

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

RAPPORT

D'ACTI-
-VITÉ

2023

SOMMAIRE

03

**ÉDITO DU
PRÉSIDENT**

16

**ÉCONOMIE
& FISCALITÉ**

06

AGENDA 2023

24

JURIDIQUE

47

**NAVIGATION
AÉRIENNE**

08

**RETOUR SUR
L'ANNÉE 2023**

30

**SOCIAL
& RESSOURCES
HUMAINES**

50

**DÉVELOPPEMENT
DURABLE**

35

**SÛRETÉ &
FACILITATION**

57

COMMUNICATION

42

SÉCURITÉ

ÉDITO DU PRÉSIDENT

LA FISCALITÉ, UN CHOC SUPPLÉMEN- TAIRE

Thomas JUIN
Président de l'UAF & FA

Stupeur et consternation. Ce sont bien les mots qui décrivent le mieux les réactions de nos aéroports à l'inscription dans le projet de loi de finances (PLF) 2024 de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance. Dans cette affaire, l'État s'est servi des aéroports pour taxer les sociétés d'autoroutes et se délier de ses engagements à leur égard, avec comme victimes collatérales la transition énergétique du transport aérien et l'attrait du secteur aéroportuaire français pour les investisseurs. Cette taxe vient en effet remettre en cause les programmes d'investissement des aéroports et notamment ceux liés à la décarbonation du secteur. Elle réduit aussi l'attractivité du secteur aéroportuaire pour les investissements, notamment étrangers. Les pouvoirs publics ne pourront pourtant pas, à eux seuls, assurer les financements massifs nécessaires à la décarbonation et à la modernisation des aéroports français.



ÉDITO DU PRÉSIDENT

Enfin, cette nouvelle taxe met à nouveau les aéroports concernés et les compagnies aériennes françaises encore plus en difficulté face à une compétition européenne qui ne cesse de se développer, la France étant le seul pays à mettre en œuvre cette nouvelle taxation sans aucune concertation au niveau européen. Toute taxe nouvelle sur l'aérien ne devrait se concevoir, dans un domaine aussi concurrentiel que le nôtre, qu'à l'échelle européenne, sauf à pénaliser davantage le pavillon français et la connectivité aérienne de la France, et ne devrait servir en tout état de cause qu'au financement de la transition énergétique du secteur. La taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance impactera donc *in fine* la connectivité des territoires et la mobilité des Français.

L'année 2023 avait plutôt bien commencé avec la remise par la filière de la feuille de route de décarbonation du transport aérien à la ministre de la Transition énergétique et aux ministres délégués à l'Industrie et aux Transports le 14 février dernier. Cette feuille de route, fruit des travaux prévus par l'article 301 de la loi climat et résilience, avait mobilisé, pendant toute l'année 2022, les parties prenantes de la filière de la construction aéronautique et du transport aérien. Elle vise la coordination des actions mises en œuvre par chacune des parties prenantes de la filière pour atteindre les objectifs de baisse de gaz à effet de serre fixés par la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Elle présente différents scénarios de réduction d'émissions de CO₂ et établit les besoins en ressources en biomasse et énergie électrique nécessaires aux différents scénarios retenus. Cette feuille de route est claire : la décarbonation du transport aérien français est possible *via* la technologie, l'optimisation des opérations, le déploiement massif des nouveaux carburants décarbonés, sans mesure de limitation du trafic, et si les pouvoirs publics mettent en place un environnement réglementaire, énergétique et financier adapté.

**LA TAXE SUR
L'EXPLOITATION DES
INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT
S'AJOUTE À
L'INDIFFÉRENCE
DES POUVOIRS
PUBLICS AU REGARD
DES DÉRIVES DU
DISPOSITIF DE
FINANCEMENT
DES MISSIONS
RÉGALIENNES.**



ÉDITO DU PRÉSIDENT

Le principal effort doit porter sur les énergies décarbonées : accroître de manière conséquente la production de carburants aéronautiques durables (CAD) avec la mise en place d'une filière française de production et augmenter massivement la production d'électricité verte nécessaire à la décarbonation de nos activités, et notamment à la production des e-fuels. Les annonces du 16 juin faites par le président de la République en amont du salon du Bourget - les 200 millions d'euros destinés à la mise en place de la filière de production de CAD - sont une étape bienvenue mais ne sont clairement pas à la hauteur des enjeux posés par les CAD dans notre secteur.

La taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance fait donc, quelques mois plus tard, l'effet d'une douche froide.

Prisonniers des critiques formulées à l'encontre du transport aérien, des déficits abyssaux du mode ferroviaire et de l'idée simple du report modal, les pouvoirs publics ont préféré s'engager dans la fuite en avant de la hausse de la fiscalité sur les modes dits « polluants » pour nourrir le puits sans fond de la SNCF. C'est à notre sens une occasion perdue pour la décarbonation du transport aérien et sa transformation à l'échelle internationale, qui est la seule qui compte pour notre secteur. C'est en tous les cas un très mauvais message adressé au transport aérien et aux investisseurs fortement mobilisés autour de la mise en œuvre de la feuille de route. Ce n'est en effet pas le moment d'ajouter des taxes sur le secteur au moment où celui-ci va devoir trouver des marges de manœuvre supplémentaires pour assumer les coûts liés à la feuille de route de décarbonation.

La mise en œuvre de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance vient s'ajouter à l'indifférence manifestée par les pouvoirs publics au regard des dérives du dispositif de financement des missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires. La pandémie de la Covid-19 a plongé le dispositif dans une crise

profonde. En raison des déficits, le dispositif n'a plus la capacité de couvrir la totalité des coûts, mettant ainsi en risque les équilibres économiques de nos plateformes, et l'envolée du tarif de sécurité et de sûreté aéroportuaire (T2S), notamment sous l'effet du remboursement des avances, menace la compétitivité de nos aéroports et la connectivité de nos territoires. Le PLF 2024 devait notamment prévoir un relèvement du plafond du T2S qui devrait dépasser les 17 euros sur un billet aller simple au départ de la France. Cette augmentation va dégrader encore davantage la capacité des aéroports régionaux à maintenir et développer des liaisons aériennes dans les territoires les plus enclavés.

Depuis 2020, notre organisation réclame la conversion de ces avances en subvention. En vain jusqu'à présent. Si l'État, et en particulier Bercy, ne revoit pas rapidement sa position, un nombre important d'aéroports régionaux vont prochainement se trouver dans une impasse financière et se tourneront nécessairement vers les collectivités locales pour tenir, alors qu'il s'agit de missions régaliennes.

Alors que les États-Unis investissent massivement dans leurs aéroports pour préparer l'avenir, la France prend des orientations qui sont de nature à nous mettre en difficulté dans notre capacité à nous décarboner et nous moderniser par une hausse inconsidérée de la fiscalité.

Pour finir, c'est bien la connectivité des territoires, le besoin de mobilité des Français et l'avenir de la filière aéronautique et du transport aérien français que l'on sacrifie à l'autel du politiquement correct. Le transport aérien français sur le chemin de sa décarbonation doit pourtant pouvoir continuer à porter le bon fonctionnement de l'économie française, à satisfaire la continuité territoriale et le besoin de mobilité, tout en sauvegardant sa compétitivité internationale.

AGENDA 2023

L'UAF & FA EN QUELQUES DATES



JANVIER

09

Visioconférence UAF & FA/CSAE sur la décarbonation des engins et véhicules de piste

25

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



FÉVRIER

02

L'UAF & FA communique autour de l'étude conduite par le cabinet OXERA sur les liaisons aériennes transversales

03

Visioconférence de la task force environnement (Airbus, Air France, ADP, GIFAS, FNAM et UAF & FA)

07

L'UAF & FA transmet à la Cour des comptes ses commentaires sur le relevé d'observations provisoires relatif au rapport sur le maillage aéroportuaire



08

L'UAF & FA participe au COPIL sur l'étude relative à l'aviation générale et d'affaires conduite par le cabinet Arthur D. Little

14

La filière française aéronautique et du transport aérien remet sa feuille de route de décarbonation issue des travaux de l'article 301 de la loi climat et résilience. Lancement du GT aérien consacré aux carburants aéronautiques durables (CAD)

L'UAF & FA rencontre le Syndicat des énergies renouvelables (SER) afin d'évoquer le sujet du développement des énergies renouvelables en aéroport

21

L'UAF & FA rencontre le directeur général de l'Aviation civile sur les dossiers professionnels en cours

23

Audition de l'UAF & FA par la Cour des comptes dans le cadre de l'enquête de la Cour sur le maillage aéroportuaire



MARS

03

L'UAF & FA rencontre la conseillère Transport aérien du ministre délégué aux Transports sur les dossiers professionnels



08

L'UAF & FA rencontre le directeur de cabinet du ministre délégué aux Transports sur la réforme de la régulation aéroportuaire

10

Échanges entre l'UAF & FA et l'administration des douanes (DGDDI) sur le contrôle aux frontières sur les aéroports d'aviation générale et d'affaires

13

Visioconférence UAF & FA/DGAC sur les droits de trafic

14

L'UAF & FA participe à la réunion organisée par la DGAC sur le T2S

15

Rencontre UAF & FA avec une délégation d'Airlines for America (A4A)

21

L'UAF & FA tient sa conférence de presse annuelle et présente les résultats de trafic des aéroports français pour l'année 2022

24

Entretien avec la conseillère en charge des relations avec le monde économique du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires



27

L'UAF & FA participe à une réunion organisée par la ministre de la Transition énergétique et le ministre délégué aux Transports sur la sobriété énergétique

29

Commission UAF & FA des aéroports d'aviation générale et d'affaires suivie d'ateliers de travail sur des sujets dédiés



AVRIL

03

L'UAF & FA est auditionnée par l'Autorité de régulation des transports (ART) dans le cadre de la consultation sur la réforme de la régulation aéroportuaire

06

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

07

L'UAF & FA participe au GT bagages dans le cadre de la réflexion sur la qualité de service en aéroport

11

L'UAF & FA participe au GT sur les carburants aéronautiques durables



13

L'UAF & FA participe au comité stratégique des mobilités des Jeux olympiques et paralympiques (JOP)

L'UAF & FA participe à la visioconférence organisée par la DGAC avec les aéroports concernés par les JOP

20

Réunion entre les présidents de l'UAF & FA et de la CSTA sur la réforme de la régulation aéroportuaire



MAI

04

Entretien avec le conseiller Sobriété et efficacité énergétiques de la ministre de la Transition énergétique

09

Échanges entre l'UAF & FA et la commission Aéroports de Régions de France

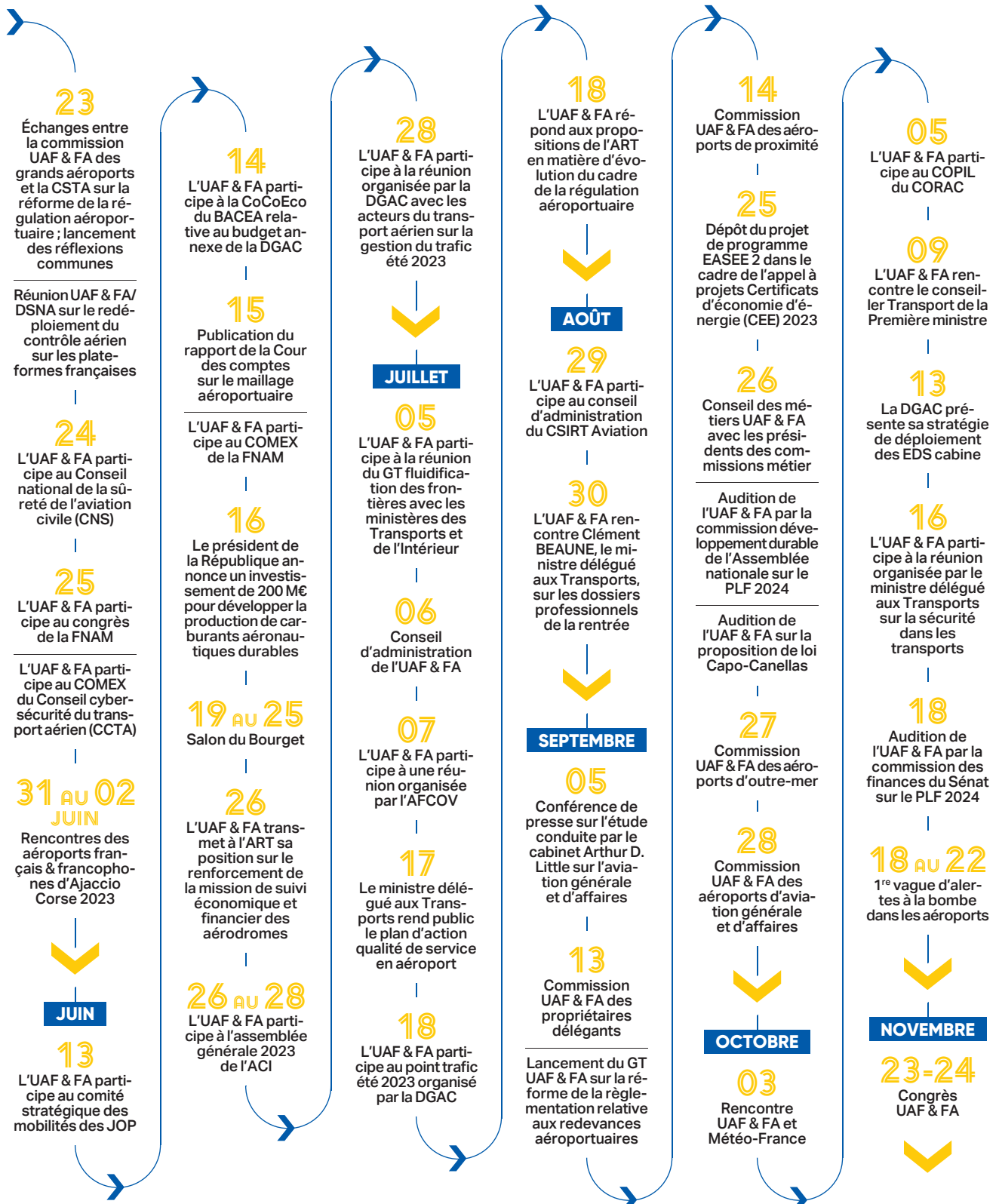
11

Conseil d'administration de l'UAF & FA

17

L'UAF & FA et l'ACI Europe rencontrent la DGAC sur la révision du règlement européen relatif aux créneaux horaires





RETOUR SUR L'ANNÉE 2023

AVEC

**Nicolas
PAULISSEN**

Délégué général
de l'UAF & FA



RETOUR SUR L'ANNÉE 2023

Comment l'UAF & FA réagit-elle à cette nouvelle taxe sur les aéroports ?

La taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance est en effet une nouveauté dont on se serait bien passé. L'assiette de la taxe dans le secteur aéroportuaire est limitée puisque, en 2024, seuls cinq aéroports seront touchés : le groupe ADP et les aéroports régionaux de Nice, Toulouse, Marseille et Lyon. Mais, pour les aéroports concernés, la ponction fiscale est lourde. L'UAF & FA s'est opposée très vivement à cette taxe supplémentaire qui viendra grever les ressources des aéroports pourtant nécessaires à la décarbonation de leurs activités et à la transition énergétique du transport aérien. Nos aéroports parviendront sans doute à répercuter dans les redevances aéroportuaires une partie du coût de la taxe, mais finalement, c'est l'ensemble du transport aérien qui est perdant et avec lui la connectivité des territoires et le passager aérien. Au cours des débats parlementaires, nous avons proposé un certain nombre d'amendements visant à la suppression de cette taxe. Parallèlement, nous nous sommes également engagés dans la voie du contentieux.

En matière de fiscalité, il faut par ailleurs noter, pour le regretter, que chacun y est allé de sa taxe sur le transport aérien à l'occasion du PLF 2024. C'était une course à l'échalote, sans grande réflexion et surtout sans grande cohérence d'ensemble.

Où en est-on du financement des missions régaliennes ?

Le financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires est resté pour l'UAF & FA un sujet de préoccupation majeure tout au long de l'année 2023 avec de nombreuses alertes adressées au ministère des Transports comme au ministère des Finances. La pandémie de la Covid-19 a cassé le dispositif et a creusé les déficits de sorte que la DGAC nous a informés à la rentrée de septembre qu'il lui était désormais impossible de couvrir l'ensemble des coûts, sauf à faire exploser les tarifs du T2S au détriment de la compétitivité des aéroports français.

La situation n'est aujourd'hui plus tenable pour nos aéroports.

Il est urgent, d'abord, de leur apporter de la visibilité. Ils doivent pouvoir obtenir de la DGAC un état des sommes dues au titre du financement des missions régaliennes pour l'année 2023, ainsi qu'un état des sommes qui seront effectivement versées dans les semaines à venir. Nos aéroports ont un besoin crucial de visibilité sur les remboursements réels, notamment s'ils doivent se retourner vers leur concédant pour compenser les sommes dues mais non versées pour cause de déficit du dispositif du T2S. Il est urgent, ensuite, de prendre une décision sur la conversion des avances en subventions directes aux aéroports que l'UAF & FA réclame depuis 2020. Cela permettrait de freiner l'envolée du T2S à compter de 2024 et l'aggravation consécutive du déficit de compétitivité de nos aéroports. Si le ministère des Transports semble convaincu du bien-fondé de cette mesure, Bercy reste, semble-t-il, à convaincre.

RETOUR SUR L'ANNÉE 2023

Il est urgent, enfin, de réfléchir au dispositif français de financement des missions régaliennes aujourd'hui à bout de souffle sous l'effet cumulé de la hausse des coûts et de la stagnation du trafic aérien. La volonté de l'administration de systématiser, dans nos aéroports, l'usage des EDS Cabine va, dans les prochaines années, tout particulièrement peser sur les coûts.

Dans un marché aéroportuaire européen concurrentiel, la fiscalité française est devenue un vrai handicap pour nos aéroports. Il nous faut pourtant rester compétitifs pour continuer à assurer la connectivité des territoires et les besoins de mobilité aérienne des Français.

La réforme de la régulation aéroportuaire aura-t-elle lieu ?

Cette réforme avait été initiée par le ministre en charge des Transports lors de notre Congrès de 2022 et nous espérons que l'année 2023 se conclura par l'annonce des grandes orientations de la réforme retenues par l'administration. Nous avons nous-mêmes beaucoup poussé en faveur de cette réforme et avons beaucoup œuvré pour développer notre vision de ce que devrait être la régulation aéroportuaire avec des propositions concrètes d'adaptation des textes aux nouvelles réalités post-Covid de nos aéroports. Depuis que nous avons partagé notre vision, les lignes bougent. Nous notons avec satisfaction que l'ensemble des acteurs - ART comprise - partagent le constat d'une régulation française qui fonctionne mal et qui pourrait être améliorée au bénéfice de toutes les parties prenantes. Nous nous réjouissons également du questionnement par l'ART de la notion du pouvoir de marché des aéroports et de la reconnaissance du besoin d'une régulation différenciée. Nous avons lancé avec la CSTA une réflexion pour tenter de dégager des convergences entre les compagnies aériennes

**IL EST URGENT
DE RÉFLÉCHIR AU
DISPOSITIF FRANÇAIS
DE FINANCEMENT
DES MISSIONS
RÉGALIENNES QUI
EST AUJOURD'HUI
À BOUT DE SOUFFLE.**



RETOUR SUR L'ANNÉE 2023

et les aéroports sur des mesures d'adaptation de la réglementation. Compagnies comme aéroports s'accordent sur une utilisation plus systématique de contrats de régulation économique (CRE) simplifiés et sur la nécessité de privilégier l'accord des parties en matière d'homologation tarifaire par exemple. Le point dur reste naturellement le régime de caisse. L'UAF & FA a de son côté continué à plaider en faveur de la sortie de la caisse unique pour les aéroports de Lyon, Toulouse, Marseille et Bordeaux.

