



»» **RAPPORT D'ACTIVITÉ**
2019

U A F
& F A

**UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS**

SOMMAIRE

ÉDITO

» 3

L'UAF & FA
EN QUELQUES
DATES

» 4

PERSPECTIVES
2019

» 6

ÉCONOMIE
ET FISCALITÉ

» 9

JURIDIQUE

» 12

SOCIAL

» 13

SÉCURITE, SÛRETÉ
ET NAVIGATION
AÉRIENNE

» 15

DÉVELOPPEMENT
DURABLE

» 18

LES
ÉVÉNEMENTS
UAF & FA

» 20

ÉTUDES
ET PUBLICATIONS

» 22

ÉDITO DU PRÉSIDENT

L'URGENCE CLIMATIQUE EST L'AFFAIRE DE TOUS

L'urgence climatique est l'affaire de tous.

Si l'année 2019 a été marquée par de nombreuses critiques autour des nuisances environnementales du transport aérien, constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes et aéroports n'ont pas attendu cette année et les polémiques pour s'engager dans une démarche de développement durable.

L'hostilité nouvelle à nos activités, qui dépasse le cadre purement français, a pourtant bousculé le transport aérien européen et profondément abîmé l'image de notre secteur dans l'opinion publique ; et ce en dépit des résultats indéniables, obtenus ces 20 dernières années, notamment en matière de performance énergétique.

Surfant sur ce contexte, et pressés par les besoins de financement de l'AFITF, les pouvoirs publics ont décidé la mise en œuvre, à partir du 1^{er} janvier 2020, d'une écocontribution sur les billets d'avion. C'est, à notre sens, une occasion manquée pour la France d'accompagner et d'accélérer l'indispensable transition écologique de notre secteur.

Le transport aérien n'est naturellement pas opposé par principe à la fiscalité écologique, à la double condition qu'elle ne vienne pas peser sur le seul transport aérien français aux dépens de la connectivité aérienne des territoires et qu'elle contribue par ses recettes à la transition écologique du secteur.



