bus) au réseau ferroviaire avant 2030, sauf lorsque des contraintes géographiques ou physiques spécifiques ou importantes empêchent de telles connexions. Pour les aéroports dans le réseau global dont le volume annuel total de trafic de passagers est supérieur à 4 millions de passagers, l'UAF & FA demande qu'ils soient connectés de manière durable (train, tramway, métro ou bus) au réseau ferroviaire avant 2050, sauf lorsque des contraintes géographiques ou physiques spécifiques ou importantes empêchent de telles connexions.

1) Aéroports dans le réseau Central (RTE-T) : Bordeaux-Mérignac, Lille-Lesquin, Lyon-St. Exupéry, Marseille Provence, Nice Côte d'Azur, Paris (Charles de Gaulle et Orly) et Toulouse-Blagnac.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

PROGRAMME EASEE - LE BILAN

En 2020, l'UAF & FA a lancé, en partenariat avec l'entreprise Eco CO₂, le programme EASEE (Engagement des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement), financé dans le cadre du dispositif des CEE. Le programme EASEE fournit un accompagnement technique et financier spécifique aux aéroports désireux de s'engager dans la démarche ACA (*Airport Carbon Accreditation*), mis en place par l'ACI.

Le programme s'adresse à toutes les plateformes aéroportuaires qui souhaitent lancer une stratégie carbone dans le cadre du programme ACA ou aux aéroports déjà participants à l'ACA qui souhaitent passer au niveau supérieur. Les aéroports bénéficient ainsi d'un ensemble de prestations, accompagnements, conseils et outils, afin de mettre en place des actions de réduction de leur consommation énergétique : cofinancement d'un cabinet d'étude spécialisé pour identifier les actions à mettre en œuvre, accompagnement de l'ensemble du processus d'accréditation, mise à disposition d'un outil de mesure proposant des indicateurs clés et création de trajectoire de réduction des émissions de GES. Le programme EASEE vise également à rapprocher les aéroports engagés au sein d'une même communauté partageant les bonnes pratiques en matière de décarbonation. Dans le cadre du programme EASEE, l'UAF & FA a organisé, avec Eco CO₂, des webinaires de formation pour les aéroports sur de nombreux sujets ayant trait à la réduction des consommations énergétiques.

Plus de 70 aéroports ont rejoint le programme EASEE et, avant la fin de 2022, la plupart auront atteint au moins le niveau ACA 2.

L'UAF & FA, dans le cadre du programme EASEE, a également fourni aux gestionnaires d'aéroports un outil afin de mieux comprendre et évaluer leurs émissions de polluants atmosphériques. À l'occasion de cette démarche, l'UAF & FA et Eco CO₂ ont proposé aux gestionnaires une formation sur les enjeux liés aux gaz polluants.

PROTOCOLE RADAR DSNA

La DSNA consolide une nouvelle gouvernance des données, qui intègre la démarche nationale de protection des données requise dans le cadre du code des relations entre le public et l'administration. La DSNA a deux priorités concernant ce protocole : la protection des données liées à la défense nationale et la protection des informations dont la divulgation violerait la protection de la vie privée. Si cette question est légitime et d'actualité, le protocole a suscité les inquiétudes des exploitants. Ces derniers ont en effet souvent pris, vis-à-vis des riverains, des engagements en matière de transparence des données liées aux trajectoires des aéronefs. L'UAF & FA a donc travaillé en collaboration avec la DSNA sur l'adaptation du protocole afin qu'il puisse à la fois permettre la protection des données personnelles et satisfaire en partie les besoins de transparence des aéroports au regard des riverains.