Un nouveau chantier s'est également ouvert en 2023 : celui de la réglementation relative aux redevances aéroportuaires...

Oui, la refonte de la réglementation relative aux redevances aéroportuaires était un chantier que nous appelions de nos vœux depuis très longtemps. Nous avons ainsi relancé le débat sur le fameux arrêté de 1956 lors des Assises du transport aérien de 2018-2019. Un certain nombre de textes réglementaires étaient à nos yeux juridiquement caducs et sources de trop nombreux contentieux avec les usagers. C'est donc avec beaucoup de satisfaction que nous avons reçu cet été les propositions de réforme de la DGAC. Cette réforme concerne l'ensemble des aéroports et vise à adapter la réglementation aux nouvelles réalités du transport aérien. Aussi avons-nous mis en place un groupe de travail représentant toute la diversité de nos adhérents et avons-nous travaillé à élaborer au sein de ce groupe une position commune sur les propositions de l'administration. La DGAC a ouvert à l'automne la phase de consultation des différentes parties prenantes à laquelle participe activement notre organisation.

Quelles ont été les suites données à la charte de qualité de service en aéroport signée lors du Congrès UAF & FA de novembre 2022 ?

La signature de la charte qualité de service en aéroport a été suivie par une série de travaux qui ont abouti le 17 juillet à la publication par le ministère des Transports d'un plan d'actions pour améliorer la qualité de service sur nos plateformes. Dans les dix plus grands aéroports français, il a par exemple été décidé de mettre en place des groupes locaux de suivi de la qualité de service intégrant aussi, et c'est une avancée notable, les différents services de l'État présents sur nos plateformes. Dans le cadre de la charte, et dans la perspective des Jeux olympiques de Paris, le ministère de l'Intérieur a également décidé une augmentation des effectifs de garde-frontières aux frontières aériennes ainsi qu'un élargissement de l'éligibilité aux dispositifs PARAFE. La situation s'améliore donc sensiblement, comme on a pu le constater cet été, en matière de fluidité aux aubettes. L'UAF & FA avait beaucoup poussé, ces dernières années, en faveur du « smart border » et de la hausse des effectifs.



RETOUR SUR L'ANNÉE 2023

Le point noir reste la navigation aérienne. Pendant la saison estivale, les mauvaises performances du contrôle aérien ont généré un niveau de ponctualité dégradé des vols - plus de 40 % des vols en retard sur certaines plateformes. Les retards, voire les annulations de vols, ont conduit à des difficultés de traitement des passagers en fin de journée par les aéroports et les compagnies, ainsi qu'à des problèmes spécifiques dans les aéroports soumis à couvre-feu. Les grèves à répétition du contrôle aérien au premier semestre 2023 ont également pesé fortement sur le niveau du trafic aérien.

C'est pourquoi, avec la FNAM, nous avons beaucoup milité pour la mise en place, en cas de grève du contrôle aérien, d'un dispositif garantissant une meilleure prévisibilité sur l'état du trafic. L'adoption à l'automne de la proposition de loi Capo-Canellas devrait répondre parfaitement à cet objectif. La nouvelle obligation de déclaration pour les grévistes du contrôle aérien devrait donner à tous les acteurs plus de visibilité et éviter les abattements abusifs des vols. Le « service minimum » est notamment insuffisant parce qu'il conduit à des abattements préventifs de vols par l'administration et à des retards importants même quand le nombre de grévistes est très réduit.

Quelles ont été les avancées en matière de transition énergétique ?

La filière du transport aérien a notamment remis sa feuille de route de décarbonation le 14 février dernier. Cette feuille de route, issue des travaux prévus par l'article 301 de la loi climat et résilience, pose très clairement différents scénarios possibles pour la décarbonation du transport aérien d'ici à 2050. Ces scénarios permettent de respecter les objectifs de la SNBC 2 dès 2030 et d'anticiper les futures orientations de la SNBC 3. La feuille de route a également permis d'estimer les besoins en ressources en biomasse et énergie électrique nécessaires aux différents scénarios. Ils sont significatifs, mais atteignables.

Le transport aérien a fait sa part. Aux pouvoirs publics aujourd'hui de faire la leur en accompagnant le secteur dans sa transition énergétique plutôt qu'en l'accablant de taxes contre-productives. L'explosion de la fiscalité prive les aéroports comme les compagnies aériennes de ressources qui auraient pu être utilement utilisées dans la décarbonation de nos activités. Il est tout particulièrement absurde, dans un secteur aussi international que le nôtre, de taxer l'aérien au profit du ferroviaire au détriment même de la décarbonation du transport aérien.

Nous attendons plutôt des pouvoirs publics qu'ils mettent en place le cadre favorable à la décarbonation du transport aérien en favorisant l'émergence d'une filière française de CAD, en stimulant la production d'énergies décarbonées et bas carbone (électricité, biomasse) dans des proportions suffisantes pour nous permettre de tenir notre trajectoire de décarbonation, et en soutenant le renouvellement accéléré des flottes.



**AÉROPORTS RE-
MOBILISÉS AU SEIN
DU PROGRAMME
EASEE 1**

RETOUR SUR L'ANNÉE 2023

**LA TRANSPORT AÉRIEN
A REMIS SA FEUILLE
DE ROUTE DE
DÉCARBONATION.
IL A FAIT SA PART.
AUX POUVOIRS PUBLICS
DE FAIRE LA LEUR
EN ACCOMPAGNANT
LE SECTEUR DANS
SA TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE PLUTÔT
QU'EN L'ACCABLANT
DE TAXES CONTRE-
PRODUCTIVES.**

**Y aura-t-il une
suite au programme
EASEE ?**

Le programme EASEE s'est en effet achevé en décembre 2022. Ce programme a été un grand succès puisqu'il a regroupé 73 aéroports et les a tous conduits dans une démarche de réduction de leur consommation énergétique et de leurs émissions de CO₂. Il faut désormais aller plus loin dans la sobriété énergétique et la décarbonation avec l'ensemble des acteurs aéroportuaires. L'UAF & FA a ainsi profité de l'appel à projets CEE 2023 pour déposer en septembre son projet de programme EASEE 2. L'idée-force de ce programme est de s'attaquer aux émissions de scope 3 des exploitants d'aéroports tout en continuant à s'appuyer sur l'accréditation ACA. Il s'agit de donner des moyens aux exploitants aéroportuaires – financements, expertises, ressources humaines, etc. – pour leur permettre de construire, avec les autres parties prenantes de la plateforme aéroportuaire, un plan de sobriété énergétique et une feuille de route de décarbonation.



RETOUR SUR L'ANNÉE 2023

Comment l'UAF & FA a-t-elle réagi aux critiques sur l'aviation d'affaires ?

L'aviation d'affaire s'est retrouvée, à son corps défendant, au cœur des critiques il y a plus d'un an. C'est la désormais fameuse polémique sur les « jets privés ». Les détracteurs de ce segment d'aviation ont fait montre tantôt de beaucoup de mauvaise foi, tantôt d'ignorance. Avec nos partenaires de la CSTA, de l'EBAA, du GIPAG, et du SNEH, nous avons surtout voulu objectiver les débats. Il était important de mettre à la disposition du

public les faits et chiffres de l'aviation d'affaires. C'est pourquoi nous avons confié au cabinet Arthur D. Little la conduite d'une étude sur l'aviation générale et d'affaires. Cette étude a mobilisé au premier trimestre 2023 les différents acteurs et a débouché sur une publication à la rentrée. Côté aéroport, il était important de démontrer que l'aviation d'affaires est le principal vecteur du maintien dans nos territoires d'un tissu d'entreprises, riche d'emplois. Les principaux résultats de cette étude ont été présentés à l'occasion d'une conférence de presse le 5 septembre.

ZOOM

UNE ÉTUDE SUR L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES

Dans un contexte de polémiques autour d'une aviation abusivement qualifiée de « jets privés », les acteurs du transport aérien entendaient rétablir la réalité des faits et des chiffres. Aussi ont-ils mandaté le cabinet Arthur D. Little pour conduire une étude sur l'aviation générale et d'affaires. Cette étude permet désormais d'objectiver la réalité économique et sociale de l'aviation générale et d'affaires et de souligner son rôle indispensable dans le désenclavement et le développement des territoires.

Cette aviation doit donc être préservée et soutenue en raison de son rôle économique et social mais aussi de ses potentialités immédiates de décarbonation. Les acteurs du transport aérien appellent ainsi les pouvoirs publics à favoriser la décarbonation de cette aviation en finançant massivement l'innovation et les nouvelles technologies décarbonées, en garantissant l'accès aux carburants d'aviation durable ou à l'électricité verte par la mise en place d'infrastructures de recharge dans les aéroports et en soutenant financièrement la conversion des aéronefs pour accélérer le rythme naturel de renouvellement.

À moyen et long terme, il s'agit aussi d'accompagner l'aviation générale et d'affaires par le maintien des infrastructures nécessaires (aéroports, points de passage frontaliers, tours de contrôle aérien), par la simplification de la réglementation et par la préservation de la « péréquation » économique entre l'aviation régulière et l'aviation générale et d'affaires.

INGENIERIE

INTEGRATION
STANDARD 3

POSTE INSPECTION
FILTRAGE

TGconcept

Qu'ils soient de soute ou de cabines, nous vous accompagnons dans tous vos projets bagages.



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 de 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@engie.com

Catalogue Produits :
www.be-safe.com

ÉCO- NOMIE & FISCA- LITÉ

L'UAF & FA a tout au long de cette année dialogué avec le ministère des Transports, l'ART et les compagnies aériennes sur la réforme de la régulation. L'UAF & FA a également constamment alerté sur l'aggravation du poids de la fiscalité dans le transport aérien, notamment sur la crise profonde du financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires.

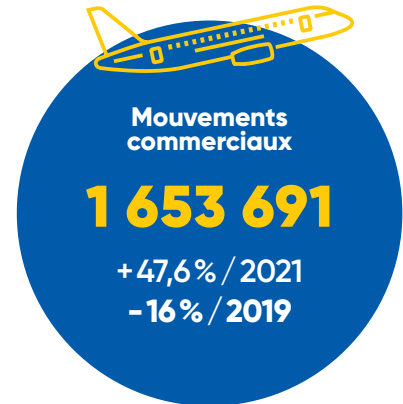


ÉCONOMIE & FISCALITÉ

Trafic passagers 2022

Après deux années très marquées par la crise de la Covid-19, le trafic a entamé une phase de reprise même s'il reste encore en dessous de son niveau de 2019, l'année de référence. Ainsi, en 2022, le trafic des aéroports français reste en retrait de 18,8 % par rapport à 2019, malgré une augmentation de 91,8 % par rapport à 2021. Le trafic des aéroports français est de 174 millions de passagers commerciaux en 2022, contre plus de 214 millions en 2019. Il faut revenir à l'année 2013 pour retrouver le niveau de trafic passagers de 2022 (172 millions de passagers en 2013).

CHIFFRES CLÉS 2022



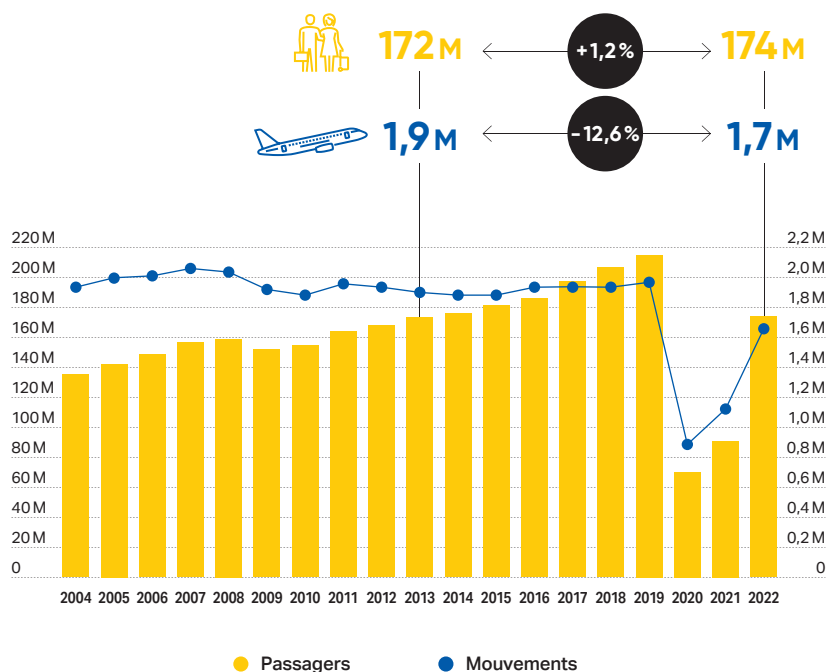
Perspectives de trafic pour 2023 et les années à venir

Dans ses dernières prévisions de trafic (décembre 2022), l'ACI Europe prévoit pour 2023, dans son scénario de base, une baisse du nombre de passagers dans les aéroports européens de 9 % par rapport à 2019, ce qui représente 220 millions de passagers en moins par rapport à 2019. L'hypothèse basse du trafic se situe à -10 % et l'hypothèse haute à -8 %. Dans le scénario médian, la baisse est estimée à -7 % pour le troisième et le quatrième trimestre 2023.

Le retour au niveau de trafic de 2019 est dorénavant attendu en 2025 (+2 %), contrairement aux précédentes prévisions qui estimaient ce retour pour 2024. Toutefois, le trafic de 2024 devrait être très proche de son niveau de 2019 (-2 %).

ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN COMMERCIAL

entre 2004 et 2022



DOSSIER

LES LIGNES DOMESTIQUES TRANSVERSALES EN FRANCE

Mandaté par l'UAF & FA, le cabinet OXERA a conduit une étude publiée en février 2023 sur les lignes domestiques transversales. Cette étude vient souligner l'importance de ces lignes dans le trafic domestique, leur dynamique de croissance, et illustrer la complémentarité naturelle entre l'avion et le train. L'avion répond, sur les liaisons transversales, à un besoin de mobilité rapide des Français que le transport ferroviaire ne peut satisfaire efficacement compte tenu de la configuration du réseau ferré. Les lignes transversales sont de fait une chance pour le développement des échanges interrégionaux et le désenclavement des territoires.

Les principales conclusions de l'étude sont les suivantes :

En 2019, les lignes domestiques représentaient 15,8 % du trafic total français et les liaisons transversales 6,2 % de ce trafic. Les lignes transversales représentaient ainsi 39,1 % du trafic domestique. Si le trafic sur les radiales reste majoritaire dans le trafic domestique (autour de 60 %), cette prépondérance peut s'expliquer par l'importance des passagers en correspondance vers le long courrier international. La part du trafic transversal dans le total domestique serait ainsi plus élevée si l'on s'intéressait uniquement au trafic « point à point ».

Entre 2010 et 2019, le trafic domestique français a augmenté de 24 %. Cette augmentation est due en grande partie aux lignes transversales dont le nombre de passagers a augmenté de 72 % alors que pour les lignes radiales, le trafic n'a augmenté que de 5 %. Les lignes transversales sont ainsi passées de 29 % du trafic domestique en 2010 à près de 40 % en 2019. Le nombre de lignes transversales a ainsi crû depuis 2010 de 51 %.

Cette croissance est portée par les nombreuses ouvertures de lignes des compagnies low-cost. La hausse des capacités en sièges sur les lignes transversales résulte beaucoup plus de l'augmentation du nombre de lignes transversales et de l'amélioration des taux de remplissage sur ces vols que de l'augmentation de la capacité totale de sièges par route. Ces deux facteurs d'augmentation des capacités sur les lignes transversales s'expliquent en partie par le rôle fondamental joué par les compagnies low-cost dans l'essor des liaisons transversales en France. Si la part des compagnies low-cost était déjà plus élevée en 2010 sur les lignes transversales (23 %) que sur les lignes radiales (11 %), elle a continué à augmenter jusqu'à représenter plus de la moitié (54 %) des capacités en sièges sur les lignes transversales en 2019.

L'augmentation en capacité des lignes transversales entre 2010 et 2019 est concentrée à 81,7 % sur les lignes entre les aéroports grands régionaux (aéroports régionaux de plus de 5 millions de passagers) et/ou régionaux (aéroports entre 1 million et 5 millions de passagers). En revanche, l'augmentation du nombre de lignes transversales entre 2010

et 2019 est concentrée à 71,5 % entre les aéroports de proximité (entre 100 000 et 1 million de passagers) et les autres types d'aéroports (grands régionaux, régionaux et proximité). La dynamique des lignes transversales a donc surtout profité aux infrastructures régionales de plus grande taille en matière d'offre de capacités mais elle a également permis de renforcer les connexions des infrastructures aéroportuaires plus petites (aéroports de proximité) par l'augmentation du nombre de lignes vers d'autres aéroports.

La dynamique des lignes aériennes transversales a ainsi contribué sans conteste à renforcer les connexions région-région et le désenclavement de certains territoires. Cette dynamique se poursuit aujourd'hui puisque ces lignes connaissent un rétablissement plus rapide que les lignes radiales, sous l'effet sans doute du dynamisme des compagnies low-cost dans cette phase de reprise.

ÉCONOMIE & FISCALITÉ

Financement des missions régaliennes

Pendant la crise de la Covid-19, 700 millions d'euros d'avances ont été versés aux aéroports : 300 M€ en 2020, 250 M€ en 2021 et 150 M€ en 2022. Quatre-vingt-six aéroports ont été bénéficiaires de ces avances. Leur coût total s'élève à 747 M€, avec la prise en compte des intérêts de 47 M€. La fixation des taux d'intérêt a été effectuée par l'Agence France Trésor. Les taux d'intérêt ont évolué à la hausse au fil des avances en raison du contexte inflationniste.

L'échelonnement des remboursements de ces avances court entre 2021 (début du remboursement des intérêts de la première avance) à 2032 (fin du remboursement des intérêts et du principal de la troisième avance). Dès 2024 commencera le remboursement du principal des deux premières avances.

L'UAF & FA plaide depuis le début de la crise en faveur de la conversion de tout

**700 M€
D'AVANCES
ONT ÉTÉ VERSÉS
AUX AÉROPORTS.
LE COÛT TOTAL
DE CES AVANCES
SE MONTE
À 747 M€ AVEC
LES INTÉRÊTS
DE 47 M€.**

L'UAF & FA PLAIDE AUPRÈS DE BRUNO LE MAIRE POUR UNE CONVERSION DES AVANCES EN SUBVENTIONS

Dans un courrier commun en date du 30 mars 2023, l'UAF & FA et la FNAM ont fait part au ministre de l'Économie et des Finances, Bruno LE MAIRE, de leur inquiétude sur l'envolée du T2S dans les années à venir, notamment sous l'effet du remboursement des avances consenties pendant la période de la Covid-19. Les deux organisations ont également réitéré leur souhait de voir convertir tout ou partie des avances en subventions directes aux aéroports.

Extraits :

« [...] Le déficit de financement des missions régaliennes légué par la crise de la Covid-19 (estimé par la DGAC à 237 M€ à la fin 2023), le remboursement des avances consenties par l'État (747 millions d'euros, intérêts compris) et les tendances inflationnistes imposeront inéluctablement des niveaux de T2S incompatibles avec les enjeux de compétitivité de nos aéroports et de nos compagnies aériennes. [...] »

Or, il nous faut désormais assurer tout à la fois la juste couverture des besoins de financement des missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires, intégrant les enjeux de qualité de service et de fluidité rappelés par le ministre délégué aux Sports dans la perspective des Jeux olympiques, et le remboursement d'une dette excessive.