**THOMAS
JUIN**

*Président
de l'UAF & FA*

*Les
aéroports
prennent
pleinement
leur part
de l'effort
collectif*

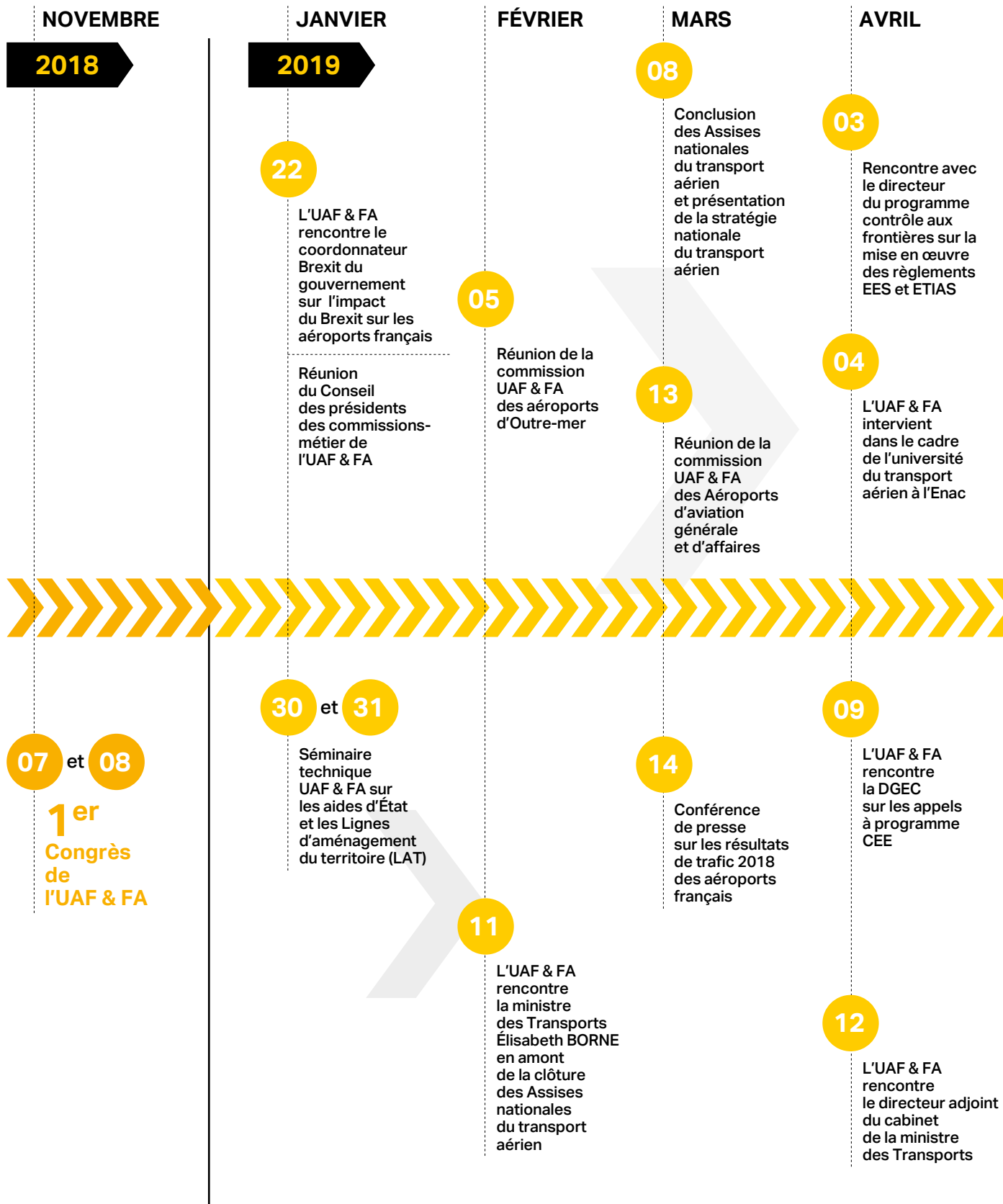
Ce n'est malheureusement pas le cas de l'écocontribution telle qu'imaginée par la France dans le PLF 2020. L'écocontribution est une nouvelle taxe franco-française au même titre que la taxe de solidarité. Elle ne favorisera en rien la transition écologique du secteur puisque les nouvelles recettes fiscales iront directement à l'AFITF, au détriment des investissements des acteurs de la filière dans le développement durable.

Et pourtant, les besoins de financement pour la transition écologique du secteur sont colossaux tant en matière de recherche pour l'avion de demain que pour la mise en place à court et moyen termes d'une filière française de biocarburant, compétitive et efficiente.

Il faut aujourd'hui aller plus loin dans nos efforts contre le changement climatique. Notre secteur a la claire conscience des enjeux. C'est le sens du rapprochement inédit de tous les acteurs de la filière – constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes, aéroports – pour mettre en œuvre une véritable stratégie en matière de transition écologique.

Les aéroports prennent leur part de l'effort collectif. En juin dernier, l'ACI EUROPE engageait résolument les aéroports européens sur la voie de la neutralité carbone sans compensation des émissions résiduelles. L'UAF & FA souscrit pleinement à ces nouveaux engagements. Nous entendons également renforcer, dans les mois qui viennent, la mobilisation des aéroports français autour de la démarche *Airport carbon accreditation* (ACA), avec pour objectif d'engager tous les aéroports français, quelles que soient leur taille et leur activité, dans la réduction de leurs émissions de CO₂ à l'horizon 2022.