54

**CE SONT
AUJOURD'HUI
PLUS DE
70 AÉROPORTS
QUI ONT REJOINT
LE PROGRAMME
EASEE FINANCÉ
SUR LE DISPOSITIF
DES CEE.**

L'OPÉRATION « AÉROPORTS ZÉRO PHYTO »

Pour aider l'ensemble des aéroports à mener leur transition vers le zéro phyto, l'UAF & FA a lancé fin 2021 le projet « Aéroports Zéro Phyto ». Le projet, réalisé conjointement avec le groupe ADP, est fondé sur le croisement et l'analyse de retours d'expériences. L'objectif de la démarche est d'outiller de manière opérationnelle les aéroports pour les accompagner dans la phase de transition.

Lauréat de l'appel à projets Eco-phyto II+, le projet « Aéroports Zéro Phyto » a pu bénéficier d'un soutien financier de l'Office français de la biodiversité (OFB) et de l'accompagnement du bureau d'études Syrphea Conseil. À la fin du projet, l'UA F& FA lancera un guide pédagogique et illustré à destination des services techniques aéroportuaires.

Les éléments recueillis dans le cadre du projet ont permis de développer un panorama des 7 leviers principaux pour la transition zéro phyto :

Levier #01

Questionner et différencier les objectifs fonctionnels

Pour conserver un même résultat visuel sur l'année, les techniques alternatives demandent plus de temps et de fréquence d'intervention qu'une ou deux pulvérisations chimiques annuelles. Mettre en œuvre une transition zéro phyto sans changement en matière d'attente de résultat est donc irréaliste. Néanmoins, des marges de manœuvre existent localement et à l'échelle de la plateforme pour réallouer les ressources et dégager des temps d'entretien tout en accordant plus de place à la biodiversité. L'approche consiste à dézoomer au-delà des surfaces traitées en produit phytosanitaire, pour adopter une stratégie globale de gestion différenciée consistant à adapter l'entretien selon la zone.

Levier #02

Choisir ses techniques alternatives

Une fois que le gestionnaire aura ouvert le champ des possibles en termes de rendu, il pourra réfléchir à ses choix techniques pour désherber ou couper la végétation. Il existe une diversité de techniques et de matériels : désherbage thermique à flamme ou à eau chaude, désherbage à la brosse mécanique, désherbage à la binette ou arrachage à la main, coupe de l'herbe à la tondeuse ou au rotofil pour les finitions, broyage des prairies, fauche par un agriculteur. D'après les retours des aéroports interrogés dans ce projet, la technique de coupe de l'herbe à la tondeuse et/ou au rotofil semble la plus plébiscitée sur les zones à contraintes de sécurité-sûreté (pieds de clôture ou pieds de balisage, par exemple). Néanmoins, chaque contexte aéroportuaire

est différent et d'autres techniques pourront être mobilisées, notamment sur d'autres zones. Pour chaque zone la technique sera choisie en cohérence avec les objectifs fonctionnels, les contraintes physiques du lieu, les temps de repousse après intervention, le matériel requis et la capacité d'investissement, la formation de l'équipe ou du prestataire, l'organisation de l'entretien à l'échelle de la plateforme, etc.

Levier #03

Concevoir des (ré)aménagements adaptés

L'aménagement des espaces conditionne le rendu et les modalités d'entretien. Une clôture positionnée en limite foncière pourra rendre l'entretien extérieur compliqué si le propriétaire voisin n'a pas le même objectif de coupe de végétation. Des aménagements limitant le passage des machines de tonte à large coupe obligeront de couper l'herbe avec de plus petites tondeuses, voire au rotofil, ce qui augmentera les temps d'entretien. Un espace gravillonné sera plus compliqué à entretenir qu'un espace enherbé si la flore spontanée n'est pas acceptée.

Levier #04

Construire des outils de gestion efficaces

Des outils de gestion efficaces peuvent faciliter la mise en place et la pérennisation de ces nouveaux modes de gestion. Ces outils ne sont pas toujours indispensables dans le cas d'aéroports de petites tailles, mais le seront dès que les surfaces à gérer deviennent importantes ou qu'il y a un besoin de coordination entre plusieurs services ou acteurs. Dans tous les cas, un minimum de formalisation sera utile pour pérenniser la démarche et faciliter la passation

en cas de changement de personnel. Les outils seront ergonomiques et adaptables en vue d'un ajustement continu des pratiques.