Il y a par conséquent une solution urgente à trouver. [...] Nos organisations plaident ainsi de longue date en faveur de la conversion de tout ou partie des montants d'avance en subventions directes aux aéroports. Cette solution aurait le mérite de rétablir les équilibres du dispositif de financement des missions régaliennes ainsi que de préserver la compétitivité de nos aéroports en empêchant le T2S de peser trop fortement sur le coût de touchée des aéroports français et la compétitivité de nos compagnies aériennes. [...] »

ou partie des montants d'avances en subventions directes aux aéroports, afin de limiter la hausse du tarif de sûreté et de sécurité (T2S, nouveau nom de la taxe d'aéroport) et la détérioration de la compétitivité des aéroports français à compter de 2024 dans un contexte de reprise générale du transport aérien.

La loi de finances pour 2023 a modifié le plafond du tarif de sûreté et de sécurité de la classe 1 (passage de 10,80 € à 11,80 €) et de la classe 3 (passage de 15 € à 16 €). Cette hausse du plafond a été rendue nécessaire par la baisse du trafic pendant la crise de la Covid-19 et par la hausse des coûts.

ÉCONOMIE & FISCALITÉ

Refonte de la réglementation sur les redevances

Les modalités d'établissement des redevances aéroportuaires sont régies par les dispositions du Code des transports, du Code de l'aviation civile, mais également par des arrêtés. La pertinence et l'applicabilité de nombre de ces textes (notamment l'arrêté de 1956) sont interrogées depuis plusieurs années par l'UAF & FA.

Répondant enfin aux sollicitations de l'UAF & FA, la DGAC s'est résolue à lancer le chantier de refonte de la réglementation relative à l'établissement des redevances aéroportuaires et a présenté à l'été 2023 ses premières propositions de réforme. Une consultation est conduite par la DGAC sur ce chantier avec toutes les parties prenantes. L'UAF & FA a, dans ce contexte, constitué en septembre un groupe de travail dédié représentant toute la diversité de ses adhérents pour participer de manière efficace à cette consultation.

UNE CONSULTATION EST CONDUITE PAR LA DGAC SUR LA RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION SUR LES REDEVANCES. L'UAF & FA A CONSTITUÉ UN GROUPE DE TRAVAIL DÉDIÉ.

free d'arrivée représente 26 % du chiffre d'affaires global du duty free. Les achats effectués dans les magasins duty free d'arrivée ne concurrencent pas les achats réalisés sur le marché domestique mais plutôt les achats réalisés dans les pays étrangers de départ.

Un changement de cadre législatif européen est nécessaire pour autoriser la mise en place de boutiques à l'arrivée en France et dans l'Union européenne. L'occasion d'une modification de la réglementation s'est ouverte avec le projet de révision du paquet européen relatif à la TVA. L'UAF & FA appuie l'ACI Europe, l'ETRC (*European Travel Retail Confederation*) et l'AFCOV (Association française du commerce du voyageur) dans leur démarche de plaider auprès du gouvernement français en faveur de cette modification.

Duty free à l'arrivée

La part des revenus extra-aéronautiques des aéroports européens représente près de 50 % des revenus totaux. Pour les développer, le duty free à l'arrivée, non autorisé aujourd'hui dans l'Union européenne, pourrait être une solution pertinente. Dans certains pays européens où ils sont autorisés (Norvège, Turquie, Suisse), les magasins duty free d'arrivée sont un succès et ils ont contribué à augmenter les revenus commerciaux des aéroports. Par exemple, à l'aéroport de Genève, le duty



Table ronde sur les enjeux du duty free à l'arrivée lors des Rencontres des aéroports français & francophones 2023 à Ajaccio, avec Julie LASSAIGNE, secrétaire générale – *European Travel Retail Confederation* (ETRC), Vincent ROMET, CEO France & Luxembourg – Lagardère Travel Retail et André SCHNEIDER, directeur général – Aéroport de Genève.

Régulation aéroportuaire

Mission de suivi économique et financier

Dans le cadre de sa nouvelle mission de suivi économique et financier des aéroports régulés, obtenue par la loi DDA-DUE du 8 octobre 2021, l'Autorité de régulation des transports a procédé à une collecte d'informations auprès des aéroports régulés pendant l'été 2022. L'Autorité a par la suite publié en janvier 2023 son premier rapport de suivi économique et financier comprenant des indicateurs divers relatifs à la performance économique globale des aéroports.

Souhaitant aller plus loin dans sa mission de suivi économique et financier, l'ART a lancé en mai 2023 une consultation publique sur la consolidation de cette mission. Cette consultation avait pour objet de dresser un bilan de la première édition, de présenter le contenu du deuxième rapport pluriannuel, et de partager les réflexions de l'Autorité sur un format de restitution annuelle. L'ART souhaitait également approfondir des thématiques importantes *via* la création de nouveaux indicateurs sur la qualité de service ou la transition écologique par exemple.

Sur ce dernier point, dans sa réponse à la consultation publique, l'UAF & FA a rappelé que les prérogatives de l'ART devaient s'exercer dans le strict respect des règles fixées par le législateur : l'ART est uniquement fondée à demander la communication d'informations d'une certaine nature, à savoir les informations économiques, financières et sociales. Ces informations peuvent uniquement être collectées par le régulateur dans la mesure où elles permettent à l'ART d'assurer le suivi économique et financier des aéroports. L'UAF & FA souligne qu'il n'entre pas dans le champ de compétence de l'ART d'étudier la qualité de service au sein des aéro-



Table ronde sur la régulation aéroportuaire au Congrès de l'UAF & FA de 2022, avec Tanguy BERTOLUS, président du Directoire – Aéroports de Lyon, Hélène BOURGUIGNON, associée – Cabinet OXERA, Catherine GALANO, directrice associée – Frontier Economics, et Laurent TIMSIT, délégué général – FNAM.

ports, l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire ou toute autre thématique ne relevant pas du champ économique et financier.

Régime de caisse

Début janvier 2023, l'UAF & FA avait fait parvenir au ministre délégué aux Transports une note relative à l'évolution du régime de caisse. Présentant en détail les différents systèmes (caisse unique et double caisse), cette note met en avant que la double caisse offre de nombreux avantages. Elle permet à l'aéroport d'assumer les risques liés à ses projets commerciaux ainsi que d'en tirer les bénéfices éventuels. Elle permet aussi de tarifier les services aéronautiques au coût réel, afin d'envoyer aux compagnies aériennes le signal prix. Elle permet enfin d'assurer le développement de la qualité de service. Pour toutes ces raisons, l'UAF & FA plaide pour la sortie de la caisse unique des quatre aéroports encore en caisse unique (Bordeaux, Lyon, Marseille et Toulouse).

Fin janvier 2023, l'Autorité de régulation des transports a publié une étude sur les enjeux et les perspectives des systèmes de caisse dans le secteur aéro-

portuaire. Avec cette étude, l'ART entend montrer qu'elle a toute l'expertise pour donner un avis consultatif préalable dans le choix du système de caisse des aéroports relevant de son champ de compétence, même si ce choix est du seul ressort du ministre chargé de l'Aviation civile. L'UAF & FA a produit une note, avec l'appui du cabinet Frontier Economics, en réponse à cette étude de l'ART sur le régime de caisse. L'UAF & FA observe que l'étude de l'ART ne constitue pas un véritable recensement des principaux arguments portés par les différentes parties prenantes sur la question du régime de caisse. Notamment, l'ART semble pré-supposer avant toute chose que tous les aéroports régulés sont en position de monopole, ce qui leur permettrait de tirer des surprofits de leurs activités s'ils ne sont pas strictement encadrés par le régulateur. Pourtant, plusieurs études récentes au niveau français et européen ont démontré que l'analyse de la dynamique concurrentielle entre aéroports mérite d'être, *a minima*, plus nuancée qu'un constat global et non objectif d'un pouvoir de marché élevé des plateformes.

ÉCONOMIE & FISCALITÉ

Réforme de la régulation aéroportuaire

Considérant que la régulation aéroportuaire ne répond clairement plus aux enjeux actuels du secteur, notamment au regard du financement de la transition énergétique, l'UAF & FA souhaite une réforme de la régulation aéroportuaire. Dès 2022, l'organisation avait présenté des propositions d'adaptation de la régulation : suppression de la « modération tarifaire », convergence entre la rentabilité d'un aéroport donnée (ROCE) et le coût du capital attendu (CMPC), partage des risques entre usagers et aéroports. Lors du Congrès de l'UAF & FA de novembre 2022, le ministre délégué aux Transports avait lancé officiellement le chantier de la réforme de la régulation aéroportuaire souhaitant que son administration finalise des propositions de refonte du cadre de régulation aéroportuaire pour le second semestre 2023. L'occasion pour l'UAF & FA de préciser et de partager au cours du premier semestre sa vision et ses propositions d'adaptation de la réglementation aéroportuaire aux nouvelles réalités du secteur et d'initier des discussions avec la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA), principale organisation représentant les compagnies aériennes.

En mai 2023, trois groupes de travail (GT), CSTA/UAF & FA, ont ainsi été instaurés afin de cerner des points de convergence entre compagnies aériennes et aéroports sur la réforme à venir du cadre de la régulation aéroportuaire : un premier GT consacré aux commissions consultatives économiques (CoCoEco), un deuxième GT aux contrats de régulation économique et un troisième aux évolutions du cadre

de régulation et du régime de caisse. Les principaux points de convergence ont été communiqués au ministère des Transports courant septembre dans une note commune UAF & FA-CSTA.

En parallèle, l'Autorité de régulation des transports a mené de son propre chef de mars à mai 2023 une consultation sur l'évolution du cadre de la régulation des aéroports.

ZOOM

L'UAF & FA PARTAGE SA VISION DE LA RÉFORME DE LA RÉGULATION AÉROPORTUAIRE

Le cadre de régulation français actuel semble inefficace et inadapté aux besoins du secteur. Une refonte du cadre de régulation est nécessaire.

Les aéroports font face, selon les circonstances, à différents types de pression concurrentielle de la part d'autres modes de transport, d'autres aéroports à différentes échelles géographiques et de la part des compagnies aériennes qui disposent d'un contre-pouvoir de marché.

Plus récemment, la crise de la Covid-19, l'environnement conjoncturel actuel (période inflationniste), la transition énergétique et son coût important contribuent à augmenter les risques liés aux activités aéroportuaires.

Ces évolutions ont mis en lumière les défaillances du cadre de régulation actuel, qui s'avère ne pas être assez flexible pour permettre la prise en compte du pouvoir de marché de chaque opérateur aéroportuaire et l'ajustement en conséquence de l'intensité de l'action régulatoire.

Sur la base de ce constat, l'UAF & FA appelle les pouvoirs publics à réformer le cadre de régulation des aéroports :

- en supprimant le principe de modération tarifaire de la législation ;
- en mettant en place une véritable approche pluriannuelle passant par l'abandon de la nécessité d'une homologation annuelle des tarifs ;
- en intégrant l'évaluation du pouvoir de marché des aéroports afin de déterminer le besoin réel de réguler les opérateurs ;
- en prenant en compte les risques actuels auxquels les aéroports font face et en assurant un partage des risques proportionné entre usagers et aéroports ;
- en concevant le cadre de régulation de façon à ne pas remettre en cause le fait que les sociétés aéroportuaires sont des « business in their own rights » et que la régulation qui leur est appliquée doit être limitée à ce qui est réellement « nécessaire ».

ZOOM

L'UAF & FA RÉAGIT AUX PREMIÈRES PROPOSITIONS DE RÉFORME DE L'ART

Dans le cadre de sa réflexion sur l'état actuel de la régulation aéroportuaire, l'UAF & FA avait conclu que le cadre de régulation français actuel semblait inefficace et inadapté aux besoins du secteur et qu'une refonte était nécessaire.

Les propositions de l'ART vont dans le sens d'un cadre réglementaire adapté aux besoins du secteur et répondent à certaines des attentes de l'UAF & FA, en particulier en ce qui concerne la standardisation de la régulation pluriannuelle par les CRE, l'ouverture au passage à un système de caisse aménagée ainsi que la possibilité d'une transition de la régulation vers un cadre de régulation différencié en fonction du profil de chaque aéroport. Ces propositions ouvrent une discussion bienvenue sur le futur de la régulation aéroportuaire mais mériteraient d'être approfondies afin d'apporter plus de clarté sur leurs modalités de mise en œuvre et leurs implications.

Bien que ces propositions aillent en général dans le bon sens, l'UAF & FA a quatre motifs d'inquiétude importants.

Le premier motif concerne la position de l'ART sur le principe de modération tarifaire, qui n'est pas mentionné dans ses pistes de ré-

flexion, et dont le traitement dans le nouveau cadre esquissé mériterait d'être clarifié pour mieux apprécier les propositions de l'ART sur la régulation pluriannuelle.

Le second motif concerne les risques de discontinuité réglementaire liés aux propositions de l'ART sur le système de caisse. L'ART propose en effet de lier système de caisse (simple ou aménagée) et cycle réglementaire (homologation annuelle ou CRE). Or, l'UAF & FA ne voit pas la nécessité de lier la détermination du système de caisse, qui devrait rester du ressort du ministre en charge de l'Aviation civile afin d'en assurer la stabilité, et la régulation pluriannuelle au travers des CRE. Les CRE pourraient néanmoins servir à fixer le taux de reversement des bénéfices des activités non aéroportuaires vers l'activité aéronautique dans un cadre de régulation pluriannuelle.

Le troisième motif concerne les inquiétudes soulevées par des propositions qui reposent en grande partie

sur un renforcement de l'engagement des usagers et une implication plus forte de l'Autorité dans l'ensemble du processus réglementaire. Il serait utile que l'ART clarifie sa position sur son implication exacte dans ce processus, celle du concédant et, si son rôle est amené à évoluer, qu'elle apporte des garanties sur la mise en place d'un cadre d'engagements clair et proportionné pour faire en sorte que ce processus fonctionne sans blocage ni parti pris.

Enfin, l'ART propose d'ouvrir une réflexion sur la mise en place à moyen terme d'une régulation différenciée, mais écarte l'utilisation de tests de pouvoir de marché comme outil de régulation dans ce contexte. L'UAF & FA conçoit que les tests de pouvoir de marché puissent être interrogés mais invite l'ART à réfléchir à la meilleure manière de déterminer le cadre de régulation différencié pour un aéroport.

À l'issue des échanges, l'ART a formulé plusieurs constats : le cadre actuel de régulation soulève des difficultés pour l'ensemble des parties prenantes ; un système de caisse aménagée pourrait fournir un compromis acceptable pour les usagers et pour les exploitants ; le cadre de régulation devrait être plus lisible, prévisible et performant pour accompagner le financement des investissements aéroportuaires ; une régulation uniforme pour l'ensemble des aéroports ne serait pas forcément adaptée. À la suite de ce constat, l'Au-

torité a formulé dans un document communiqué aux différentes parties prenantes quatre propositions visant selon elle à répondre aux enjeux actuels de la régulation aéroportuaire : faire du CRE le principe et de l'homologation annuelle l'exception ; mettre en place un système de caisse aménagée reposant sur la fixation dans le CRE d'un système de partage de la création de valeur ; renforcer le processus de consultation des usagers en améliorant leur représentativité et la qualité des informations fournies ; enfin, mettre en

place une régulation différenciée selon les aéroports et dont les contours restent à préciser mais qui pourrait permettre de limiter l'intervention de l'Autorité dans le seul cas de désaccord entre usagers et exploitants.

Dans le cadre de la consultation informelle lancée par l'Autorité sur ses premières réflexions en matière de réforme de la régulation, l'UAF & FA a précisé sa position en réponse dans une note transmise à l'ART courant juillet.

JURI = = DI = QUÉ

En 2023, l'UAF & FA et l'aéroport de Nice ont œuvré au renouvellement des groupements de commandes RC Exploitant d'aérodrome et RC Environnement prévu en 2024. L'UAF & FA a également piloté l'élaboration d'un guide pratique sur la domanialité publique en aéroport et plaidé à Bruxelles lors d'une consultation organisée par la Commission européenne pour la prolongation des aides au fonctionnement aux aéroports.



JURIDIQUE

Aides d'État

En 2022, la Commission européenne a lancé un appel à contribution invitant toutes les parties prenantes à présenter leurs observations sur son intention d'apporter une réponse à la situation difficile des aéroports régionaux dans la période post-Covid. La plupart des participants à la consultation ont souligné qu'une prolongation de la possibilité d'octroyer des aides au fonctionnement, dont les lignes directrices de 2014 prévoyaient la suppression en 2024, était nécessaire pour compenser les effets de la pandémie de la Covid-19 sur la capacité des aéroports régionaux à couvrir totalement leurs coûts.

Entre mai 2023 et juin 2023, la Commission a procédé à une consultation publique invitant toutes les parties prenantes à présenter leurs observations sur son projet de proposition visant à prolonger l'application des lignes directrices de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes.

L'UAF & FA a contribué au débat sur les aides au fonctionnement en soutenant le projet de la Commission européenne, à travers une position coordonnée avec l'ACI Europe et la DGAC. L'UAF & FA a par ailleurs appelé la Commission européenne à revoir également les autres règles applicables en matière d'aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, tout particulièrement s'agissant des aides au démarrage.

La Commission européenne a finalement prolongé jusqu'au 4 avril 2027 la possibilité d'octroyer des aides au fonctionnement à certains aéroports régionaux en vertu des lignes directrices de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes. Le reste des lignes directrices reste applicable, sans autres modifications.

Concrètement, en matière d'aides au fonctionnement, cela signifie administrativement pour les aéroports, et ce, jusqu'au 3 avril 2027, la poursuite :

- des aides au fonctionnement pour les aéroports de moins de 200 000 passagers annuels : couverture à 100 % possible, application du RGEC et donc exemption de notification, une seule information à la DGAC suffit ;
- des aides au fonctionnement pour les aéroports entre 200 000 et 700 000 passagers annuels : couverture à 75 % des coûts ; application du régime-cadre national SA.38936 (la DGAC va d'ailleurs procéder à la prolongation à 2027 de ce régime qui est aujourd'hui prévu jusqu'à 2024) et donc notification à la DGAC/SDA ;
- des aides au fonctionnement pour les aéroports entre 700 kpx et 3 Mpax : couverture à 50 % ; notification en vertu du régime-cadre SA.38936.

LA COMMISSION EUROPÉENNE A FINALEMENT PROLONGÉ JUSQU'EN 2027 LA POSSIBILITÉ D'OCTROYER DES AIDES AU FONCTIONNEMENT À CERTAINS AÉROPORTS RÉGIONAUX.

Il est par ailleurs probable qu'une re-fonte plus globale des règles en matière d'aides d'État soit inscrite au programme de travail de la Commission européenne pour la prochaine mandature européenne (2024-2029).

Marchés groupés pour les assurances RC Exploitant d'aérodrome et RC Environnement

L'UAF & FA propose depuis de nombreuses années à ses adhérents la possibilité d'adhérer à des groupements de commandes afin de mutualiser certains achats ou certaines prestations. Ainsi, deux programmes communs d'assurance ont vu le jour :

- **RC Exploitant d'aérodrome**, permettant à plus de 150 aéroports de bénéficier des meilleures garanties d'assurance responsabilité civile à un coût maîtrisé grâce aux économies d'échelle.
- **RC Atteintes à l'environnement**, regroupant plus de 60 aéroports pour la couverture de ces risques particuliers, exclus des garanties classiques de la RC Exploitant d'aérodrome.

Le contrat RC Exploitant d'aérodrome actuellement en place arrive à son terme au 31 janvier 2024, tandis que le contrat RC Atteintes à l'environnement actuellement en place, arrive à échéance au 30 juin 2024.

Il a donc été nécessaire en 2023 de préparer les appels d'offres permettant de renouveler ces deux programmes pour une période de 5 ans, soit du 1^{er} février 2024 au 31 janvier 2029 pour la RC Exploitant d'aérodrome, et du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2029 pour la RC Atteintes à l'environnement.