L'UAF & FA EN QUELQUES DATES



MAI

15 au 17

Rencontres des aéroports français et francophones à Biarritz

15

Conseil de la Francophonie de l'UAF & FA

Réunion de la commission UAF & FA des Aéroports d'aviation générale et d'affaires

Réunion de la commission UAF & FA des aéroports d'Outre-mer

22

L'UAF & FA présente à la DGAC sa position sur la réforme de la régulation aéroportuaire

JUIN

12

Rencontre à la DGAC sur les négociations de droits de trafic pour les aéroports métropolitains

13

Réunion à la DGAC sur les négociations de droits de trafic pour les aéroports d'Outre-mer

17 au 21

Salon du Bourget

21

Dans une tribune l'UAF & FA s'oppose à la proposition parlementaire de supprimer des lignes aériennes intérieures françaises au bénéfice du transport ferroviaire

Signature de la charte d'engagement des acteurs du transport aérien en faveur de la lutte contre le changement climatique

26

Les aéroports européens s'engagent à la neutralité carbone sans compensation des émissions résiduelles d'ici à 2050 lors de l'AG de l'ACI EUROPE

JUILLET

09

La ministre Élisabeth BORNE annonce la mise en œuvre d'une écotaxe à partir du 1^{er} janvier 2020

L'UAF & FA dénonce dans un communiqué de presse le mauvais coup porté à la connectivité des régions françaises par la mise en place de l'écotaxe

16

Audition de l'UAF & FA par la mission sénatoriale d'information Transports aériens et aménagements des territoires

23

L'UAF & FA alerte par courrier le 1^{er} ministre sur l'impact cumulé d'un Brexit sans accord et de l'écotaxe sur la fiscalité du transport aérien

30

Réponse de l'UAF & FA à la consultation sur les aides d'État lancée par la Commission européenne

SEPTEMBRE

06

L'UAF & FA présente sa position sur les aides d'État à la DG COMP à Bruxelles (Commission européenne)

17

Réunion du Conseil des présidents des commissions-métier de l'UAF & FA

20

Réunion de la commission UAF & FA des aéroports d'Outre-mer

30

Dépôt par l'UAF & FA du projet de programme EASEE (Engagement des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement) dans le cadre de l'appel à projets CEE 2019

OCTOBRE

01

L'Arafer devient l'Autorité de régulation des transports (ART) et intègre la régulation aéroportuaire

Réunion de la commission UAF & FA des Aéroports d'aviation générale et d'affaires

Présentation des résultats de l'enquête UAF & FA sur les contacts radio autour des aérodromes

03

Présentation du rapport de la mission sénatoriale d'information Transports aériens et aménagements des territoires

18

Réunion des dirigeants (Air France, Airbus, FNAM, GIFAS, ADP, UAF & FA) relative à la stratégie filière de développement durable

21

1^{re} réunion du comité consultatif relatif aux passages aux frontières

**NICOLAS
PAULISSEN**

*Délégué général
de l'UAF & FA*



QUELS ONT ÉTÉ LES PRINCIPAUX CHANTIERS DE L'UAF & FA EN 2019 ?

L'année 2019 a d'abord vu la clôture des Assises du transport aérien. Si l'UAF & FA a regretté publiquement l'absence de mesures en faveur de la compétitivité du transport aérien, nous nous sommes réjouis d'avoir obtenu au cours de ces Assises l'ouverture de deux chantiers importants pour nos aéroports : la refonte de la réglementation sur les lignes d'aménagement du territoire (LAT) et l'augmentation des crédits qui y sont consacrés, ainsi que la mise à jour de la réglementation relative au SSLIA. Ces chantiers sont actuellement en cours sous la houlette de la DGAC. Nous participons activement aux travaux.

Dans ces deux chantiers, l'idée est de simplifier la réglementation française tout en l'actualisant et en la mettant en cohérence avec la réglementation européenne.

Le feuilleton du Brexit nous a également tenus en haleine, comme dans toute l'Europe. Les aéroports français ont d'abord dû faire face aux nécessaires préparatifs de réaménagement des espaces dédiés aux contrôles des personnes et des bagages dans la perspective d'un Brexit sans accord. Un grand nombre d'aéroports régionaux ont dû faire face à des augmentations de coûts non prévues. Nous avons également alerté les pouvoirs publics sur l'impact qu'aurait un Brexit sans accord sur la fiscalité du transport aérien, avec, si rien n'est fait, des pertes de connectivité à la clef pour les territoires français.