Levier #05

Viser l'excellence environnementale tout en avançant pas à pas

La transition zéro phyto s'intègre dans une démarche globale en termes de réduction de l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire : démarche de décarbonation et programme ACA, préservation de la biodiversité, démarche de zéro artificialisation nette (ZAN), etc. De nombreux aéroports témoignent de l'importance de garder cette cohérence environnementale.

Levier #06

Engager et soutenir les parties prenantes

Questionner les objectifs de rendu des espaces va nécessairement impliquer des objectifs connexes : sûreté de la clôture, visibilité des balisages, prévention des collisions animalières, risque incendie, fonctionnement d'appareils techniques, etc. Il s'agira de questionner également, non pas les fondements de ces besoins connexes, mais leur mise en œuvre concrète.

Levier #07

Innover, expérimenter, partager en réseau

La solution unique n'existe pas et chaque aéroport a ses spécificités : aménagement des espaces, problématiques environnementales locales, ressources humaines et matérielles, modes d'organisation, niveau d'intérêt pour la préservation de la biodiversité, historique de la structure, etc.



COMMUNICATIION



COMMUNICATION

RETOUR SUR LES ÉVÉNEMENTS

25 et 26 novembre 2021

Le Congrès de l'UAF & FA

Le Congrès de 2021 sous le thème « Un nouveau modèle pour les aéroports ? » a largement traité le sujet du développement durable qui mobilise l'ensemble des membres de l'UAF & FA. Avec plus de 300 participants, ce Congrès a notamment bénéficié en assemblée plénière de l'intervention de Guillaume FAURY, président d'Airbus et du GIFAS, qui s'est exprimé sur l'aviation face au changement climatique et d'un focus sur la transition énergétique des aéroports vue par Augustin de ROMANET, président - directeur général du groupe ADP. En introduction, Nicolas NOTEBAERT, directeur général de Vinci Concessions et président de Vinci Airports, a partagé son analyse sur les perspectives aéroportuaires de l'après-Covid. Thomas JUIN, président de l'UAF & FA a clôturé la matinée, ponctuée de trois tables rondes sur les SAF, la transition énergétique dans les aéroports ou encore sur les stratégies des compagnies aériennes vis-à-vis des aéroports français.



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11

1 - Nicolas NOTEBAERT, directeur général - VINCI Concessions et président - VINCI Airports ; 2 - Guillaume FAURY, président d'Airbus et du GIFAS ; 3 - Augustin de ROMANET, Pdg du groupe ADP ; 4 - Allocution de TotalEnergies, sponsor de l'Assemblée plénière ; 5 - Valérie COURAT, directrice financière, administrative et RH, aéroport de Châteauroux et Pascal GARNIER, directeur de l'aéroport d'Épinal ; 6 - Table ronde sur la transition énergétique des aéroports ; 7 - Sophy FAYAUD, directrice développement, EGIS & Philippe CREBASSA, directeur de l'aéroport de Toulouse-Magnac ; 8 - Marc BOREL, directeur du transport aérien de la DGAC & Thomas JUIN, président de l'UAF & FA ; 9 - Mickaël SUCHANEK, directeur développement, GreenYellow, partenaire premium de l'UAF & FA ; 10 - Céline LACROIX, international business développement manager, Volotea & Marilynne HAIZE-HAGRON, directrice des aéroports de Caen et Deauville ; 11 - Morgan FOULKES, directeur adjoint ACI EUROPE.