JURIDIQUE

Un seul groupement de commandes a été constitué pour choisir les prestataires en charge de chacun de ces deux programmes communs.

À ce titre, l'aéroport de Nice a accepté d'endosser le rôle de coordonnateur du groupement de commandes pour assurer, pour le compte du groupement, les procédures de passation des marchés permettant de sélectionner le courtier et l'assureur qui accompagneront les aéroports sur ces deux programmes communs d'assurance.

Les résultats définitifs de ces procédures seront connus en fin d'année 2023 pour la RC Exploitant et au printemps 2024 pour la RC Environnement.

Guide pratique sur la domanialité publique aéroportuaire

L'UAF & FA a décidé de lancer en 2023 la création d'un guide pratique sur la domanialité publique aéroportuaire. Ce guide, qui se veut avant tout pédagogique, sera à destination des opérationnels des aéroports en charge de la gestion immobilière et de la valorisation du domaine public de l'État et des collectivités territoriales géré par les exploitants d'aérodromes, soit en régie soit en concession. L'accent sera mis sur une présentation synthétique, lo-

gique et accessible des notions juridiques attachées au domaine public aéroportuaire, afin de les rendre plus abordables pour des non-juristes.

Un cahier des charges a été rédigé afin de consulter plusieurs cabinets d'avocats, et c'est le cabinet UGGC qui a été retenu pour épauler l'UAF & FA sur ce projet. Un comité de pilotage a été mis en place, comprenant des membres de la commission commerces et du groupe de travail immobilier de l'UAF & FA.

Les travaux ont débuté au printemps 2023 et la publication de la version finalisée de ce guide est prévue d'ici la fin d'année 2023.

L'INNOVATION AU SERVICE DES PASSAGERS



Le poste d'inspection filtrage du futur (images générées par IA)



LES NOUVEAUX SYSTÈMES DE PIFINTÉGRÉS

Pionnier sur les Postes d'Inspection Filtrage Multiplexés, VISIOM déploie aussi bien des systèmes EDS Cabine ClearScan HiSpeed Standard C3 que des Rx conventionnels intégrés.

Nos participations au programme DGAC/DTA Vision Sûreté 2, accompagnant la démarche d'innovation de l'Aviation Civile à renforcer la sûreté et la facilitation passagers, sont menées à :

- Aéroports de Lyon, où se révèlent les performances des EDS Cabine ;
- STAC, où est mesuré l'apport des algorithmes APIDS ;

- STAC, où sont conduits des travaux sur les nouvelles menaces (ETD, EDS CB).

Notre priorité s'oriente sur le développement des solutions de PIF intégrés dans des lignes automatisées afin de répondre aux évolutions réglementaires Rx DV conventionnels, multipléxés et EDS Cabine.

VISIOM, au travers ses équipes et agences régionales, accompagne chaque plateforme partenaire dans leur transition opérationnelle et digitale. ■



ENTRETIEN AVEC



Rémy JOËSSEL

Responsable juridique & assurances de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, président de la commission juridique de l'UAF & FA

Sur quoi ont porté les travaux de la commission juridique depuis la fin d'année 2022 ?

De nombreux sujets récurrents font l'objet de discussions régulières au sein de la commission juridique, comme la domanialité publique ou la commande publique.

En 2022, en lien avec les responsables facilitation/contrôles aux frontières des aéroports, la commission juridique a apporté son expertise pour améliorer la rédaction de la convention de mise à disposition des kiosques EES dans les principaux aéroports français, signée par la suite par le ministère de l'Intérieur.

Nous avons également contribué à la rédaction des propositions d'amendements portés par l'UAF & FA dans le cadre des discussions parlementaires sur le projet de loi sur l'accélération des énergies renouvelables, tout particulièrement sur le point relatif à l'obligation de couverture en ombrières photovoltaïques des parkings automobiles.

Nous essayons par ailleurs de développer les échanges et les synergies avec d'autres commissions et groupes de travail UAF & FA ; nous avons eu par exemple un exposé des principaux sujets en cours de la commission finances concernant la régulation et les redevances aéroportuaires, ou encore initié des discussions avec le GT immobilier s'agissant de l'occupation du domaine public aéroportuaire par les opérateurs exploitant des réseaux de communication ouverts au public (Orange, SFR, Free).

Quels sont les grands sujets à venir de la commission juridique ?

Nous avons lancé en 2023 le projet ambitieux de réaliser un guide sur la domanialité publique aéroportuaire à destination des opérationnels en charge de la commercialisation et de la valorisation du foncier ou de l'immobilier aéroportuaire. Ce guide, financé par l'UAF & FA, a pour objectif d'apporter une vision pratique et pédagogique des règles applicables au domaine public : durée des AOT/COT, définition des redevances, mesures de publicité et procédure de mise en concurrence...

Les questions d'éthique et de conformité sont également des sujets qui retiennent notre attention ces dernières années. Ces sujets continuent de monter en puissance et la réglementation en la matière évolue très rapidement : protection des données personnelles (RGPD), concurrence, lanceurs d'alerte, contrôle des sous-traitants, lutte contre la corrup-

tion, transparence de la vie publique, respect des sanctions internationales (envers la Russie notamment)... Nous avons clairement identifié la nécessité pour les aéroports de mieux s'approprier ces thématiques afin de commencer à mettre en place une démarche structurante pour nos entreprises. Au-delà de la contrainte immédiate ressentie, l'adoption d'un code de conduite peut par exemple contribuer à l'attractivité de l'aéroport auprès de ses partenaires (compagnies aériennes, assistants en escale et autres occupants ou utilisateurs du domaine public). La direction Éthique & Compliance d'ADP est d'ailleurs venue présenter en 2022 aux membres de la commission juridique les nombreuses actions et initiatives mises en œuvre au sein du groupe sur ces sujets.

Pour finir, un sujet qui touche tous les métiers : la digitalisation croissante et l'utilisation de plus en plus conséquente des outils numériques au quotidien, bousculent petit à petit la façon dont les juristes exercent leur métier. Les services juridiques des principaux aéroports sont déjà des utilisateurs très réguliers de ces technologies ; de son côté, la commission juridique reste attentive à la création de nouveaux outils et à l'évolution des produits existants qui permettent de gagner en efficacité et en productivité (veille juridique, gouvernance digitalisée de l'entreprise et des instances, signature électronique, suivi des contrats et des contentieux en cours, analyse des contrats grâce à l'intelligence artificielle, etc). Nous invitons régulièrement les fournisseurs de ces solutions à venir les présenter au cours de nos réunions.

DOSSIER

L'UAF & FA RÉAGIT AU RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES SUR LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE

Le 15 juin 2023, la Cour des comptes publiait son rapport sur le maillage aéroportuaire français dont les travaux avaient commencé début 2022. Après une première audition le 17 juin 2022, l'UAF & FA a été auditionnée à nouveau le 23 février 2023 dans la suite de la communication à la Cour de ses commentaires sur le relevé d'observations provisoires. L'UAF & FA a transmis sa réponse à la Cour sur le rapport final le 30 mai. Cette réponse a été annexée au rapport.

Extraits de la réponse de l'UAF & FA au rapport final

« [...] L'UAF & FA regrette l'absence de mise en perspective de la question des dépenses publiques consacrées au transport aérien par rapport aux autres modes de transport. Il aurait été ainsi éclairant de rappeler que les dépenses relatives au transport aérien des administrations publiques locales représentent moins de 1% des dépenses totales en transport de ces mêmes administrations estimées en 2019 à 37 milliards d'euros. Il aurait été important également de rappeler que le transport aérien est le seul mode de transport à couvrir ses coûts internes, y compris le financement de son administration de tutelle, par les recettes fiscales générées (taxe de l'aviation civile, tarif de sécurité et de sûreté, taxe de solidarité, écocontribution, etc.) ainsi qu'une partie de ses coûts externes (taxe sur les nuisances sonores aériennes, système européen d'échanges de quotas d'émission, compensation des émissions des lignes domestiques). »

Sur la compétitivité des aéroports

« [...] L'UAF & FA se félicite en revanche de la reconnaissance par la Cour de la problématique concurrentielle rencontrée par les aéroports français en Europe due à un coût de touchée plus élevé que leurs voisins européens en raison des différentiels de fiscalité. Cette problématique ne se limite d'ailleurs pas aux seuls aéroports frontaliers mais est bien réelle sur la plupart des aéroports régionaux qui atteignent aujourd'hui le plafond du tarif de sécurité et de sûreté (T2S). L'UAF & FA observe par ailleurs que le recours aux aides aux compagnies aériennes sous la forme d'achat de prestation de marketing critiqué par la Cour est souvent le fait des aéroports au plafond du T2S et donc particulièrement concernés par les problématiques de coût de touchée, de compétitivité et de forte concurrence européenne. Ce constat rend d'autant plus nécessaire le lancement d'une réflexion sur le financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires.

De même l'UAF & FA partage l'analyse de la Cour sur les difficultés engendrées pour la compétitivité des

aéroports français par le dispositif d'avances sur recettes du T2S mis en place par l'État pour pallier l'effondrement du trafic pendant la crise. L'augmentation tarifaire consécutive aux remboursements de ces avances aura de fait dès 2024 un impact très négatif sur le coût de touchée des aéroports français et dégradera leur compétitivité. L'UAF & FA plaide depuis 2020 pour une transformation de tout ou partie de ces avances en subventions directes aux aéroports. »

Sur les aides d'État

Dans son rapport, la Cour fait le constat des difficultés d'application du régime des aides d'État dans le secteur aéroportuaire. L'UAF & FA partage largement ce constat mais considère que ces difficultés de mise en œuvre proviennent avant tout de l'inadéquation des lignes directrices de 2014 aux réalités du secteur aéroportuaire.

Pour les plus petits aéroports, l'UAF & FA insiste préalablement sur le fait que, comme détaillé à l'annexe 20 du rapport, le droit européen prend désormais en compte la situation particulière des aéroports de

moins de 200 000 passagers annuels (fonctionnement et investissement) et de moins de 3 millions de passagers (investissement uniquement), qui sont depuis 2017 intégrés de façon pérenne dans le règlement général d'exemption par catégorie (RGEC).

Mais, l'UAF & FA défend une ambition beaucoup plus large pour les aides d'État dans le domaine aéroportuaire, en écho à sa conviction que l'aéroport est aussi un outil au service du développement économique et social du territoire desservi. Aussi, pour permettre aux aides d'État d'être un véritable outil au service de l'attractivité du territoire, l'UAF & FA plaide-t-elle de longue date pour :

#1 Étendre les règles du RGEC applicables actuellement aux aéroports de moins de 200 000 passagers à tous les aéroports réalisant un trafic annuel inférieur à 700 000 passagers annuels.

#2 Faire évoluer les règles en matière d'aides d'État aux aéroports réalisant plus de 700 000 passagers annuels. Plus particulièrement, l'UAF & FA entend a minima que les aéroports de moins de 1 million de passagers annuels puissent continuer à bénéficier d'aides au fonctionnement au-delà de 2024.

#3 Mieux prendre en compte les retombées économiques, fiscales, touristiques et en matière d'emploi justifiant les décisions d'octroyer certains soutiens publics aux aéroports et aux compagnies aériennes : une réalité du marché du transport aérien d'aujourd'hui.

« [...] Enfin l'UAF & FA note que les règles en matière d'aides aux compagnies aériennes restent imparfaitement comprises du fait de leur complexité, et font régulièrement l'objet de contentieux devant la Cour de justice de l'Union européenne, cette dernière étant parfois amenée à censurer en tout ou partie les déci-

sions et raisonnements de la Commission européenne. Les contrats avec les compagnies aériennes font l'objet d'observations depuis des années sur de nombreux aéroports régionaux en France. Aussi les difficultés récurrentes au regard des aides aux compagnies aériennes auxquelles sont confrontés les aéroports régionaux justifieraient-elles de lancer une réflexion sur les moyens permettant à ces aéroports de travailler plus sereinement pour mener à bien leur objectif premier qui est le développement de liaisons aériennes afin de désenclaver leur territoire.

L'UAF & FA milite pour un cadre européen juridique adapté, clair et stable permettant aux aéroports de mettre en place des mesures incitatives pour encourager le développement de leurs activités tout en préservant les transporteurs aériens d'éventuelles distorsions de concurrence. »

Sur les lignes d'aménagement du territoire (LAT)

« L'UAF & FA partage globalement le constat de la Cour sur les défis qui se posent aux lignes d'aménagement du territoire, et la nécessité pour l'État de revoir sa politique et sa stratégie en la matière.

Un axe d'amélioration intéressant pourrait être de faire évoluer la réglementation nationale encadrant la participation financière de l'État au financement de ces lignes. Ce cadre réglementaire, issu de plusieurs textes de 2005, est malheureusement à ce jour trop contraignant pour les collectivités. Ainsi, pour obtenir une indispensable participation financière de l'État, les collectivités sont parfois obligées de prévoir dans leur contrat de DSP un nombre de vols conséquent, qui peut s'avérer supérieur aux besoins réels de desserte et de connectivité du territoire.

L'UAF & FA a ainsi proposé à plusieurs reprises (notamment lors des Assises du transport aérien de 2018) d'assouplir ce cadre réglementaire, pour permettre de conserver un financement de l'État sur des lignes d'aménagement du territoire présentant un programme de vols moins fourni mais plus en adéquation avec les besoins du territoire. La flexibilité apportée à la définition des obligations de service public, sans perdre le soutien financier de l'État, pourrait aussi permettre d'intéresser plus d'opérateurs, au profit d'une plus grande concurrence sur ces liaisons. »

Sur la mise en place d'une stratégie nationale aéroportuaire et d'un Observatoire des aéroports

« Si l'UAF & FA craint que l'idée d'une stratégie aéroportuaire nationale et celle d'un Observatoire des aéroports ne viennent heurter les réalités nées de la décentralisation aéroportuaire de 2004-2005, elle n'en reconnaît pas moins la nécessité d'une instance de concertation entre les différents acteurs du secteur aéroportuaire – opérateurs, collectivités locales propriétaires de la plupart des aéroports régionaux, État.

Cette instance de concertation et le renforcement du dialogue entre les acteurs devraient d'ailleurs se construire d'abord autour de la question de la transition énergétique des plateformes aéroportuaires nécessaires à la fois à la décarbonation du transport aérien (décarbonation des activités aéroportuaires et préparation des infrastructures aéroportuaires à l'avion décarboné/bas carbone de demain) et à la mutation écologique des territoires (fourniture des territoires en énergies renouvelables). »

SOCIAL & RESSOURCES SOURCES HUMAINES

L'UAF & FA a activement poursuivi l'accompagnement de ses adhérents en matière sociale avec la publication de nombreux modèles d'accords, de benchmarks, de fiches d'information. Dans la perspective d'une amélioration de l'attractivité des métiers aéroportuaires, l'UAF & FA a poursuivi les travaux au niveau de la branche et de l'Air'EDEC 2025 tout en engageant une réflexion commune aux différents acteurs de l'écosystème aéroportuaire sur les conditions de travail.



SOCIAL & RESSOURCES HUMAINES

Négociations au niveau de la branche du transport aérien : signature de nombreux accords

L'UAF & FA a participé au sein de la branche du transport aérien aux négociations ayant abouti à la signature de très nombreux accords de branche.

Signature de deux accords de prévoyance entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2023



Les deux accords relatifs à la prévoyance ont été signés unanimement par les cinq organisations syndicales de salariés représentatives au niveau de la branche (CFDT, CFE-CGC, CGT, FO, UNSA).

Ces deux accords sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2023 pour une durée déterminée de trois ans, soit jusqu'au 31 décembre 2025.

L'accord relatif au régime de prévoyance acte une amélioration des garanties décès en augmentant le capital versé à la famille, ainsi que la majoration par enfant à charge (article 3.1), sans hausse des cotisations.

L'accord relatif au règlement du fonds d'action sociale a seulement fait l'objet d'une actualisation.

Arrêté d'extension de l'accord Pro-A de la branche du transport aérien



Sont étendus par des arrêtés publiés au Journal officiel des 22 et 25 avril 2023, les accords et avenants relatifs au dispositif Pro-A (reconversion ou promotion du salarié par l'alternance) conclus dans le cadre de certaines conventions collectives, dont celle du transport aérien (CCNTA-PS).

Conformément à l'article L. 6324-3 du Code du travail, ces accords listent les certifications professionnelles éligibles au Pro-A.

En pratique, les entreprises du secteur peuvent mobiliser le dispositif Pro-A.

Signature de l'accord salarial de la branche du transport aérien pour 2023



L'avenant 98 sur les salaires 2023 de la CCNTA-PS (convention collective nationale du transport aérien – personnel au sol (IDCC 275)) a été signé le 24 mars 2023.

L'avenant 98 prévoit qu'une étude globale entre les salaires minima hiérarchiques en fonction des emplois sera conduite et qu'il est convenu de préserver *a minima* les écarts entre les coefficients pour les négociations salariales de 2024.

Signature de l'avenant de révision de la CCNTA-PS



L'avenant de révision de la CCNTA-PS a été signé par la totalité des organisations syndicales de salariés représentatives de la branche.

Cet avenant de révision de la convention collective s'appliquera à compter de janvier 2024.

Une note de synthèse de l'UAF & FA, visant à expliciter les modifications principales de la convention collective, a été communiquée.

Signature de l'accord relatif aux mesures d'accompagnement dans le cadre de la fusion entre la CCRMNA et la CCNTA-PS



Dans le cadre réglementaire et législatif de la restructuration des branches, l'accord sur les mesures d'accompagnement relatives à la fusion entre la CCRMNA et la CCNTA-PS a été signé par la totalité des organisations syndicales de salariés représentatives de la branche.

En synthèse, cet accord vise à mettre en œuvre, pour les salariés précédemment rattachés à la CCRMNA, une indemnité différentielle lors de leur passage à la CCNTA-PS en janvier 2024.

Signature de l'accord égalité hommes-femmes de la branche du transport aérien



L'accord sur l'égalité salariale de la branche du transport aérien a été signé le 27 juin 2023. Il est rappelé que cet accord n'emporte pas d'obligations contraignantes pour les entreprises du secteur.

LA PAROLE À



Christine COURADE a été directrice des ressources humaines de l'aéroport Toulouse-Blagnac, présidente de la commission RH de l'UAF & FA et représentante des aéroports au niveau de la branche. Forte de son expertise et de sa longue expérience, elle dresse un bilan de ces années dans la fonction RH et évoque les défis auxquels seront confrontés les aéroports dans les années à venir.

Christine COURADE

Que retenir du dialogue social au niveau de la branche du transport aérien des dernières années ?

Dans la période Covid 2020-2021, le dialogue social au sein de la branche a été maintenu essentiellement pour gérer la crise. Les deux dernières années 2022-2023 ont été en revanche très riches en négociations nationales. Ce n'est pas moins de 11 accords que nous avons réussi à conclure, la plupart signés par l'ensemble des organisations syndicales.

Au-delà des accords salariaux discutés annuellement, les débats animés mais constructifs ont vu l'aboutissement d'accords majeurs pour notre cadre social sur les thèmes de l'égalité professionnelle, de l'évolution des classifications professionnelles, et de la révision partielle de notre convention collective.

Que reprenez-vous de toutes ces années à accompagner les aéroports ?

J'ai été impliquée au service de la communauté aéroportuaire, auprès de l'ALFA ACI d'abord, puis auprès de l'UAF & FA et de la FNAM à partir de 2005, pour accompagner l'évolution du cadre social des aéroports. Encouragée par mes différents présidents et en particulier Claude TERRAZZONI et Jean-Michel VERNHES, j'ai eu un très grand plaisir à re-

lever ces enjeux : élaborer avec les collègues des ressources humaines les travaux préparatoires à une convention collective, faire évoluer le champ d'application de la convention collective du transport aérien – personnel au sol pour y intégrer les activités des gestionnaires d'aéroports, faire accepter et respecter les aéroports au sein de la FNAM.