En ce qui concerne les contrôles aux frontières, nous avons redit au ministère de l'Intérieur nos inquiétudes quant à la mise en œuvre à l'horizon 2022-2023 des règlements européens ETIAS et EES. Nous avons obtenu l'ouverture d'une concertation avec les pouvoirs publics : les enjeux sont importants pour nos aéroports tant en matière de fluidité et de qualité de service que d'aménagement des espaces.

Au niveau européen, nous suivons attentivement les réflexions en cours de la Commission européenne sur les aides d'État. Le régime européen des aides d'État devrait être révisé dans les 2 à 3 ans qui viennent. Nous avons d'ores et déjà communiqué à la Commission notre position.

Nous plaçons à la fois en faveur de la pérennisation, pour tous les aéroports de moins de 3 millions de passagers, des aides au fonctionnement appelées à disparaître après 2024, et dans un souci de simplification et de souplesse, nous entendons voir étendre le Règlement RGEC aux aéroports de moins de 700 000 passagers.

Dans la perspective de la révision des aides d'État, nous avons également co-financé avec l'ACI EUROPE une étude qui doit venir, analyses et chiffres à l'appui, en soutien à nos positions et à nos arguments. Nous avons également beaucoup œuvré pour définir des positions communes avec l'ACI EUROPE et la DGAC afin de mieux peser dans les décisions à Bruxelles.

L'ACTUALITÉ PROFESSIONNELLE A ÉTÉ AUSSI MARQUÉE EN 2019 PAR LA DÉCISION D'INSTAURER L'ÉCOTAXE ET PAR LA REFONTE DE LA RÉGULATION AÉROPORTUAIRE ?

Rien dans les conclusions des Assises ne laissait présager l'instauration d'une écotaxe sur les billets d'avion. Tous les acteurs du transport aérien ont été pris au dépourvu par cette décision. L'instauration de cette taxe a plus à voir, semble-t-il, avec les difficultés de financement de la loi LOM qu'avec les nuisances environnementales du transport aérien. Il est vrai que le climat hostile au transport aérien, né du mouvement des gilets jaunes, a pu aider le ministère dans ses décisions. L'UAF & FA est opposée à cette écotaxe qui n'a aucun sens environnemental. Les recettes ne contribueront aucunement à assurer la transition énergétique de notre secteur.

En ce qui concerne la régulation des aéroports, depuis le 1^{er} octobre de cette année, l'Autorité de régulation des transports (ART) a intégré la régulation aéroportuaire dans son champ de compétences. À l'occasion de la loi Pacte, les pouvoirs publics ont souhaité refondre la régulation aéroportuaire.

» Sur le contrôle aux frontières, nous avons redit nos inquiétudes quant à la mise en œuvre à l'horizon 2022-2023 des règlements européens EES et ETIAS. «

Dans cette perspective, l'UAF & FA a construit une position commune qu'elle a portée auprès de la DGAC. Nous avons plaidé à la fois pour l'homogénéisation du régime des caisses, pour une meilleure répartition des compétences entre l'État régulateur et l'Autorité de régulation et pour une amélioration de la procédure d'élaboration des CRE.

LES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES DU TRANSPORT AÉRIEN ONT ÉTÉ BEAUCOUP POINTÉES DU DOIGT TANT EN FRANCE QU'EN EUROPE ?

C'est vrai, et souvent très injustement. Nous n'avons eu de cesse pourtant, avec nos partenaires du transport aérien, de rappeler les efforts déjà engagés par le secteur en faveur du développement durable. Les gains d'efficacité énergétique obtenus ces 20 dernières années parlent d'eux-mêmes. Ces efforts doivent être aujourd'hui poursuivis compte tenu des prévisions de croissance du transport aérien et donc de l'augmentation en volume des émissions.