COMMUNICATION

29 juin au 1^{er} juillet 2022

Les Rencontres des aéroports français & francophones de Marseille

Avec un plaisir certain des professionnels de se retrouver après deux ans de Covid, ces deuxièmes Rencontres ont rassemblé plus de 500 participants, 50 exposants et 16 sponsors au Palais du Pharo de Marseille. Un record. Avec deux matinées d'interventions en plénière et un après-midi consacré à des ateliers de travail et d'échanges, l'UAF & FA avait pour objectif de couvrir l'ensemble des sujets d'actualité intéressant les aéroports de toutes tailles et spécialités. Le pôle francophone n'était pas oublié, avec l'intervention de Habiba LAKLALECH, directrice générale de l'Office national des aéroports du Maroc et la présentation des perspectives du trafic aérien africain par le cabinet BearingPoint. L'ouver-

ture des Rencontres a été assurée par Damien CAZÉ, le directeur général de l'Aviation civile, Didier PARAKIAN, vice-président de la Métropole de Marseille, délégué aux Fonds européens, aux Relations avec les institutions européennes et Philippe BERNAND, président du directeur de l'aéroport Marseille-Provence. Thomas JUIN, président de l'UAF & FA a clôturé cet événement.

Les Rencontres sont aussi l'occasion pour les professionnels aéroportuaires d'échanger avec les exposants – partenaires et prestataires – mais également, de manière plus informelle avec leurs pairs lors des beaux moments conviviaux et festifs concoctés par l'aéroport Marseille-Provence au Vélodrome comme au Fortin de Corbières.

58



1



2



3



4



5



6



7



8



9

1 - Habiba LAKLALECH, directrice générale de l'Office national des aéroports du Maroc (ONDA) ; 2 - Un atelier studieux ; 3 - Bertrand de LACOMBE, sous-directeur de l'Europe et de l'International à la DGAC, dresse un bilan de la présidence française à Bruxelles, avec Morgan FOULKES, directeur général adjoint de l'ACI EUROPE (4) ; 5 - Damien CAZÉ, directeur général de l'Aviation civile ; 6 - Les équipes de GIP AVIATION et EFORSA sur leur stand ; 7 - Le stand d'ADB Safegate ; 8 - Deux intervenants : Nils John NILSSON, responsable stratégique vol électrique et hydrogène, Swedavia Airports et Gaël LE BRIS, consultant sénior, Cabinet WSP ; 9 - Les partenaires de l'événement sont sur scène.

COMMUNICATION



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23

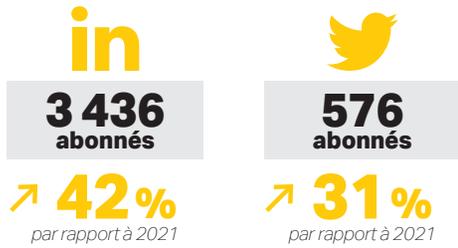
10 - Philippe BERNAND, directeur de l'aéroport Marseille-Provence, ouvre les Rencontres ; 11 - Passage obligé : la prise de photo pour activer l'application de networking ; 12 - Discours d'Hélène LAMBERT, responsable de comptes chez AMADEUS, l'un des deux sponsors de la soirée de bienvenue ; 13 - L'équipe de TotalEnergies sur son stand ; 14 - Suzanna SWANN, directrice des ressources humaines de l'aéroport de Genève lors de la table ronde « Aéroports : comment attirer et fidéliser les talents ? » ; 15 - Le stand d'IDEMIA ; 16 - Le stand de Tracing Flight ; 17 - Bruno BALERDI, directeur commercial, clients, communication à l'aéroport de Toulouse-Blagnac, lors de la table ronde sur l'impact du Covid sur l'activité extra-aéronautique ; 18 - Les sponsors de la soirée de Gala, LAGARDÈRE TRAVEL RETAIL et JCDECAUX, représentés respectivement par Vincent ROMET CEO France & Luxembourg et Isabelle FOURMENTIN, directrice générale, aux côtés de Philippe BERNAND et de Thomas JUIN ; 19 - Emmanuel BOUHIER, responsable aérien pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes à la table ronde « territoires et transition énergétique des aéroports » ; 20 - Le stand de Flyinstruct ; 21 - La table ronde sur les enjeux des relations avec les riverains ; 22 - Une soirée très conviviale ; 23 - Philippe BERNAND et Thomas JUIN coupent le gâteau des 100 ans d'AMP à l'occasion de la soirée de Gala des Rencontres.