Ce sont quelques exemples de ces 20 dernières années au cours desquelles j'ai porté la voix des aéroports, avec le soutien de mes pairs, forte de la confiance des différents présidents et délégués généraux de l'UAF & FA.

Quels sont les défis à venir pour le secteur ?

Le monde de l'aérien est en pleine mutation et les aéroports ont un beau défi à relever pour accompagner les transformations vers un transport aérien durable. C'est un enjeu à la fois pour donner ou redonner le goût du voyage mais également pour que nos collaboratrices et collaborateurs soient fières et fiers de participer à cette aventure.

SOCIAL & RESSOURCES HUMAINES

Infographie UAF & FA : impacts de la décarbonation sur les métiers aéroportuaires

L'infographie « Aéroports : parcours décarbonation et métiers » est le résultat du travail collaboratif du groupe de travail formation ainsi que de la commission développement durable de l'UAF & FA.

Dans le cadre de la transition écologique des aéroports, cette infographie vise à établir, pour les métiers aéroportuaires, les principaux impacts de la décarbonation sur six métiers jugés prioritaires.

Le choix a été fait de suivre un parcours cohérent entre les différents métiers : débutant par les fonctions de conception et d'étude, les impacts de la décarbonation sont par la suite analysés sur les fonctions rattachées à l'exploitation.

Ce parcours n'est pas exhaustif et n'intègre pas, à ce stade, les autres évolutions réglementaires en lien avec la décarbonation comme la gestion des déchets ou l'économie circulaire entre autres.

Les impacts de la décarbonation ont été analysés pour chaque métier sous le prisme des évolutions nécessaires à intégrer, sur des compétences spécifiques à acquérir ainsi que sur des passerelles et interactions avec d'autres métiers.



Table ronde sur les métiers aéroportuaires face à la digitalisation et à la décarbonation des activités aéroportuaires lors des Rencontres des aéroports français & francophones 2023 à Ajaccio.

Attractivité des métiers aéroportuaires

Air'EDEC 2025 : début des travaux

Dans le cadre du travail visant à améliorer l'attractivité des métiers du secteur, la branche du transport aérien s'est engagée dans un accord-cadre national d'engagement pour le développement de l'emploi et des compétences dans le secteur (Air'EDEC 2025).

La branche professionnelle du transport aérien et l'ensemble de ses représentants, la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle (DGEFP), l'opérateur de compétences AKTO et la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) ont signé un engagement de développement de l'emploi et des compétences pour le secteur du transport aérien appelé Air'EDEC.

Cet accord, d'un montant global de 960 000 euros, cofinancé à 50 % par l'État (ministère du Travail avec une contribution de la DGAC), et à 50 % par AKTO, dans le cadre du plan d'investissement dans les compétences, a pour objectif de soutenir l'emploi du secteur, répondre à ses besoins de recrutement et renforcer son attractivité.

Durant l'année 2023, les travaux s'inscrivant au sein d'Air'EDEC 2025 ont débuté avec plusieurs entretiens menés et à venir ainsi que l'intégration de « Kap aérien » au sein de dispositifs déjà existants.

À titre de rappel, « Kap aérien » est un dispositif de formation dont la finalité est de doter les candidats de connaissances fondamentales relatives à l'environnement du secteur aérien.

Le contenu du dispositif de « Kap aérien » intègre les thématiques suivantes :

- les outils digitaux au service du transport aérien ;

- la dimension internationale et l'anglais dans le transport aérien ;
- les enjeux et les outils de la sécurité et de la sûreté.

Pour les aéroports, les enjeux relatifs à l'Air'EDEC 2025 renvoient à la mise à jour, voire à la création, de certaines certifications et formations ou à la mise en place de passerelles entre différents métiers.

Évolution du rapport de la branche du transport aérien

Le rapport de la branche du transport aérien a été publié et intègre les données sur les années 2020 et 2021. L'UAF & FA a rédigé une infographie mettant en valeur les données intéressant spécifiquement les aéroports, en particulier une pyramide des âges relativement haute et rappelant les difficultés de recrutement pour certains métiers, en particulier techniques.

À compter de 2023, le rapport de la branche du transport aérien va faire l'objet d'évolutions notables avec :

- une analyse des données sur l'année N-1 afin de bénéficier d'informations sur une temporalité plus proche ;
- l'ajout de certaines questions dans le questionnaire visant à enrichir le rapport de branche, en particulier sur la pyramide des âges ou sur l'égalité salariale hommes-femmes.

Accompagnement des adhérents en matière sociale

L'UAF & FA a poursuivi l'accompagnement de ses adhérents sur le volet social avec la mise en place de trois groupes de travail sur le temps de travail, la gestion des emplois et des parcours professionnels et la qualité de vie et les conditions de travail en aéroport.

SOCIAL & RESSOURCES HUMAINES

Les résultats de ces échanges ont ainsi pu être consolidés dans un benchmark destiné aux membres de la commission RH ainsi qu'aux directions d'aéroport.

Le site ECM de l'UAF & FA a été enrichi tout au long de l'année par l'ajout de nombreux documents pratiques, de modèles d'accords, de benchmarks et de fiches d'information venus compléter utilement le kit RH, mis en place en 2022, destiné à aider les directions RH et les directions d'aéroport.

Travail sur l'attractivité des métiers au niveau de l'écosystème aéroportuaire

L'UAF & FA travaille sur différents sujets intéressant l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire. En 2023, des réflexions et travaux ont débuté sur l'attractivité des métiers ainsi que sur les conditions de travail.



Les métiers d'avenir face à la digitalisation et la décarbonation des aéroports, présentés par Jean-Luc BOUILLIE, Directeur Général de CDG Alliance lors des Rencontres des aéroports français & francophones d'Ajaccio 2023.



BUTTERFLY TRAINING



En 10 langues

Formations 100% e-learning pour l'aérien

LES FORMATIONS

SÛRETÉ

- TCA 11-2-6-2 (Badge aéroportuaire)
- 11-2-3-6 à 11-2-3-11
- 11-2-2 / 11-2-4 / 11-2-7
- CORSUR
- Sécurité Piéton côté piste (TRA, MAN)
- Permis T - Aire de Trafic
- Cyber Sécurité

IATA

- DGR CBTA Fonctions 7.2 à 7.10
- IATA Transport Produits Pharma (Vaccins)
- IATA Transport Animaux Vivants

+100 formations

100 000 utilisateurs

N°1 en France

Formations en présentiel :
Nous consulter

Conformités réglementaires :
DGAC France, AESA Espagne, CAA UK, ASTO Irlande, IATA, OACI et EASA

www.butterfly-training.fr

Pour plus d'informations : contact@butterfly-training.fr







SÛRETÉ & FACILITATION

L'UAF & FA a poursuivi ses travaux en 2023 autour de la mise en œuvre de l'EES dans les aéroports. Compte tenu des enjeux tant en termes de sécurité que de coûts, elle a aussi particulièrement suivi les réflexions en cours sur le déploiement des EDS Cabine. Avec l'adhésion de l'UAF & FA au CSIRT Aviation à la rentrée 2023, l'UAF & FA est restée enfin pleinement mobilisée sur les enjeux liés à la cybersécurité du transport aérien.



SÛRETÉ & FACILITATION

Principales évolutions réglementaires et doctrinales

Au niveau européen

En mars 2023 a été publié le règlement UE 2023/566 modifiant le règlement 2015/1998 et la décision C(2023)1569 associée modifiant la décision d'exécution C(2015) 8005. Le règlement et la décision sont entrés en vigueur le 1^{er} avril 2023.

Parmi les principales nouveautés, l'introduction de différentes évolutions réglementaires concernant les technologies :

- en fonction des Standards des APIDS (*Automatic Prohibited Item Detection System*) (en fonction des algorithmes de détection : nombre d'articles détectés et taux de détection) et du type d'EDS Cabine, il y aura un taux de visualisation réglementaire des images des bagages n'ayant pas généré une alarme par un opérateur sur la base d'une sélection aléatoire ;
- introduction de 3 CONOPS pour les scanners de sûreté ;
- prise en compte de la menace chimique dans plusieurs types d'équipements (ETD, EDS CB) ;
- développement de la partie *Explosive Vapor Detection* (EVD).

Par ailleurs, la Commission européenne a lancé une réflexion pour établir dans les prochaines années une nouvelle stratégie en matière de sûreté aérienne. Les trois piliers principaux seront les suivants :

- une réglementation plus efficace (objectifs, niveau de détail...);
- une place plus importante à l'innovation (développement et adoption des nouvelles technologies, intelligence artificielle (IA), expérimentations...);

LA COMMISSION EUROPÉENNE A LANCÉ EN 2023 UNE RÉFLEXION SUR UNE NOUVELLE STRATÉGIE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ AÉRIENNE.

- une nouvelle « baseline » à définir pour tous les aéroports européens, c'est-à-dire un nouveau niveau minimum exigible de tous les opérateurs pour mieux faire face à la menace.

Au niveau français

Modifications de l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013

Fin 2022, plusieurs évolutions ont été intégrées dans le principal arrêté regroupant les règles en matière de sûreté aéroportuaire :

- exemptions d'inspection/filtrage (IF) :
 - de certains agents des services de l'État et de leurs bagages de cabine : agents de l'administration pénitentiaire en tant que pax,
 - ainsi que des animaux avec lesquels la douane et les démineurs travaillent ;
- exigence en matière de cybersécurité pour les agents habilités ;
- modification des TPSO (nouvelle méthodologie DSAC avec intégration des tests ouverts et tests secrets) ;
- utilisation des RX pour l'IF du fret ou de courrier ;

- introduction de Cayenne dans les aéroports autorisés à recourir à des scanners de sûreté.

Une autre modification de l'arrêté interministériel est intervenue en février 2023, avec trois points principaux à noter :

- obligation de détenir une CIME (carte d'identification de membre d'équipage) pour l'accès en ZSAR sinon accompagnement pour les pilotes privés et travailleurs aériens (avec formation 11.2.6.2 et vérification des antécédents), avec une période transitoire les premiers mois ;
- mise en place et maintenance de dispositifs complémentaires pour la protection périmétrique (détection ou ralentissement des intrusions) éligibles à prise en charge T2S sous réserve d'accord préalable DSAC ;
- retranscription en droit national de dispositions relatives à la formation aux mesures de sûreté des PNC et PNT, dont l'entrée en vigueur a été fixée par le droit européen à janvier 2023.

Guide relatif à la vérification des antécédents des personnels

Consultée au printemps 2023, l'UAF & FA a contribué à la mise à jour de ce guide DGAC ayant entre autres pour objet de :

- définir la vérification ordinaire et la vérification renforcée des antécédents, telles que précisées dans la réglementation européenne et nationale ;
- préciser les catégories de personnes soumises à une vérification des antécédents (ordinaire ou renforcée) ;
- indiquer comment cette vérification ordinaire ou renforcée est mise en œuvre, lors du recrutement puis « à intervalles réguliers ».

TSO (tests en situation opérationnelle)/TPSO (tests de performance en situation opérationnelle)

La performance du système de sûreté et de ses agents reste un enjeu majeur

SÛRETÉ & FACILITATION



Commission sûreté UAF & FA à l'aéroport d'Orly le 8 février 2023 – Visite du test opérationnel EDS Cabine du groupe ADP à Orly 3.



Commission sûreté UAF & FA aux Rencontres des aéroports français & francophones d'Ajaccio le 31 mai 2023 – Présentation de Logyx (Anne-Claude GIOUVE et Elene STRAYER) sur la formation à l'imagerie, la certification et l'évaluation des capacités et aptitudes des agents de sûreté.

pour faire face à une menace toujours présente et à l'accueil par la France de grands événements internationaux en 2023 et 2024.

Poursuivant les échanges engagés ces derniers mois avec la DGAC, la GTA et la PAF, l'UAF & FA et les exploitants d'aéroports ont participé le 12 janvier 2023 à des ateliers de réflexion sur l'évolution du dispositif de TSO. Le message adressé a permis de démontrer les grandes différences de pratiques entre plateformes et entre services compétents de l'État, et les divergences relevées s'agissant de la diffusion des résultats. Un ensemble de pistes ont été dégagées par les aéroports afin d'harmoniser les protocoles de réalisation des TSO, d'améliorer la restitution de ces tests, de fluidifier l'exploitation et le suivi des résultats, et de faciliter l'analyse des causes d'échec le cas échéant.

L'UAF & FA, appuyée par la mobilisation de plusieurs responsables sûreté, a par la suite participé au retour d'expérience TPSO organisé par la DGAC le 5 juin 2023. Plusieurs groupes de travail spécifiques devaient être lancés à partir de la rentrée 2023, avec la participation des aéroports membres de l'UAF & FA. À noter la création d'un GT dédié à la mise à jour de la fiche de renseignements TPSO qui sera copiloté par le SESA et l'UAF & FA.

Évolutions concernant la tenue des agents de sûreté

Déjà concernés par le port d'un uniforme permettant de faciliter leur identification (article R213-5-2 du Code de l'aviation civile), les agents de sûreté aéroportuaire devront également porter à partir du 1^{er} octobre 2024 un numéro d'identification correspondant aux sept derniers chiffres du numéro unique de bénéficiaire figurant sur leur carte professionnelle, délivrée par le directeur du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS).

SÛRETÉ & FACILITATION

LA DGAC A PRÉSENTÉ AUX OPÉRATEURS SA STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT DES EDS CABINE.

EDS Cabine

Alors que certains aéroports finalisaient ces derniers mois l'intégration des EDS Standard 3 pour les bagages de soute, c'est le sujet EDS Cabine qui a pris de plus en plus d'importance. De nombreux aéroports européens ont annoncé publiquement leur projet de déployer ces nouveaux matériels, qui permettent notamment aux passagers de ne plus avoir à sortir leurs liquides et leurs appareils électroniques lors du passage au poste d'inspection-filtrage.

Du côté des régulateurs, français comme européens, des attentes fortes ont été exprimées, la Commission européenne estimant par exemple que cette évolution devrait être incontournable dans les prochaines années pour relever le niveau de détection des menaces contre la sûreté de l'aviation civile. Si la réglementation ne prévoit à ce stade aucune obligation de déployer des EDS Cabine, les aéroports français ont déjà mené certaines expérimentations dans le cadre de Vision Sûreté (Brest, Lyon), voire des tests opérationnels (Orly).

Les EDS Cabine les plus avancés sont par ailleurs en mesure d'intégrer des APIDS (*Automatic Prohibited Item De-*

tection System), des algorithmes de détection automatique des menaces, dans les bagages cabine, telles que lesouteaux ou les armes à feu. De nombreuses questions se poseront nécessairement sur les performances de ces algorithmes, leur intégration, leur certification et leurs interactions avec les agents de sûreté qui opèrent les machines.

Il est à noter que la commission sûreté de l'UAF & FA a été accueillie par le groupe ADP en février 2023 pour visiter le test opérationnel EDS Cabine à Orly 3, et qu'un atelier spécifique sur le sujet a été proposé lors des Rencontres UAF & FA à Ajaccio.

L'UAF & FA reste donc attentive aux évolutions relatives aux EDS Cabine, qu'elles soient technologiques ou réglementaires, l'impact pouvant être très important au niveau opérationnel comme financier pour les aéroports qui mettront en œuvre ces dispositifs. Cette vigilance est d'autant plus d'actualité que la DGAC, à l'automne, a présenté sa stratégie de déploiement des EDS cabine à l'échelle nationale. En lien avec l'ACI Europe à Bruxelles, l'UAF & FA défendra au niveau européen et national une approche progressive et proportionnée, afin d'éviter de rendre obligatoire l'adoption d'EDS Cabine pour tous les aéroports, notamment les plus modestes en termes de trafic commercial.

Contrôles aux frontières aériennes

L'UAF & FA plaide depuis de nombreuses années auprès du ministère de l'Intérieur pour que ce dernier prenne des engagements forts afin d'améliorer la qualité de service aux frontières aériennes de la France. À l'approche des grandes compétitions sportives

(Coupe du monde de rugby 2023, Jeux olympiques de Paris 2024) et pour faire face à la reprise dynamique du trafic post-Covid, le Gouvernement a annoncé en février 2023 et progressivement mis en œuvre un certain nombre de mesures très attendues des exploitants d'aéroports, reconnaissant que « l'État doit prendre toute sa part dans cet effort collectif » :

1

Recrutement de 510 agents d'ici au printemps 2023, puis 365 agents supplémentaires avant la mise en œuvre d'EES

2

Demande de la France de reporter l'entrée en vigueur d'EES après septembre 2024

3

Possible renforcement temporaire d'agents (FRONTEX ou autres) lors des grands événements

4

Élargissement de l'éligibilité PARAFE à de nouvelles nationalités, en entrée et sortie du territoire

SÛRETÉ & FACILITATION

Ces engagements de l'État avaient notamment été esquissés dans la charte d'engagement dédiée à la qualité de service dans le transport aérien, signée au Congrès 2022 de l'UAF & FA en présence du ministre délégué aux Transports, Clément BEAUNE.

Un groupe de travail fluidification des frontières a par la suite été constitué sous l'égide de la DGAC, avec des représentants du ministère de l'Intérieur, de l'UAF & FA et des opérateurs, afin de poursuivre la concertation sur les évolutions nécessaires des contrôles aux frontières aériennes.

EES & ETIAS

Le règlement Entry Exit System (EES) renforçant les contrôles en entrée et sortie de l'espace Schengen, qui devait entrer en application courant 2023, a finalement été de nouveau repoussé. L'échéance évoquée à ce stade se situe au plus tôt après les Jeux olympiques de Paris 2024, donc à l'automne 2024, voire début 2025.

Après une longue concertation de l'UAF & FA avec le ministère de l'Intérieur, la convention de mise à disposition des kiosques EES sur les principaux aéroports français a été finalisée fin 2022. Courant 2023, les exploitants ont donc signé cette convention et certains comme ADP ou Nice ont pu commencer à mettre en place des expérimentations afin d'identifier les pistes d'amélioration de l'ergonomie des kiosques.

Plusieurs chantiers sont toujours en cours tant au niveau français qu'euro-péen, comme la partie communication et signalétique, l'interopérabilité des systèmes ou encore la création d'une application pour smartphone permettant au passager de réaliser certaines formalités avant l'arrivée à l'aéroport.

Le règlement ETIAS, instaurant une pré-autorisation de voyage que les transporteurs devront contrôler à l'embarquement, à la manière de l'ESTA américain, sera mis en application une fois le dispositif EES lancé et opérationnel. Il est généralement évoqué une entrée en vigueur six mois après celle d'EES.

Formalités des contrôles aux frontières aviation d'affaires

Forte du constat d'une application de la réglementation non uniforme, avec par exemple sur certaines plateformes l'exigence d'un préavis pour des vols intra-Schengen ou l'interdiction de vols suisses alors que la Confédération helvétique est membre de Schengen, l'UAF & FA a demandé à l'administration de clarifier les formalités applicables aux contrôles aux frontières sur les aéroports d'aviation générale et d'affaires.

Ces clarifications seront bienvenues tant les règles peuvent être complexes à appréhender : statut de l'aérodrome (PPF, aéroport international de l'UE...), pays de provenance/destination (Schengen, UE, tiers) et régime applicable (rétablissement des contrôles aux frontières intérieures)...

La DGAC s'est engagée à examiner cette question dans le cadre du groupe de travail PPF réunissant les diverses administrations concernées (DGAC, Douanes, ministère de l'Intérieur).