L'année prochaine, le dispositif Corsia entrera en vigueur pour les compagnies aériennes. Du côté des aéroports, nous avons souhaité accentuer les efforts des plateformes aéroportuaires en faveur de la sobriété énergétique.

Aussi l'UAF & FA a-t-elle déposé, dans le cadre de l'appel à projets Certificat d'économie d'énergie 2019, un projet visant à amener le plus grand nombre d'aéroports français à s'engager dans la démarche *Airport carbon accreditation* (ACA) lancée par l'ACI EUROPE en 2009. Notre objectif est bien que tous les aéroports français, et pas seulement les plus importants, soient engagés à court et moyen termes dans cette démarche de réduction de leurs consommations énergétiques. Œuvrer en faveur de la sobriété énergétique des aéroports, c'est aussi réduire les émissions de carbone et les gaz polluants émis par nos entreprises et par le transport aérien en général.

DISPOSITIF CORSIA

Le 6 octobre 2016, après 3 ans de négociation, l'Assemblée de l'OACI a adopté une résolution en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'un mécanisme mondial de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale appelé Corsia. Toutes les émissions de CO₂ dépassant le niveau des émissions atteint en 2020 seront compensées par l'acquisition de crédits de réduction des émissions de CO₂, acquis sur un marché alimenté par des secteurs d'activité qui réduisent leurs émissions. La mise en œuvre d'un tel mécanisme nécessite d'avoir des données précises sur les émissions des compagnies aériennes, de mettre en place une procédure de suivi et de vérification de ces émissions. Et tout cela au niveau mondial.

Ce dispositif de suivi sera mis en place par l'ensemble des États membres de l'OACI afin qu'il soit possible de connaître, chaque année à partir de 2020, les émissions de CO₂ de l'aviation internationale et ainsi de calculer les obligations de compensation du secteur aérien mondial. Le mécanisme prévoit plusieurs phases de mise en œuvre, afin de tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des différents États dans le monde : une première phase entre 2021 et 2026 sur la base de volontariat, puis une seconde phase à partir de 2027 où le dispositif s'appliquera de façon universelle à l'exception d'un certain nombre d'États exemptés en raison de leur niveau de développement, de leur insularité et/ou de leur faible poids dans le trafic mondial.

Les 70 États volontaires qui participeront à la première phase du Corsia représentent d'ores et déjà près de 88 % de l'activité aérienne internationale. Dès la seconde phase, les États inclus dans le dispositif représenteront plus de 93 % de l'activité aérienne. Ce sont ainsi près de 80 % des émissions de CO₂ qui seront couvertes par le dispositif.

Source : plaquette DGAC (juin 2017)



FLASH-BACK

LES CONCLUSIONS DES ASSISES DU TRANSPORT AÉRIEN

La ministre des Transports, Élisabeth BORNE, a clôturé le 8 mars 2019 les Assises du transport aérien. Les résultats de la concertation ont été déclinés dans une stratégie nationale pour le transport aérien à l'horizon 2025. L'UAF & FA s'est pleinement engagée dans les débats avec l'appui des professionnels issus de ses différentes commissions. Les propositions de l'UAF & FA avaient été rassemblées dans un document publié au printemps 2018 : **« Objectif Performance, la contribution de l'UAF aux Assises nationales du transport aérien. »**



Les motifs de satisfaction

La ministre a rappelé le rôle du transport aérien dans l'aménagement et le développement économique et social des territoires. À l'heure où le tout TGV n'est plus privilégié, le mode aérien trouve sa place, dans une approche de complémentarité avec les autres modes de transport.

Cette vision nouvelle s'accompagne, à compter de 2019, de la clarification de la répartition des compétences entre l'État et les collectivités en matière de transport aérien (note DGAC/DGCL) d'une augmentation des fonds consacrés aux lignes d'aménagement du territoire (20 millions d'euros par an), de la simplification de la réglementation relative aux LAT et de la délégation aux collectivités intéressées de la mise en place de LAT européennes.