2023
En route pour la Corse, les prochaines Rencontres se dérouleront à Ajaccio du 31 mai au 2 juin

COMMUNICATION

LES RÉSEAUX SOCIAUX EN QUELQUES CHIFFRES

L'UAF & FA s'est lancée sur les réseaux sociaux LinkedIn et Twitter en 2021. En 2022 :



Les principaux axes de communication sont : le développement durable, l'innovation, la défense du réseau aéroportuaire français, les événements UAF & FA, les publications publiques et les chiffres UAF & FA.

L'UAF & FA sert également de relai d'information des membres et des partenaires.

Le post le plus populaire sur LinkedIn :



« Lancement des Rencontres

» ACA



CONFÉRENCE DE PRESSE

La conférence de presse annuelle s'est tenue en visioconférence et au siège de l'UAF & FA le 10 mars 2022. À cette occasion, l'UAF & FA a livré les résultats de son enquête statistique portant sur le trafic 2021 et a présenté les perspectives de reprise de l'année 2022. Thomas JUIN est revenu sur les enjeux professionnels du secteur aéroportuaire dans le contexte électoral. L'impact sur le secteur de la guerre en Ukraine débutée le 24 février 2022 a également été évoqué.



» Réunion des deux commissions UAF & FA communication et marketing- stratégie commerciale le 22 septembre pour réfléchir sur la meilleure manière de communiquer sur le développement des aéroports dans un contexte de « flyskam »

COMMUNICATION

FOCUS SUR

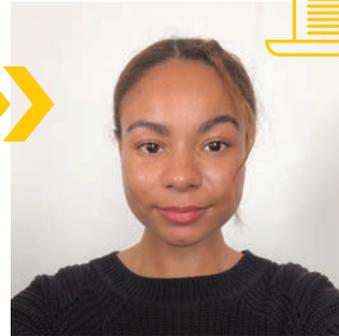


ET LE GAGNANT EST...

Le concours des Talents d'aéroports, imaginé par Guy MARGUET de l'aéroport de Genève, a permis de décerner son premier Trophée au lauréat, Benoît MIRABEL de l'aéroport Marseille-Provence, lors des Rencontres de Marseille. Ce concours permet aux personnes travaillant dans un aéroport de présenter leurs talents artistiques. Le gagnant peut ainsi exposer ses œuvres sur un stand qui est mis à sa disposition gracieusement lors des Rencontres. Benoît MIRABEL a ainsi été choisi par le jury parmi huit candidats et candidates venant de tous les aéroports. Le concours est relancé pour 2023.



NOUVELLE RECRUE



Tiphaine AUDIGUEY

Alternante communication 2022-2023
Étudiante en communication à l'INSEEC
Business School

« Bonjour, Je m'appelle Tiphaine et je suis heureuse d'intégrer l'UAF & FA en tant que Chargée de communication digitale en alternance.

Mon parcours est assez varié : j'ai commencé par une première année d'anglais à la Sorbonne où j'ai ensuite obtenu une licence en philosophie.

J'ai ensuite intégré l'INSEEC, école dans laquelle j'ai validé mon Master 1 en Communication. J'y poursuis mon cursus en Master 2 de Marketing, Communication et Stratégie Commerciale.

J'aime découvrir de nouvelles choses et acquérir de l'expérience.

L'alternance à l'UAF & FA est un nouveau défi que je suis prête à relever! »



WEBINAIRES UAF & FA

» 20/01/22 - **BearingPoint** : Quels financements « verts » pour accélérer la transition environnementale des aéroports ?