Cybersécurité

Les sujets de cybersécurité ont continué à faire partie des préoccupations de l'UAF & FA en 2023. Ainsi, l'UAF & FA a continué à assurer une présence active au sein du CCTA (Conseil pour la cybersécurité du transport aérien), l'instance de concertation de tout l'écosystème sur ces problématiques complexes. Fin 2023, l'UAF & FA a rejoint en tant que membre fondateur le CSIRT Aviation France, qui aura pour but de développer les connaissances de tous les acteurs en matière de cybersécurité et de leur donner accès à des ressources pour faire face en cas d'attaque cyber sur leurs infrastructures.

L'UAF & FA A DEMANDÉ À L'ADMINISTRATION DE CLARIFIER LES FORMALITÉS APPLICABLES AUX CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES SUR LES AÉROPORTS D'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES.

SÛRETÉ & FACILITATION

La commission informatique de l'UAF & FA a par ailleurs été mise à contribution s'agissant de la consultation publique de l'AESA sur la mise en œuvre des AMC (*Acceptable Means of Compliance* – moyens acceptables de conformité) pour la Part-IS, le règlement européen prévoyant des exigences en cybersécurité appliquée à la sécurité aérienne. Plusieurs échanges ont eu lieu avec la DGAC, et plus particulièrement avec la DSAC/Cyber qui est intervenue au cours d'une réunion dédiée avec les aéroports le 11 avril. Une évolution du 3CF (Cadre de Conformité Cyber France) est d'ailleurs prévue d'ici la fin d'année 2023.

Les aéroports membres de l'UAF & FA, et tout particulièrement les responsables communication, ont également été invités via l'UAF & FA à une session DGAC « Se préparer à communiquer en cas de crise d'origine cyber » le 25 septembre 2023. L'objectif de la session était de sensibiliser les responsables de communication à des principes stratégiques et pratiques sur la manière de gérer la communication en cas de crise d'origine cyber.

Enfin, il faut souligner que les aéroports ont également proposé certaines initiatives à destination de la communauté aéroportuaire, comme le groupe ADP qui a organisé plusieurs réunions d'information à Roissy et à Orly sur la cybersécurité de Paris Aéroport dans le cadre des Jeux olympiques de Paris 2024.

LA SENSIBILISATION UAF & FA À LA CYBERSÉCURITÉ DISPONIBLE GRATUITEMENT SUR LA PLATEFORME SKILLBOARD, GRÂCE À UN PARTENARIAT UAF & FA/LOGYX

En plus de leur disponibilité sur le site de l'UAF & FA depuis le mois de juin 2022, les modules de sensibilisation à la cybersécurité sont désormais accessibles gratuitement depuis mai 2023 via la plateforme e-learning Skillboard de Logyx, qui permet notamment le suivi et la traçabilité des formations, ainsi que l'édition automatique des attestations.



 Skillboard

 LOGYX

 UAF & FA

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS





Scanners 3D pour l'Inspection Filtrage des bagages cabines



Expérience client exceptionnelle

- Aucune limite sur les liquides
- Plus d'objet à retirer (y compris les ordinateurs)

Diminution des temps d'attente (1/3 de gain de temps)

- 30 secondes de temps de préparation en moins
- Diminution du nombre de bannette

Amélioration de l'empreinte carbone

- 95 % d'objets abandonnés en moins
- 0 sac plastique pour les liquides de moins de 100ml

SÉCURITÉ

L'UAF & FA a particulièrement suivi, en 2023, la mise en place progressive des réglementations européenne et nationale liées à la sécurité. Elle a également contribué à la réflexion de la Commission européenne sur l'élaboration de la future réglementation européenne sur l'assistance en escale. Elle a aussi accompagné ses adhérents sur les enjeux de sécurité par l'animation de nombreux groupes de travail dédiés, notamment sur la gestion des obstacles.



Suivi des travaux réglementaires

Les évolutions réglementaires se sont poursuivies au gré des travaux de l'OACI et de leur transposition dans le cadre européen. L'UAF & FA, avec l'ACI Europe, suit de très près les évolutions liées à l'assistance en escale qui devraient déboucher fin 2023 sur la publication de l'Opinion (1^{re} version du règlement assistance en escale avant adoption par la Commission européenne). Le processus de consultation des parties prenantes s'est achevé fin septembre 2023.

L'UAF & FA, à travers ses commissions métier SGS, technique et assistance en escale, travaille sur l'application des textes réglementaires de l'AESA d'ores et déjà publiés. Des difficultés d'application et d'interprétation subsistent, notamment sur les opérations tout temps, le self-parking, le SSLIA et la gestion des obstacles autour des aérodromes.

Groupe de travail obstacles (DSAC, UAF & FA, DSNA et SNIA)

Ce groupe de travail obstacles, piloté par la DSAC, visait à répondre à une demande issue des responsables SGS et formalisée par une note adressée par l'UAF & FA à la DSAC. L'UAF & FA souhaitait obtenir une clarification des rôles et des responsabilités des différents acteurs (DSAC, DSNA, SNIA et exploitants d'aérodromes) au regard des textes réglementaires relatifs à la gestion des obstacles.

Le groupe a travaillé en visioconférence entre fin 2022 et début 2023 afin de produire un guide (canevas de traitement des sujets liés aux obstacles) à l'attention des différentes parties prenantes et de préciser les éléments à apporter dans les protocoles de suivi des obstacles.



Atelier d'échanges du GT ARIE sur la certification, à l'aéroport de Nice (janvier 2023).

Le guide est disponible depuis la rentrée 2023. Ce document apporte des réponses sur la gestion d'un obstacle ponctuel ou perçant les servitudes (PSA, servitudes de navigation aérienne, etc.).

Le résultat du travail a été discuté et partagé avec la commission SGS et la commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires.

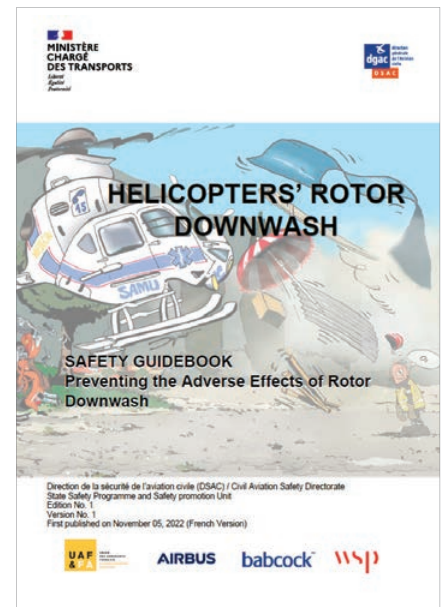
ARIE, ADR Tech

L'UAF & FA participe aux différents groupes de travail de l'ACI Europe sur la sécurité et la navigation aérienne (ARIE⁽¹⁾ pour *Airport Regulation Implementation Exchange* et le groupe *Urban Air Mobility*) et participe aux travaux du comité opérationnel de l'ACI Europe (TOSC pour *Technical, Operational and Safety Comitee*). De plus, l'UAF & FA est membre de l'ADR Tech de l'AESA avec le mandat de l'ACI Europe. Cette instance est un forum de consultation et d'échanges entre l'agence et l'industrie sur les priorités techniques et sur la mise en œuvre de la réglementation.

Ces travaux communs, notamment avec l'ACI Europe, ont ainsi permis à l'UAF & FA, à l'échelle européenne, d'obtenir la création du groupe de travail AESA RFFS (*Rescue And Fire Fighting Services*) dont l'objectif est de préciser les attendus de l'AESA sur le temps de réponse des pompiers d'aérodromes en cas d'accident.

Le guide « souffle hélicoptère » s'exporte à l'international

Ce guide destiné à fournir un outil aux gestionnaires d'hélistation (aérodromes, centre hospitalier ou collectivités) a été publié en décembre 2022.



(1) Le groupe de travail ARIE a tenu une réunion à Nice en janvier à l'invitation des Aéroports de la Côte d'Azur. Ce groupe d'échanges accueille 25 exploitants européens issus de 14 nationalités différentes.

3 QUESTIONS À



Bruno GARREL

Président de la commission UAF & FA assistance en escale

Comment pourriez-vous caractériser vos missions d'assistant en escale au quotidien ?

L'assistance en escale est un ensemble de métiers très différents et riches, mais essentiels car l'assistance en escale vise au traitement d'un aéronef dès son arrivée sur l'aéroport jusqu'à la fin de sa rotation. Même si le ballet autour de l'avion semble standardisé, il n'en est rien, puisque chaque compagnie aérienne impose ses propres standards et chaque avion est différent. Nous n'avons qu'un seul mot : la sécurité de nos clients (compagnies et passagers).

Les équipes sont soumises à des contraintes temporelles fortes, tôt le matin ou bien tard en fin de journée. Il est courant d'avoir des aéronefs en retard et cela entraîne des difficultés à maintenir du personnel dans des horaires décalés avec des tâches difficiles, quelles que soient les conditions météorologiques. Nous appelons cela la gestion des aléas.

Qu'est-ce qui rend le métier passionnant ?

Les métiers de l'assistance en escale sont des métiers passionnants puisqu'ils permettent à tous d'intervenir directement sur l'avion avec des responsabilités fortes. Mais paradoxalement, nous devons faire face à des difficultés de recrutement et de fidélisation des collaborateurs en raison des contraintes du métier, de l'environnement économique et des critiques sur le transport aérien dont les médias rendent compte régulièrement.

Quels sont vos sujets récurrents et émergents ?

Pour nous, la vraie difficulté est de maintenir un niveau de service élevé (demandé par les compagnies aériennes et les passagers) par la formation continue de nos équipes dont le turnover peut être important. C'est une tendance qui s'est accélérée depuis la crise de la Covid-19.

Notre commission permet d'échanger, par exemple, sur le maintien des compétences de nos agents ou sur la standardisation de nos pratiques pour une compagnie aérienne desservant nos aéroports, d'optimiser nos process et de partager nos réflexions professionnelles.

Nos échanges avec l'UAF & FA permettent également d'avoir une vision prospective et de préparer les évolutions à venir.

Nous avons, par exemple, participé activement, avec la commission RH, à la mise à jour du guide « emploi formation » de l'UAF & FA.

Un échange avec notre collègue de l'aéroport de Bologne début 2023, et représentante de l'ACI Europe au groupe de travail de l'AESA dédié à la réglementation sur l'assistance en escale, a été enrichissant. En effet, nos échanges ont permis de partager nos visions et de mettre en perspective nos soucis quotidiens. Cette expérience est sans doute à renouveler.

Je souhaiterais ajouter que la commission assistance en escale est ouverte sur l'extérieur. Nous travaillons depuis le lancement de cette commission avec la CSAE (Chambre syndicale de l'assistance en escale) et quelques entreprises d'assistance en escale du Bassin parisien en toute transparence.

SÉCURITÉ

Ce document, unique au monde, a été corédigé par l'UAF & FA avec Airbus Helicopters, la DSAC, la société Babcock (qui gère 30 hélicoptères du SAMU), la société WSP et le STAC. Ce guide synthétise un état des lieux du risque souffle des hélicoptères, de la réglementation et des bonnes pratiques à mettre en œuvre. Il rencontre un vif succès. C'est pourquoi il a été décidé d'en faire une version en langue anglaise destinée à l'international. Ce travail sera finalisé en fin d'année 2023.

Webinaires et manifestations organisés conjointement avec l'UAF & FA

Différents webinaires ayant pour thème la sécurité ont été organisés pour les exploitants d'aérodromes par la DGAC ou l'AESA avec le soutien et la participation de l'UAF & FA.

- Webinaire relatif à la mise en œuvre de la note d'information technique « Panneaux photovoltaïques » animé par la DSAC, le 2 février 2023.
- *Post Implementation Webinar on Global Reporting Format for Runway Surface Conditions, AESA*, le 1^{er} mars 2023.
- Webinaire APPSA3D du STAC, outil permettant une visualisation claire des dégagements aéronautiques et de leurs impacts, qui s'est tenu le mercredi 28 juin 2023.

L'UAF & FA ADHÈRE AU CSIRT AVIATION

L'association CSIRT Aviation France a été créée le 22 novembre 2022 à l'initiative du Conseil Cyber du Transport Aérien (CCTA). Elle a pour mission de constituer et mettre en œuvre un Computer Emergency Response Team sectoriel, véritable centre de ressources pour les entreprises et organisations du secteur de l'aviation, afin de développer l'écosystème national de la cybersécurité et d'apporter des solutions aux différents acteurs de l'aviation.

Dans un contexte marqué par un accroissement des risques et menaces cyber, notamment dans le secteur de l'aviation, l'UAF & FA et le CSIRT Aviation France ont décidé de collaborer en vue d'améliorer le niveau de cybersécurité des membres de l'UAF & FA. Il s'agit de les aider à mieux appréhender la menace cyber, à s'y préparer, à anticiper la gestion des éventuelles crises, et à entreprendre les actions nécessaires en cas d'attaque.

Aussi l'UAF & FA a-t-elle adhéré au CSIRT Aviation France en septembre 2023. De ce fait tous les adhérents de l'UAF & FA peuvent désormais bénéficier des services de base du CSIRT AVIATION en matière de cybersécurité du secteur de l'aviation qui se mettent progressivement en place.



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



LA PAROLE À



Aidan FLANAGAN

*Directeur opérations et capacités
aéroportuaires à l'ACI Europe*

Une partie des membres de l'UAF & FA a eu le plaisir de découvrir Adrian FLANAGAN en mai 2023 lors des Rencontres d'Ajaccio, où il est intervenu sur une séquence dédiée aux CDM pour les aéroports régionaux.

Pourriez-vous nous parler de votre parcours et de votre relation avec l'UAF & FA ?

J'ai rejoint l'ACI Europe en septembre 2018 en qualité de responsable de la sécurité, de la capacité, de l'ATM et du ciel unique européen. En novembre 2021, je suis devenu responsable de la capacité et des opérations aéroportuaires.

Dans ce rôle, je coordonne les travaux du comité technique, des opérations et de la sécurité (TOSC) et je travaille en étroite collaboration avec l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne (AESA), EUROCONTROL et la Commission européenne. J'ai également en charge la coordination des travaux de l'ACI Europe sur l'attribution des créneaux et je dois m'assurer d'une approche stratégique de l'optimisation des capacités aéroportuaires.

Les relations avec les membres actifs, aéroports ou associations des autres États sont essentielles. Sans eux, nous serions isolés et aveugles, loin du quotidien des exploitants. On compte sur leur expertise pour nous aider dans les dossiers techniques et réglementaires, ainsi que sur leurs liens avec les gouvernements nationaux qui restent des acteurs essentiels dans la politique européenne.

L'UAF & FA est un acteur majeur pour l'ACI Europe, car cette organisation recouvre une part importante de nos membres. Nos relations s'inscrivent dans la continuité, plus particulièrement depuis le processus de certification des aéroports de l'AESA.

L'UAF & FA participe à nos événements, pas seulement en tant qu'auditrice mais elle présente ou partage des sujets de préoccupation avec nous à Bruxelles. Cette année, par exemple, la problématique du temps de réponse des SSLIA a été portée à l'AESA par l'ACI Europe, mais le dossier avait été préparé en amont par l'UAF & FA et le groupe ADP.

L'UAF & FA est importante car elle regroupe tous les exploitants aéroportuaires français, ce qui n'est pas forcément le cas dans d'autres pays européens.

Mon intervention à Ajaccio a été une première, et m'a permis de découvrir la diversité des membres de l'UAF & FA et la variété des sujets abordés. J'ai été particulièrement surpris par l'ambiance amicale mais également de travail de l'association.

Vous qui avez une vision européenne de nos activités, quelle est votre vision ou celle de l'ACI Europe sur l'avenir ?

Il est difficile de répondre car nous avons vu comment la crise de la Covid-19 a bouleversé nos certitudes et notre quotidien. Notre vision du futur a également été mise en perspective. La résilience de l'industrie aéroportuaire face aux défis opérationnels, ainsi que la situation géopolitique et économique, et surtout l'urgence de la lutte contre le changement climatique, nous préoccupent tous.

Mais je reste optimiste sur notre avenir, car notre secteur s'est montré résilient et volontaire face aux difficultés.

Notre rôle va évoluer avec les transports du futur, mais l'avion n'a pas d'équivalent pour relier les citoyens européens entre eux, surtout dans les pays disposant de peu d'infrastructures ferroviaires.

Continuons à travailler ensemble, et à l'ACI Europe, nous avons beaucoup à gagner du travail collaboratif avec nos membres et en particulier avec l'UAF & FA.

NAVIGATION AÉRIENNE

Pour améliorer la qualité de service en aéroport dans le cadre des grèves à répétition du contrôle aérien, l'UAF & FA a soutenu en 2023 la proposition de loi Capo-Canellas. Dans un contexte de réduction des services du contrôle aérien, l'UAF & FA a également engagé une réflexion avec la DGAC et les compagnies aériennes sur les nécessaires évolutions du service AFIS. Avec le lancement d'un GT AFIS à l'été 2023, l'UAF & FA a parallèlement souhaité pouvoir s'appuyer sur l'expertise de ses membres pour toutes les questions AFIS.



NAVIGATION AÉRIENNE



Frédéric GUIGNIER, directeur de la stratégie et des ressources à la direction des services de la Navigation aérienne (DSR/DSNA), lors des Rencontres d'Ajaccio le 2 juin 2023, expose la nouvelle stratégie 2030 de la DSNA aux participants.

L'UAF & FA regrette que le désengagement des services de l'État sans contreparties financières ou sans solutions alternatives soit une réalité vécue par les plateformes d'aviation générale et d'affaires depuis de nombreuses années déjà (ILS, évaluateurs AFIS, procédures IFR, info aéronautique). Pour l'UAF & FA, les éventuelles solutions AFIS à mettre en œuvre pour remplacer le contrôle aérien devront répondre à plusieurs exigences préalables :

- Définir un financement du service AFIS au regard des missions fournies. Cette demande de l'UAF & FA est récurrente depuis plusieurs années. La refonte en cours de la réglementation relative aux redevances aéroportuaires est une opportunité à cet égard.
- Répondre au refus de certaines compagnies aériennes de décoller ou de se poser en AFIS et revisiter, à cette aune, la formation, les prérogatives et les responsabilités du personnel AFIS.

Lancement GT AFIS

Depuis plusieurs années, de plus en plus d'aérodromes d'aviation générale et d'affaires fournissent un service AFIS et sont confrontés à des exigences opérationnelles de plus en plus complexes.

La commission des aérodromes d'aviation générale et d'affaires (AGA) de l'UAF & FA aborde naturellement les questions relatives aux services AFIS mais sans avoir toujours le temps de les approfondir. Aussi a-t-il semblé opportun de mieux impliquer les collaborateurs AFIS des aérodromes dans les sujets techniques qui les concernent.

C'est pourquoi un groupe de travail AFIS (GT AFIS) a été créé et rattaché à la commission AGA. Les travaux spécifiques de ce GT AFIS ont débuté en septembre 2023.

Contrôle aérien et AFIS

La DSNA s'est rapprochée de l'UAF & FA dans la perspective de la mise en œuvre de sa nouvelle stratégie 2030, notamment sur le volet ressources pour le contrôle d'aérodrome.

La DSNA cherche à renforcer les effectifs du contrôle aérien sur les aéroports, là où cela lui apparaît nécessaire, et à supprimer les contrôleurs d'aérodromes ailleurs. La DSNA a clairement annoncé une phase préalable de concertation avec les exploitants d'aérodromes avant toute décision en la matière. La mise en place de services AFIS en substitution du contrôle aérien fait partie des éléments de réflexion de la DSNA.