Dans la même logique, la ministre a exprimé sa volonté de pérennisation du dispositif de péréquation en réaffirmant « le soutien plein et entier du Gouvernement en faveur du système de péréquation entre aéroports pour le financement des missions de sécurité et sûreté aéroportuaires ».

Conformément à la demande de l'UAF & FA, un groupe de contact est créé sur la question du contrôle aux frontières (réunissant les acteurs et les ministères concernés). La stratégie nationale affirme également que, en matière de dispositifs automatisés de contrôle des passagers, « le Gouvernement cherchera, dans toute la mesure du possible, à minimiser les charges pesant sur les acteurs du transport aérien pour leur financement, en ayant recours le cas échéant à des fonds européens ». Il s'agit là du FSI (Fonds de sécurité intérieure) dont une partie des crédits (dont le ministère de l'Intérieur est affectataire) pourraient être mobilisée en faveur de la modernisation du contrôle aux frontières aériennes, notamment dans la perspective de la mise en œuvre des règlements européens EES et ETIAS (horizon 2022-2023).



Autres mesures positives annoncées et poussées par l'UAF & FA à l'occasion des Assises

- l'agrément de pompier d'aérodrome sera simplifié, notamment en lui donnant une portée nationale et non plus simplement locale ;
- une évolution du cadre réglementaire des conditions de maintenance du balisage lumineux pour renforcer la sécurité des intervenants ; la sécurité juridique des employeurs sera par ailleurs mise en œuvre.



Une source d'inquiétude

Si la stratégie nationale évoque la volonté du gouvernement de renforcer la régulation aéroportuaire, elle n'évoque à aucun moment un assouplissement du régime des caisses. Or, pour l'UAF & FA, le renforcement de la régulation aéroportuaire va de pair avec l'assouplissement du régime des caisses et la possibilité, pour les aéroports qui le souhaitent, de mettre en place des caisses aménagées.



Au registre des déceptions

Les mesures fiscales annoncées ne viennent en rien améliorer la compétitivité du transport aérien français. La réduction de la majoration de la taxe d'aéroport procède avant tout de l'amélioration de la productivité et de l'augmentation du trafic. La baisse de la taxe d'aéroport pour les passagers en correspondance sera payée par les autres catégories de passagers et la prise en charge par les exploitants des plus grands aéroports de 6 % du coût des missions de sécurité et de sûreté aéroportuaires sera le fait d'ADP.

ÉCONOMIE & FISCALITÉ

Les Assises nationales du transport aérien n'ont malheureusement pas permis d'apporter des réponses satisfaisantes aux problématiques de compétitivité du transport aérien français. La décision prise par les pouvoirs publics de mettre en place, à compter du 1^{er} janvier 2020, une écocontribution sur les billets d'avion va aggraver les déficits de compétitivité et l'attractivité des aéroports français.



Le Brexit

La question d'un Brexit sans accord a soulevé de nombreuses inquiétudes. En effet, de nombreux aéroports français sont fortement impactés par le trafic avec le Royaume-Uni. En 2018, 13,1 millions de passagers ont voyagé entre la France et le Royaume-Uni, ce qui représente 6,8 % du trafic passager des aéroports français.

Un Brexit sans accord aura des conséquences sur les droits de trafic (et donc sur la connectivité aérienne entre l'Union européenne et le Royaume-Uni), sur les contrôles aux frontières et donc sur les modalités de traitement des flux passagers et des flux marchandises (avec des investissements nécessaires à la clef).

Un Brexit sans accord aura également un impact sur la fiscalité du transport aérien.

En cas de Brexit sans accord, les passagers en partance des aéroports français à destination du Royaume-Uni relèveront en effet du tarif « hors UE » pour la taxe de l'aviation civile et la taxe de solidarité. Dans le cas d'un accord, et ce pendant la période de transition, les passagers à destination du Royaume-Uni seraient encore considérés comme passagers « intra UE » et donc pourraient bénéficier des tarifs des taxes pour les passagers à destination d'un État membre de l'Union européenne.