» 18/03/22 - **Cabinet HC Conseils** : Fiscalité immobilière trop élevée : aéroports, comment optimiser votre fiscalité en réduisant vos taxes locales ?

» 10/05/22 - **DGAC** : Les lignes d'aménagement du territoire dans la période post-crise : perspectives françaises.

» 27/06/22 - **ENAC** : Détection des comportements atypiques : une approche complémentaire dans la sûreté.

» 17/11/22 - **GreenYellow** : Hausse des prix de l'énergie : quelles solutions pour les plateformes aéroportuaires ?

COMMUNICATION

PUBLICATIONS & ETUDES



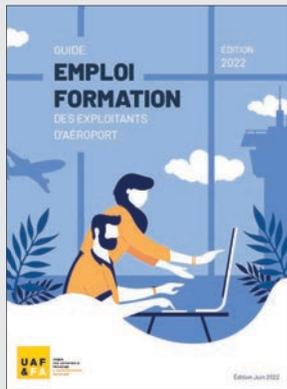
»» **GAF
2022-2024**



»» **Manuel Phraséologie
AFIS**



»» **Statistiques
de trafic 2021**



»» **Guide formation
édition 2022**



»» **Les enjeux
de la France
aéroportuaire
à l'horizon 2030**
Dossier Stratégie
d'influence - Élections
2022



»» **Guide sécurité,
souffle
hélicoptères**
(Co-publication
UAF & FA /Airbus
Hélicoptères/ DSAC)
parution décembre
2022



«« **Aéroports
en Zéro
Phyto**

COMMISSIONS MÉTIER DE L'UAF & FA

ACCÈS ET STATIONNEMENT
Président **MATTHIAS FOURNIER**

ACHATS
Présidente **ANGÉLIQUE BES**

ASSISTANCE EN ESCALE
Président **BRUNO GARREL**

**COMMERCES, SERVICES
ET IMMOBILIER**
Présidente **KARINE DUCOS**

DÉVELOPPEMENT DURABLE
Présidente **SYLVIE VIEUXLOUP**

FACILITATION
Président **SYLVAIN LE MEILLOUR**

FINANCE ET RÉGULATION
Président **DOMINIQUE SENDELIN**

**INFORMATIQUE
ET INNOVATION**
Président **THOMAS FERCOT**

**MARKETING
ET STRATÉGIE COMMERCIALE**
Présidentes **DELPHINE LE SEC'H**
et **EMILY JAMES**

COMMUNICATION
Présidente **ÉMILIE CABANNES**

QUALITÉ
Présidente **EMMANUELLE
PLANTEY**

RESSOURCES HUMAINES
Présidente **CATHERINE VASSAUX**

GT FORMATION PROFESSIONNELLE
Présidente **CATHERINE VASSAUX**

JURIDIQUE
Président **RÉMY JOËSSEL**

SÉCURITÉ
Président **DENIS AUDEMAR**

SGS / COMPLIANCE MONITORING
Présidente **MAGALI PICAULT**

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



Direction
NICOLAS PAULISSEN
Délégué général
dg@uaf.aeroport.fr

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

Développement
durable & ESG
RAFAEL COSTA
r.costa@uaf.aeroport.fr

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

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

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

Communication
**CARINE MONÉGER &
TIPHAINE AUDIGUEY**
c.moneger@uaf.aeroport.fr
t.audiguey@uaf.aeroport.fr

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

Secrétariat
MOUNIA M'SELLEK
T. 01 40 65 98 68
secretariat@uaf.aeroport.fr

SYLVIE VINETTE
T. 01 40 65 98 68
secretariat@uaf.aeroport.fr

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

35, rue Vaugelas – 75015 Paris
T. 01 40 65 98 68
contact@uaf.aeroport.fr
www.aeroport.fr