CONSTITUTION DU GROUPEMENT DE COMMANDES UAF & FA TRANSFERT DE PROCÉDURES ET RELEVÉ D'OBSTACLES

La réglementation impose aujourd'hui une actualisation des procédures IFR dans un délai n'excédant pas cinq ans. Dans le contexte du transfert en cours des procédures IFR vers les aéroports, l'UAF & FA a œuvré à la constitution d'un groupement de commande afin d'obtenir les meilleures conditions du marché. Les Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), coordonnateurs du groupement de commandes, ont ainsi lancé un marché public à la toute fin 2022 pour les 22 aérodromes membres du groupement.

Le marché proposait un lot principal (suivi des procédures IFR) et un lot optionnel (mise à jour du fichier obstacles, ou création de ce fichier s'il n'existe pas).

Huit entreprises spécialisées ont été retenues (quatre pour chaque lot), et le marché a été attribué au final à deux sociétés dans des conditions favorables aux acheteurs.

ZOOM

GRÈVE DU CONTRÔLE AÉRIEN : LA PROPOSITION DE LOI CAPO-CANELLAS

Dans le contexte des grèves à répétition du contrôle aérien du premier semestre 2023, qui ont occasionné de nombreuses pertes de trafic tant pour les compagnies aériennes que pour les aéroports, et suite aux actions conduites par la FNAM et l'UAF & FA, le sénateur Vincent Capo-Canellas a déposé le 1^{er} mai 2023 une proposition de loi (PPL) relative à l'organisation de la navigation aérienne en cas de mouvement social. L'objectif premier de cette PPL était de permettre à

la DGAC d'ajuster la réduction du trafic (abattement des vols) à l'ampleur réelle du mouvement de grève. De fait, s'ils étaient soumis aux règles du service minimum en cas de grève, les contrôleurs aériens n'entraient pas dans le cadre de la loi Diard imposant aux salariés du transport aérien désireux d'exercer leur droit de grève une notification préalable. La DGAC était ainsi dans l'incapacité d'anticiper précisément les effets du mouvement social et d'adapter le trafic en consé-

quence. La PPL Capo-Canellas qui visait ainsi à mettre en œuvre, en cas de grève des contrôleurs, la prévisibilité nécessaire des services de la navigation aérienne, dans le strict respect de la constitutionnalité du droit de grève, a été votée au Sénat le 15 juin. Elle devait être votée par l'Assemblée nationale à l'automne ; le gouvernement ayant engagé une procédure accélérée sur cette PPL.

Dans ce contexte de discussion avec la DGAC et les compagnies aériennes, un atelier d'échanges a été organisé lors des Rencontres d'Ajaccio et les réflexions sur les aspects opérationnels se poursuivront avec le groupe de travail AFIS de la commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires.

La question du désengagement de la DSNA fait écho aux problématiques également soulevées par des exploitants d'aérodromes éprouvant des difficultés d'adaptation des programmes

de vols de certaines compagnies aux heures d'ouverture ATC, ou faisant face aux retards de fin de journée. L'UAF & FA a également porté en 2023 cette problématique auprès de la DSNA.

Suivi des procédures de vol IFR

Transfert des procédures de vol IFR aux exploitants

La DGAC a mis en place dès 2012 le cadre réglementaire du transfert des procédures d'approche aux instruments⁽¹⁾, et l'a concrétisé en complétant récemment la notion d'organisme porteur de projet (OPP), ce qui permet aujourd'hui le transfert de la procédure du concepteur vers l'exploitant d'aérodrome. Ce transfert ne concerne que les 47 aérodromes où la DSNA n'est pas présente.

Par ailleurs, la réglementation⁽²⁾ européenne en matière de déploiement du concept de navigation fondée sur les performances (PBN) exige l'établissement de procédures d'approche aux instruments de type RNP, incluant les trois lignes de minimums opérationnels LNAV, LNAV/VNAV (APV Baro) et LPV (SBAS) sur toutes les extrémités de piste aux instruments. L'UAF & FA avait soutenu la DTA pour rendre flexible cette dernière exigence, mais en vain face à la position des autres États de l'Union européenne.



Atelier « Évolution des missions AFIS », lors des Rencontres des aéroports français & francophones d'Ajaccio, le 1^{er} juin 2023.

(1) Par l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments. Cet arrêté a abrogé le précédent datant de 2012 et modifié en 2017.

(2) Règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission européenne du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

La transition énergétique est restée en 2023 au cœur des préoccupations de l'UAF & FA, qui s'est en outre fortement engagée dans toutes les questions sur la mise en œuvre des stratégies de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) et sur la communication et la transparence autour des sujets environnement, social et gouvernance des entreprises (ESG). Elle a enfin beaucoup œuvré en faveur de la préservation de la biodiversité dans les aéroports.



DÉVELOPPEMENT DURABLE

Feuille de route de décarbonation du transport aérien

Dans le cadre de la planification écologique française, l'UAF & FA a travaillé avec l'ensemble des acteurs du transport aérien dans l'élaboration d'une feuille de route de décarbonation du secteur. Cette feuille de route s'inscrit dans le cadre de l'article 301 de la loi climat et résilience et vise à la coordination des actions à mettre en œuvre par chacune des parties prenantes de la filière pour atteindre les objectifs de baisse de gaz à effet de serre (GES) fixés par la stratégie nationale bas carbone intersectorielle (SNBC). La feuille de route du transport aérien a, par conséquent, été construite en cohérence avec la SNBC pilotée par l'État en intégrant les exigences de la SNBC 2 tout en anticipant les futures orientations plus exigeantes de la SNBC 3.

La feuille de route pour le transport aérien s'est appuyée sur le modèle de projection des trajectoires de décarbonation développé par l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA) en 2019. Ce modèle a été adapté et amélioré, notamment pour déterminer les besoins en énergie (biomasse, énergie électrique décarbonée) qu'impliqueraient les trajectoires de décarbonation retenues.

Le secteur aérien a défini deux périmètres géographiques spécifiques : le périmètre français, couvrant les vols dont l'origine et la destination sont la France métropolitaine ou les outre-mer (conformément à la SNBC), et le périmètre international, englobant tous les vols au départ de la France vers l'international.

La feuille de route présente deux scénarios pour chaque périmètre géographique : « Action » et « Accélération ». Sur le périmètre français, le scénario « Action » projette une activité décar-



bonnée à près de 80 % d'ici 2050, compensant les émissions résiduelles pour atteindre un bilan carbone neutre. Ce scénario est aligné sur les objectifs de la SNBC 2 pour 2030 et permet de viser des objectifs plus élevés pour 2050. La décarbonation s'intensifie après 2030 grâce à l'utilisation accrue des carburants d'aviation durables (CAD) et à l'introduction d'avions plus performants. Le scénario « Accélération » sur le périmètre français projette une activité décarbonée à hauteur de 92 % d'ici 2050, avec une amélioration de 43 % des objectifs de la SNBC 2 à partir de 2030. Cela est rendu possible grâce à une plus grande incorporation de CAD et à une accélération de l'innovation. Ces scénarios prennent en compte une croissance du trafic de 0,8 % par an en passagers-kilomètres-transportés (PKT) intégrant le surcoût des CAD par rapport au kérosène, ainsi que l'impact des politiques environnementales nationales et européennes en place.

Sur le périmètre international, le scénario « Action » vise à une décarbonation de 77 % d'ici 2050, tandis que le scénario « Accélération » permettrait d'atteindre 91 % de décarbonation grâce à une incorporation accrue de CAD dès 2030 et à une accélération de l'innovation.

Ces deux scénarios sur le périmètre international prennent en compte une croissance du trafic de 1,1 % par an (en PKT) intégrant le surcoût des CAD par rapport au kérosène ainsi que l'effet des politiques environnementales mises en place aux niveaux national et européen.

Outre la projection sur la réduction d'émissions de CO₂, l'étude a établi les besoins en ressources en biomasse et énergie électrique nécessaires aux différents scénarios. Ils sont significatifs, mais atteignables. Le recours à la compensation est un complément aux efforts de décarbonation, en attendant que l'activation des différents leviers de décarbonation porte ses effets. Elle n'a pas vocation à s'y substituer.

LES LEVIERS PRINCIPAUX POUR DÉCARBONER L'AVIATION INCLUENT LE RENOUVELLEMENT DES FLOTTES, L'OPTIMISATION DES OPÉRATIONS, L'INCORPORATION DE CAD, ET L'INTRODUCTION DE TECHNOLOGIES INNOVANTES.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les leviers principaux pour décarboner l'aviation incluent le renouvellement des flottes, l'optimisation des opérations, l'incorporation de CAD, et l'introduction de technologies innovantes comme les aéronefs à hydrogène.

Les infrastructures de recharge de véhicule électrique (IRVE)

Les aéroports sont des hubs de mobilité générant de nombreux trajets, dont une partie importante en voiture, contribuant aux émissions de gaz à effet de serre. Afin de réduire cet impact, il est essentiel de favoriser une mobilité bas carbone en remplaçant les véhicules fonctionnant aux énergies fossiles par des véhicules électriques.

L'UAF & FA A COLLABORÉ AVEC L'AVERE FRANCE POUR ÉLABORER UN DOCUMENT DE POSITION SUR LES INFRASTRUCTURES IRVE EN AÉROPORT.

Les réglementations française et européenne imposent l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques dans les aéroports. En France, la loi d'orientation des mobilités (LOM) exige de tous les exploitants de parcs de stationnement non résidentiels de disposer, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins une place de stationnement équipée en point de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables toutes les 20 places de stationnement, soit 5 % des places de stationnement. Cependant, l'application stricte de la LOM, taillée sur mesure pour les bornes de recharge lente et individuelle sur les postes de stationnement, ne répond pas pleinement aux besoins des passagers et du personnel aéroportuaire.

Dans un contexte où une majorité des passagers se rendent à l'aéroport en se faisant déposer *via* les parkings-minute (durée de stationnement de 10 à 30 minutes), la solution de bornes de recharge lente induite par la LOM ne permet pas de satisfaire les besoins des passagers. De plus, ce modèle présente le risque d'une répartition non équitable des points de charge, car il est économiquement plus avantageux pour un aéroport de positionner les bornes dans les parkings à durée de stationnement plus courte (un à deux jours), qui sont généralement utilisés par une clientèle aisée ou d'affaires. Les aéroports doivent ainsi faire face à d'importants investissements pour équiper un grand nombre de places de stationnement, tandis que le faible taux d'utilisation des bornes lentes rend leur rentabilité difficile à atteindre.

En réponse à cette situation, l'UAF & FA a collaboré avec l'Avère-France, l'organisation professionnelle représentant les acteurs de l'électromobilité, pour élaborer un document de position sur les IRVE en aéroport. Ce document préconise de faire évoluer l'obligation réglementaire actuelle peu adaptée au secteur aéroportuaire en une obligation de service.

Plusieurs solutions techniques peuvent répondre aux attentes des utilisateurs en matière de chargement électrique à l'aéroport : des stations de recharge sur le modèle de station-service, des bornes de recharge rapide ou ultra-rapide mutualisées, des solutions technologiques de robot chargeur ou de pieuvre, ou encore un service de recharge avec voiturier, entre autres. Ces solutions permettraient aux aéroports de répondre à l'ensemble des besoins des passagers et du personnel de manière économiquement viable et en garantissant l'accessibilité des bornes à tous les types de clientèle.

Loi production EnR et ses décrets d'application

En 2023, l'UAF & FA a poursuivi ses travaux sur les textes réglementaires liés à la loi visant à accélérer la production d'énergies renouvelables (EnR). Une attention particulière a été portée au décret visant à établir une distinction entre les projets agrivoltaïques et photovoltaïques au sol sur certaines catégories de terrains.

L'UAF & FA a ainsi collaboré avec le Syndicat des énergies renouvelables (SER) afin de sensibiliser la DGAC et la DGEC aux conséquences du décret sur les projets développés sur les terrains dégradés, tels que définis dans les appels d'offres de la Commission de régulation de l'énergie (CRE), incluant les aéroports, les aérodromes et leur foncier.

Les délaissés aéroportuaire peuvent présenter en effet des enjeux agricoles sur une partie de l'emprise des projets photovoltaïques, c'est-à-dire des terrains déclarés par un agriculteur dans le cadre de la politique agricole commune (PAC) et faisant l'objet d'un bail précaire.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

LES PROJETS PHOTOVOLTAÏQUES JOUENT UN RÔLE CLÉ DANS LE DÉVELOPPEMENT DES ENR AU SEIN DES AÉROPORTS.

Convertir ces projets développés comme du solaire au sol en agrivoltaïsme répondant à un cadre plus strict et exigeant ne sera pas possible dans la très grande majorité des cas. La conséquence directe sera l'abandon des projets à défaut de pouvoir maintenir leur équilibre économique.

C'est pourquoi l'UAF & FA et le SER ont proposé que le décret d'application prévoit non seulement une non-rétroactivité des dispositions du décret sur les projets faisant déjà l'objet d'une demande d'autorisation mais aussi de faire entrer les terrains dégradés, au sens des cahiers des charges de la CRE dont les aérodromes, aéroports et leurs délaissés, dans la définition des terrains incultes afin de ne pas remettre en question les projets en cours de développement.

Bien que l'UAF & FA accueille favorablement les mesures concernant l'agrivoltaïsme, une typologie de projets bénéfique pour le secteur agricole, il est essentiel de considérer les spécificités des terrains aéroportuaires car les pro-

jets photovoltaïques jouent un rôle clé dans le développement des énergies renouvelables au sein des aéroports.

Responsabilité sociétale des entreprises (RSE)

Alors que le développement durable est un sujet au cœur des stratégies des différents aéroports français, ces stratégies sont souvent centrées sur des questions environnementales comme le changement climatique, la question

des déchets ou encore la biodiversité. Cependant, des tendances mondiales liées à la communication sur l'environnement, le social et la gouvernance (ESG) ont émergé ces dernières années, ainsi qu'un intérêt croissant de la communauté financière pour davantage d'uniformité et d'harmonisation dans les façons dont les organisations rendent compte des aspects liés au développement durable, y compris les sujets essentiels qu'elles choisissent de rapporter.

Au niveau européen, la *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) vise à améliorer les reportings des entreprises en introduisant des exigences de divulgation plus détaillées. Plus précisément, le texte garantit que les grandes entreprises divulgueront des informations sur les aspects clés du développement durable comme le respect des droits environnementaux, sociaux et humains ainsi que les facteurs de gouvernance. L'objectif de ce texte est de rendre les informations communiquées par les entreprises comparables, fiables et faciles à trouver.

Depuis un an, l'UAF & FA débat de ce sujet, qui a également fait l'objet d'une table ronde aux Rencontres UAF & FA 2023, à Ajaccio. Cette table ronde a rassemblé trois aéroports différents : Paris, Bordeaux et Montréal. Lors de cet échange, les aéroports ont pu exposer les particularités de leurs plateformes ainsi que la façon dont ils mettent en place une stratégie ESG à l'échelle de l'ensemble de leur structure.



La RSE est un sujet qui monte au sein du monde aéroportuaire. Une table ronde était consacrée à ce sujet lors des Rencontres des aéroports français & francophones à Ajaccio, table ronde sur la RSE avec Christelle DIJOUX, responsable qualité et RSE Aéroport de Bordeaux Mérignac, Martin MASSÉ, vice-président, Affaires publiques et VP, Développement durable – Aéroport de Montréal, et Samira SERKA, directrice du Pôle Stratégie et Performance RSE – groupe ADP.

DOSSIER



PROGRAMME EASEE 2

Le programme EASEE (Engagement des Aéroports pour la Sobriété Énergétique et l'Environnement), financé dans le cadre du programme CEE entre 2020 et 2022, est devenu un cadre de référence en matière de réduction des consommations énergétiques pour les gestionnaires de plateforme aéroportuaire. L'UAF & FA a maintenant pour ambition d'élargir son périmètre, au-delà des seuls exploitants aéroportuaires, aux autres parties prenantes de l'écosystème aéroportuaire (assistants en escale, commerces, compagnies aériennes, etc.).

Le programme EASEE est adossé à la méthodologie du programme *Airport Carbon Accreditation (ACA)*. Le programme ACA est la seule démarche volontaire, internationalement reconnue, visant à gérer et à réduire les consommations énergétiques et les émissions de carbone du secteur aéroportuaire. Fondé sur des méthodologies internationalement validées, ce programme offre aux aéroports un cadre commun pour la gestion active des émissions de gaz à effet de serre et la réduction des consommations énergétiques, avec des indicateurs mesurables.

Le programme ACA permet de conduire et d'évaluer les efforts des exploitants d'aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de carbone à travers quatre niveaux d'accréditation. Grâce à l'appui du programme EASEE, 73 aéroports et aérodromes français sont désor-

mais engagés dans cette démarche de sobriété énergétique, leurs bilans étant certifiés par des vérificateurs externes et indépendants. Le programme EASEE a ainsi permis une réduction de près de 300 GWh pour une année pour l'ensemble des participants. Cette quantification a été possible grâce au cadre et aux méthodes de suivi du programme ACA.

Dans la continuité du programme EASEE, le programme EASEE 2 vise à s'attaquer aux consommations énergétiques de toutes les parties prenantes de la plateforme aéroportuaire, afin d'établir une feuille de route de sobriété énergétique et de décarbonation de l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire. Cette initiative vise à réaliser les économies d'énergie les plus importantes possibles au sein d'un écosystème complexe aux acteurs nombreux, dans lequel la consommation énergétique des tiers

(par rapport à l'exploitation aéroportuaire) représente une part significative de la consommation énergétique totale de la plateforme.

L'UAF & FA a donc souhaité proposer, dans le cadre de l'appel à projets CEE 2023, un nouveau programme, EASEE 2, qui a pour objectif d'accompagner les aéroports dans une démarche de réduction encore plus ambitieuse de leurs consommations énergétiques et de leurs émissions de CO₂ intégrant largement les émissions de scope 3 de l'exploitant aéroportuaire et facilitant la co-construction d'une feuille de route pour l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire. Ce programme permettra en matière de sobriété et de décarbonation de mettre en relation tous les acteurs de la plateforme aéroportuaire et de renforcer les liens entre les aéroports au niveau national, afin de favoriser la diffusion des bonnes pratiques.

Le programme s'articule autour des axes suivants :

- 1 La communication autour du programme et la sensibilisation de l'ensemble des acteurs du secteur aérien (exploitants d'aéroports et autres parties prenantes) aux enjeux de sobriété énergétique et d'énergie-climat.
- 2 La mise à disposition de ressources (outils numériques, guides méthodologiques, études et recherches, supports de communication et de formation) permettant aux acteurs de l'écosystème aéroportuaire de monter en compétence sur la définition et la mise en œuvre concrète d'une stratégie de réduction des émissions de CO₂ et des consommations énergétiques à l'échelle de la plateforme.
- 3 L'accompagnement technique à l'évaluation de l'empreinte carbone et énergétique des aéroports, à la définition d'objectifs de réduction, à la mise en place d'un plan d'action de réduction et à l'obtention de l'accréditation à l'ACA.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Benchmark RSE

L'UAF & FA a lancé un benchmark auprès de ses adhérents afin de recueillir un aperçu de l'état d'avancement des stratégies RSE des aéroports français. Cette étude a également pour objectif d'identifier et de comprendre les contraintes auxquelles les aéroports font face lors de la mise en œuvre de leurs stratégies RSE.

Les résultats de ce benchmark ont été portés dans une note réalisée par l'UAF & FA sur la RSE.



Guide « Gérer la transition zéro-phyto en contexte aéroportuaire »

Pour accompagner l'ensemble des aéroports dans leur transition vers le zéro-phyto, l'UAF & FA a lancé fin 2021 le projet « Aéroports Zéro-Phyto ». En collaboration avec le groupe ADP, ce projet repose sur l'analyse croisée des retours d'expérience des aéroports en matière de suppression des produits phytosanitaires. L'objectif de cette démarche est de fournir des outils opérationnels pour accompagner les aéroports tout au long de leur phase de transition.