Ainsi, en considérant les tarifs à compter du 1^{er} avril 2019, il faudra compter pour un passager à destination du Royaume-Uni 8,24 € de taxe de l'aviation civile au lieu de 4,58 €, soit un différentiel de 3,66 €. De plus, le tarif de la Taxe de solidarité pour un passager à destination du Royaume-Uni sera de 4,51 € au lieu de 1,13 €, soit un différentiel de 3,38 €. Ce qui représente une augmentation de plus de 7 € de la fiscalité pour un passager en classe économique.

L'augmentation de la fiscalité du transport aérien sur les liaisons avec le Royaume-Uni aura de fait un impact certain sur la connectivité des aéroports français, dans un contexte de compétitivité dégradée déjà dénoncée par l'UAF & FA lors des Assises du transport aérien.

L'UAF & FA a donc demandé, qu'à l'image des autorités italiennes, le Gouvernement français prenne des mesures rapides pour neutraliser l'impact d'un Brexit sans accord sur la fiscalité du transport aérien.



ZOOM SUR La régulation aéroportuaire

L'UAF & FA avait milité, tout au long des Assises du transport aérien, pour une évolution des principes de la régulation aéroportuaire, dans une approche équilibrée de contreparties vis-à-vis des compagnies aériennes, dans le respect des spécificités de chaque aéroport et dans l'égalité de traitement entre aéroports régulés.

Dans le cadre de la loi Pacte, lors des discussions autour de la réforme de la régulation aéroportuaire, l'UAF & FA a rappelé son attachement à la mise en œuvre d'un dispositif de régulation adapté, cohérent et équitable répondant aux besoins des aéroports et des territoires desservis.

L'UAF & FA a plaidé pour que :

- 1** Le principe de l'aménagement de caisse soit étendu aux aéroports régionaux qui le souhaitent. L'UAF & FA considère en effet que le système de régulation économique applicable aux plateformes parisiennes est le plus vertueux dans la mesure où il équilibre les responsabilités entre l'aéroport et les compagnies aériennes.
- 2** Le rôle respectif de l'État régulateur et de l'Autorité de supervision instituée par la directive européenne de 2009 soit précisé.
- 3** Le processus de régulation soit simplifié à la fois pour gagner en lisibilité et pour donner plus de visibilité économique aux acteurs du transport aérien (les aéroports comme les compagnies aériennes).

L'homogénéisation du régime de caisse applicable, la clarification des rôles de l'État régulateur et de l'Autorité de supervision, l'amélioration du processus de la régulation aéroportuaire doivent avant tout viser à favoriser la négociation et fluidifier les relations entre les aéroports et les compagnies aériennes.

À défaut de décisions, les aéroports français seraient les seuls en Europe à subir un choc fiscal en cas de Brexit sans accord. Le risque est grand, alors, de voir les compagnies aériennes, notamment *low cost*, se détourner des territoires français par des déprogrammations de lignes au profit d'autres pays comme l'Espagne, l'Italie ou encore le Portugal. C'est donc bien, dans ce dossier, la connectivité et l'attractivité des régions françaises qui sont en jeu.

L'écocontribution

À ce risque d'un Brexit sans accord sur la compétitivité des aéroports français et donc sur la connectivité des territoires, il faut ajouter, facteur aggravant, la nouvelle écocontribution à compter du 1^{er} janvier 2020.

Pour l'UAF & FA, toute évolution de la fiscalité du transport aérien ne peut se concevoir qu'à une échelle européenne



BENCHMARK DE LA FISCALITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN EN EUROPE

À la suite de la parution de l'étude de la Commission européenne « Taxes in the Field of Aviation and their impact », l'UAF & FA a réalisé un benchmark afin de comparer les différentes fiscalités du transport aérien des pays européens.

Pour un passager en classe économique pour un vol court-courrier (i.e. à destination d'un État membre de l'UE ou d'un pays de l'AELE), il n'y a aucune taxe pour ce passager au départ de 15 pays (dont la Belgique, les Pays-Bas et le Danemark). Pour les autres pays, la fiscalité peut varier de 1 € (Croatie) à 25 € (Hongrie).