Le guide, financé par l'Office français de la biodiversité (OFB), s'organise en trois parties. La première partie offre au lecteur un aperçu de la méthode à mettre en œuvre pour une transition zéro-phyto efficace résumée en sept leviers clés. Pour accompagner une approche transversale, la partie 2 propose dix zooms : six zooms « thématiques connexes » expliquant les interactions entre le zéro-phyto et des projets connexes, et quatre zooms « outils et démarches » pour une transition vertueuse. La partie 3, qui s'adresse plus particulièrement aux services techniques, présente l'ensemble des solutions mises en œuvre par les gestionnaires pour se passer des produits phytosanitaires. Les problématiques étant différentes selon l'endroit de la plateforme, l'emprise aéroportuaire a été modélisée en sept types d'espaces (les surfaces de prairies, la clôture de sûreté, etc.). Pour chaque espace, une fiche technique présente les différentes situations rencontrées, les objectifs fonctionnels affiliés, la ou les stratégies possibles pour un entretien zéro-phyto, ainsi que des conseils pour faciliter sa mise en place.

Journée de la biodiversité du 10 mai

L'UAF & FA a organisé, en partenariat avec l'association Aéro Biodiversité et la DGAC, le séminaire « Biodiversité des prairies aéroportuaires : une richesse à développer ». Cet événement, qui a eu lieu le 10 mai à Paris, s'est déroulé autour de deux tables rondes. La première a abordé la question de la fauche dans les aéroports et a présenté les bonnes pratiques en matière d'entretien des espaces aéroportuaires, en mettant l'accent sur les aspects techniques et organisationnels. La deuxième table ronde a été consacrée au lancement du guide produit par l'UAF & FA sur la mise en œuvre de la démarche Zéro-Phyto. Le président du conseil scientifique d'Aéro Biodiversité, le professeur François BOUVIER, qui est également attaché honoraire au Muséum national d'Histoire naturelle, a clôturé le séminaire avec un exposé sur des sujets émergents relatifs aux prairies aéroportuaires. Il a abordé des thèmes tels que les potentiels impacts du photovoltaïque sur la biodiversité, la captation de CO₂ par les prairies aéroportuaires et l'adaptation au changement climatique.



Présentation du guide « Gérer la transition zéro-phyto » de l'UAF & FA lors de la journée de la biodiversité du 10 mai, par Sylvain LEJAL, groupe ADP, Sylvie VIEUXLOUP, Aéroports de la Côte d'Azur, Dominique POUJEAUX, ministère de la Transition écologique, et Roland DEROO, STAC.

ZOOM

COMMISSION MÉTIER DÉVELOPPEMENT DURABLE

La commission développement durable est organisée en divers groupes de travail thématiques, favorisant ainsi la fluidité de ses activités et la possibilité de traiter les différents sujets de manière plus approfondie. En raison de la nature transversale des sujets liés au développement durable, la commission collabore étroitement avec d'autres commissions, notamment avec les commissions technique, RH, communication, assistance en escale, ainsi qu'accès et stationnement, pour aborder une variété de sujets :

Réalisation des études d'approche équilibrée	Calculatrice des émissions CO ₂ des engins de piste	Gestion des déchets	Décret tertiaire
Réglementation environnementale RE2020	Lutte contre le greenwashing	Impact de la décarbonation sur les métiers aéroportuaires	

Après plusieurs années à la présidence de la commission développement durable, Sylvie VIEUXLOUP quitte ses fonctions au sein de la commission ainsi que son poste aux Aéroports de la Côte d'Azur. Dans ce contexte, l'UAF & FA accueille un nouveau président à la commission : Romain WINO. Géographe de formation, Romain a d'abord exercé des fonctions de chef de projet marketing à l'aéroport Marseille-Provence (AMP) avec pour mission de développer la zone de chalandise en structurant les transports en commun. Il a ensuite contribué au développement des lignes aériennes dans le contexte de lancement de mp2 (aujourd'hui Terminal 2 d'AMP). Cette mission a

ensuite été complétée par la mise en œuvre d'une démarche de marketing territorial avec les forces vives de la Provence avec pour objectif de développer une symbiose aéroport-territoire. Aujourd'hui chef de département RSE, cet engagement territorial s'approfondit avec la con-

tribution d'AMP aux enjeux de développement durable et la recherche d'un impact positif sur son territoire. L'UAF & FA tient également à saluer Aurélie RIFFLART, responsable environnement à l'aéroport Nantes-Atlantique, en tant que nouvelle vice-présidente de la commission.



Romain WINO, intervenant de la table ronde consacrée aux Territoires et transition énergétique des aéroports, aux Rencontres des aéroports français & francophones à Marseille en 2022.

COM-
-MUN
ICA=
TION



COMMUNICATION

Congrès 2022

Les « attractivités aéroportuaires » à l'aune de l'urgence climatique, de l'inflation, de la guerre en Ukraine, notamment, ont fait l'objet de débats lors du Congrès de l'UAF & FA de 2022. Le transport aérien qui subit encore les effets de la crise sanitaire, avec un trafic qui n'a toujours pas atteint le niveau de 2019, est aujourd'hui la cible d'un certain nombre de critiques. Les aéroports doivent ainsi justifier de plus en plus leur utilité économique, leur rôle au sein des territoires, et mettre en avant les actions entreprises pour réduire leur impact environnemental. Après un tour d'horizon du trafic et des défis qui attendent les aéroports européens à court et moyen terme, présenté par le directeur général de l'ACI Europe, Olivier JANKOVEC, le sujet de la nécessaire réforme de la régulation a fait l'objet d'une table ronde spécifique. La question des différentes fonctions possibles des aéroports a été abordée dans le cadre d'une table ronde au titre provocateur « Aéroport zéro passager ? ». Côté environnement, une table ronde dédiée au « chambardement énergétique », auquel sont confrontés les aéroports, a permis de montrer les innovations de l'aviation légère électrique en pleine évolution. La décarbonation de l'aviation

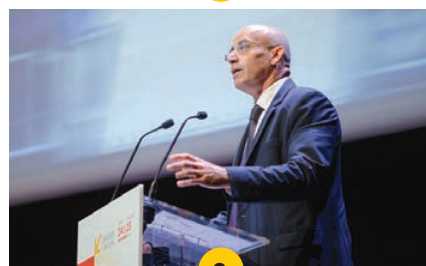
et la résilience du secteur suite à la crise de la Covid-19, ont été les sujets principaux évoqués par Nicolas RALLO. Enfin, Augustin de ROMANET, président-directeur général du groupe ADP, a partagé sa vision de l'aéroport, à la fois nœud multimodal et hub énergétique. La matinée a été clôturée par le président de l'UAF & FA, Thomas JUIN, et le ministre chargé des Transports, Clément BEAUNE. La charte d'engagement des acteurs du transport aérien français en faveur de la qualité de service en aéroport a été signée par le ministre, l'UAF & FA et les autres représentants des acteurs du transport aérien présents à l'issue de la matinée.



6



7



8



3



4



1



2



5

1 - Laurent POGGI, directeur des Concessions aéroportuaires de Corse du Sud ; **2** - Olivier JANKOVEC, directeur général de l'ACI Europe ; **3** - Michel LAMALLE, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts – CGEDD et Odile CHEREL, chargée de mission développement durable et transition énergétique – DGAC/DTA ; **4** - Le ministre chargé des Transports, Clément BEAUNE ; **5** - Table ronde dédiée au « chambardement énergétique » avec, David BIDOU, directeur de l'aéroport Auch-Gers, Jean-Luc CHARRON, président de la FFA, Didier ESTEYNE, directeur technique & pilote d'essai – VoltAero, et Jean-Jacques LABADIE, directeur général adjoint - Amelia ; **6** - Signature de la charte de qualité de service en aéroport ; **7** - Augustin de ROMANET, président-directeur général du groupe ADP ; **8** - Thomas JUIN, président de l'UAF & FA, lors de son discours de clôture du Congrès de l'UAF & FA de 2022.

COMMUNICATION

Les Rencontres d'Ajaccio Corse 2023

Les Rencontres des aéroports français & francophones se sont tenues à Ajaccio, en Corse, du 31 mai au 2 juin 2023. Mêlant séances de travail et temps de convivialité, ces Rencontres sont avant tout un lieu d'échanges et de débats entre professionnels de l'exploitation aéroportuaire. Qualité de service, mobilité électrique, utilisation des données, développement des énergies renouvelables, décarbonation, responsabilité sociétale des entreprises, les nouveaux métiers, le duty free, ont notamment fait partie des nombreuses thématiques qui ont été abordées cette année, soit sous la forme d'ateliers, soit sous la forme d'interventions ou de tables rondes lors des séances plénières.



1



2



3



4



5

Un nouveau record a été atteint cette année, avec 550 congressistes qui ont participé à cet événement. Un grand merci à nos partenaires – sponsors et exposants – encore au rendez-vous, sans lesquels cet événement n'existerait pas. Ils apportent, en plus de leur soutien, leur expertise, leur vision et leurs solutions aux problèmes qui se posent aux exploitants aéroportuaires. Les Rencontres, c'est aussi la force du collectif !



6



7



8

1 - Stéphane SBRAGGIA, maire de la Ville d'Ajaccio, Jean DOMINICI, président de la CCI de Corse et Gilles SIMEONI, président du Conseil exécutif de Corse ont ouvert ces Rencontres 2023 d'Ajaccio devant un public nombreux ; **2** - Les sponsors de la soirée d'accueil des Rencontres, AMADEUS & AIR BP, respectivement représentés par Hélène LAMBERT, responsable Sales Operations et Xavier HOTTIN, France General Aviation/ Military senior Account Manager ; **3** - Atelier « Un nouveau regard sur le foncier : la production des énergies renouvelables sur site – l'exemple du photovoltaïque » animé par Bruno CAÏTUCOLI, conseiller aéronautique, ancien directeur du BEA d'État – EDF Renouvelables, Guillaume FLACHAT, directeur développement des territoires – EDF SA, Lise GASCARD, consultante aéronautique – To70, Hélène CASSIER, experte en évaluation immobilière ; **4** - La table ronde sur l'adaptation des aéroports au changement climatique a réuni Rachel BURBIDGE, *Environmental Policy Officer* – Eurocontrol, Sylvain LEJAL, *Safety Environment Manager* – Aéroport d'Orly, Alexia TEISSEIRE, responsable qualité sécurité conformité – Aéroport d'Ajaccio et Isabelle VANDROT, chef du département développement durable et environnement - Aéroports de la Côte d'Azur ; **5** - Valérie VESQUE JEANCARD, directrice déléguée France & Caraïbes et Amérique hispanophone chez Vinci Airports, a ouvert les débats vendredi matin sur les défis aéroportuaires, avec le retour d'expérience de Vinci Airports, grand réseau international ; **6** - Les sponsors de la soirée de Gala représentés par Isabelle FOURMENTIN, directrice générale – JC DECAUX AIRPORT & Vincent ROMET CEO France & Luxembourg – LAGARDÈRE TRAVEL RETAIL, aux côtés de Thomas JUIN, président de l'UAF & FA ; **7** - La biodiversité n'était pas en reste avec cette présentation de Yann BOBINET, chef de projet environnement - responsable SME – Groupe ADP, sur la dépendance des aéroports à la biodiversité ; **8** - Thomas JUIN, président de l'UAF & FA, a clôturé les Rencontres.

COMMUNICATION

La conférence de presse

La conférence de presse annuelle s'est tenue mardi 21 mars 2023. Après deux années marquées par la crise de la Covid-19, le trafic sur les aéroports français est entré dans une phase de reprise, même s'il reste encore nettement en dessous de son niveau de 2019 puisqu'il faut remonter à l'année 2013 pour retrouver le trafic passagers de 2022. Cette conférence de presse est

également chaque année l'occasion pour l'UAF & FA de faire le point sur les sujets qui fâchent les aéroports, tels que le financement des missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires, la hausse de la T2S, ou la dégradation de la qualité de service, qui impactent la compétitivité des aéroports français.



Talents d'Aéroports 2023

Hicham EDDAHABI, opérateur CCO de l'aéroport de Casablanca (ONDA) depuis 1996, a gagné le concours des Talents de 2023.

Passionné depuis sa jeunesse de peinture et titulaire d'un diplôme d'études de l'art, il en a fait son occupation essentielle durant son temps libre. Ses œuvres ont déjà été exposées. Son travail artistique est consacré à la richesse de son patrimoine et à des scènes quotidiennes de la vie de son pays, le Maroc. Ce concours permet à des personnes travaillant dans un aéroport français ou francophone de présenter leur(s)



talent(s) artistique(s). Le gagnant peut exposer ses œuvres sur un stand qui est mis à sa disposition gracieusement lors des Rencontres de l'année. Neuf dossiers de candidature aux multiples talents ont été déposés en 2023. Le jury était composé cette année de Guy MARGUET, coordinateur projets et méthodes, de l'aéroport de Genève et président de la commission métier technique de l'UAF & FA, à l'initiative de ce concours, Catherine VASSAUX, responsable RH de l'aéroport de Bordeaux et présidente de la commission métier RH, David CANNARD, rédacteur en chef d'*Aéroport lemag*, et de l'équipe communication de l'UAF & FA.

NOUVELLE RECRUE



Fatima AIT BAAD
Chargée de communication digitale

« Je m'appelle Fatima Ait Baad, je suis ravie de rejoindre l'équipe de l'UAF & FA en tant que chargée de communication digitale jusqu'en septembre 2024. Après avoir obtenu ma licence en Commerce et Affaires Internationales à l'Université Paul-Valéry de Montpellier, je me suis installée à Paris pour poursuivre mes études en Master en administration et échanges internationaux « Commerce électronique et réseaux sociaux » à l'AEI International School de l'Université Paris-Est Créteil.

Outre mon expérience dans le domaine du référencement SEO et de l'e-marketing, j'ai pu découvrir les métiers de la communication durant mon stage en tant que chargée de communication interne au sein du groupe Orange. J'aime explorer de nouveaux secteurs et l'UAF & FA m'offre l'opportunité de découvrir le monde du transport aérien dans le cadre de ma dernière année de Master en alternance.

Je suis très enthousiaste à l'idée d'entamer cette nouvelle aventure professionnelle. »

COMMUNICATION

RÉSEAUX SOCIAUX : bilan des pages LinkedIn et X de l'UAF & FA

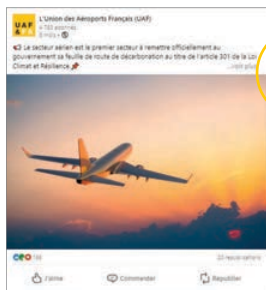


Nos événements, et notamment les Rencontres des aéroports français & francophones, ont été l'occasion d'échanges sur le front des réseaux sociaux, avec une forte augmentation des abonnements et des taux d'impression qui ont été parmi les plus importants de l'année. Le sujet de l'environnement est le sujet majeur de l'année pour l'UAF & FA et sa communauté. Preuve en est avec le post sur la feuille de route du transport aérien qui a suscité le plus de réactions cette année.



Sur X, les posts sont destinés aux décideurs, politiques et journalistes. Les exploitants d'aéroports membres de l'UAF & FA, ainsi que les partenaires, sont moins présents sur cette plateforme que sur LinkedIn. Les deux réseaux sont donc complémentaires pour l'expression de l'UAF & FA.

TOP 3 posts LinkedIn



1

Feuille de route de décarbonation/article 301

Remerciements des Rencontres d'Ajaccio

2



3

Ouverture du Congrès UAF & FA 2022

TOP 3 tweets X



1

Feuille de route de décarbonation #LoiClimat

Rencontres d'Ajaccio 2023

2



3

Publication du rapport de branche 2022

COMMUNICATION

PUBLICATIONS, ÉTUDES & OUTILS



Étude OXERA
« Étude des lignes transversales
en France » (février 2023)



**Statistiques
de trafic 2022**
(avril 2023)



**Guide « Gérer la transition
zéro-phyto en contexte
aéroportuaire »**



Étude Arthur D. LITTLE
« Enjeux, opportunités et challenges
pour l'aviation générale et d'affaires,
en partenariat avec la F NAM, le GIPAG,
l'EBAA France, le SNEH et la DGAC »
(septembre 2023)

ZOOM

COMMISSION MÉTIER COMMUNICATION

Création d'une boîte à outils pour communiquer efficacement sur l'environnement



La présidente de la commission, Emilie CABANNES (à droite), responsable communication de l'Aéroport de Biarritz et la vice-présidente, Julie LECOMTE (à gauche), directrice de projets et de la communication France, chez VINCI Airports.

Pourquoi avoir créé cette boîte à outils ?

Le transport aérien fait l'objet d'une grande attention en matière environnementale, de la part du grand public, des journalistes et de nombreux experts dans ce domaine. De nombreuses allégations, parfois non fondées, circulent et dégradent la réputation de notre secteur. Par ailleurs, en tant qu'aéroports, nous pouvons parfois communiquer maladroitement entraînant un buzz négatif autour de nos prises de parole, que ce soit sur les réseaux sociaux, dans les médias traditionnels ou à travers certains visuels publicitaires.

En tant que communicants d'aéroport, nous avons ressenti le besoin de nous outiller pour ne pas tomber dans les pièges du greenwashing, en nous appuyant sur des recommandations concrètes sur les formulations à éviter ou à privilégier, en faisant référence à des données reconnues et fondées, et en ayant une meilleure connaissance des nombreux leviers d'intervention qui sont à disposition des aéroports pour réduire leur impact sur l'environnement.

Que va-t-on trouver dans cette boîte à outils ?

Un groupe de travail au sein de la commission communication, avec l'appui de la commission développement durable, a travaillé sur une boîte à outils comprenant :

- une présentation du cadre environnemental qui s'impose aux aéroports, aux niveaux international, européen et national ;
- un lexique pour permettre d'utiliser les mêmes définitions sur la thématique de l'environnement ;

- des infographies comprenant les principaux chiffres clés dans ce domaine ;
- un guide des bonnes pratiques pour ne pas tomber dans les pièges du greenwashing ;
- une foire aux questions pour éclairer l'ensemble des communicants.

Cette boîte à outils évolutive doit permettre aux communicants de s'appuyer sur une base fiable et vérifiée afin de mieux communiquer sur l'environnement, et ainsi contribuer à véhiculer une image plus positive de notre secteur en France.

La commission communication en réunion dans les locaux de l'UAF & FA avec la commission marketing sur la problématique de la communication environnementale.



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**
Président **Romain WINO**

FACILITATION
Co-présidents **Ludovic GAS** et **Marc WALLACH**

FINANCE ET RÉGULATION
Président **Dominique SENGLIN**

**INFORMATIQUE
ET INNOVATION**
Président **Thomas FERCOT**

**MARKETING
ET STRATÉGIE COMMERCIALE**
Co-Présidentes **Delphine LE SEC'H**
et **Emily JAMES**

COMMUNICATION
Présidente **Émilie CABANNES**

QUALITÉ
Présidente **Emmanuelle PLANTEY**

RESSOURCES HUMAINES
Présidente **Catherine VASSAUX**

JURIDIQUE
Président **Rémy JOËSSEL**

SÉCURITÉ
Président **Denis AUDEMAR**

SGS / COMPLIANCE MONITORING
Présidente **Magali PICAULT**

SÛRETÉ
Présidente **Sandrine PIERAZZI**

TECHNIQUE
Président **Guy MARGUET**

GT balisage
Président **Arnaud GUIHARD**

GT infra
Président **Kenrich SHITALOU**

GT immobilier
Président **Lionel LASSAGNE**

GT Formation
Présidente **Cathy HERVY**

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
& facilitation
Gaël LÉON
g.leon@uaf.aeroport.fr

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

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

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

Secrétariat
Mounia M'SELLEK
01 40 65 98 68
secretariat@uaf.aeroport.fr

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