La France, quant à elle, a une fiscalité comprise entre 13 € et 21 € selon les catégories d'aéroports et est bien mal placée par rapport à ses voisins européens. Le Royaume-Uni est à 14 €, l'Allemagne autour de 15 €, l'Italie autour de 7 €, la Suède est à 6 €, l'Espagne à 4 € et le Portugal à 3 €.



NOUVELLE RECRUE

MÉLANIE SUESCUN

Économiste statisticienne

Mélanie SUESCUN a rejoint l'UAF & FA en octobre 2018 en tant qu'économiste statisticienne. En charge des dossiers liés à l'économie et à la fiscalité du transport aérien, elle travaille aussi sur les statistiques de trafic des aéroports.

Diplômée de la Toulouse School of Economics, avant de rejoindre l'UAF & FA, Mélanie était *market analyst* au sein du département marketing d'ATR, travaillant notamment sur un modèle de *Route Creation*.

À l'occasion du conseil de défense écologique du 9 juillet 2019, les pouvoirs publics ont en effet annoncé la mise en œuvre d'une écocontribution sur les billets d'avion pour tous les passagers au départ de France (à l'exception de la Corse, de l'Outre-mer et des LAT). Cette nouvelle taxe viendra inéluctablement détériorer la compétitivité des aéroports français, et notamment celle des aéroports régionaux, dans un contexte concurrentiel déjà fortement dégradé : elle affaiblira donc l'attractivité des territoires desservis.

Pour l'UAF & FA, toute évolution de la fiscalité du transport aérien ne peut se concevoir qu'à une échelle européenne compte tenu des écarts fiscaux constatés aujourd'hui au désavantage de la France.

Les tarifs 2020 de l'écocontribution

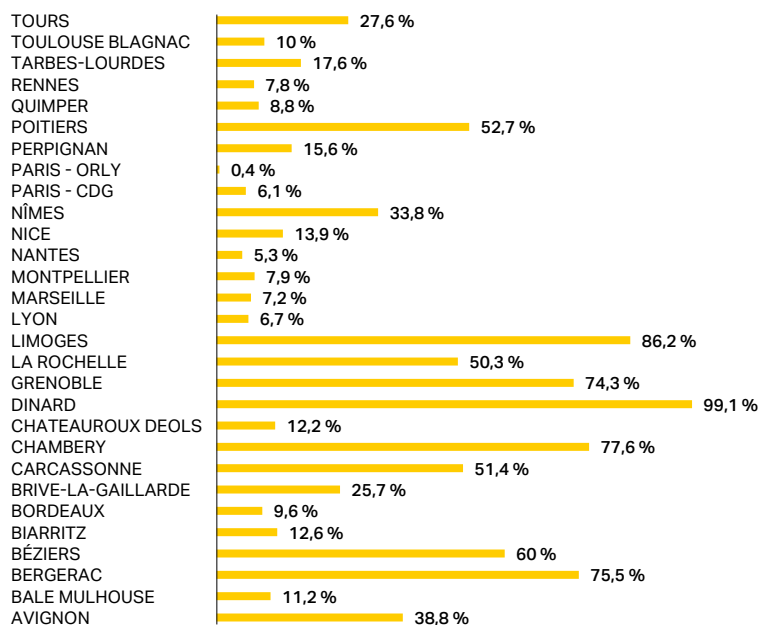
	Conditions de transport du passager	Tarif applicable
Vols <i>intérieurs</i> et <i>intra-européens</i>	Classe « Première » ou « Affaires »	9,00 €
	Autres classes	1,50 €
Vols <i>hors Union européenne</i>	Classe « Première » ou « Affaires »	18,00 €
	Autres classes	3,00 €



FOCUS SUR

Trafic passager entre la France et le Royaume-Uni en 2018

Pourcentage de trafic vers le Royaume-Uni

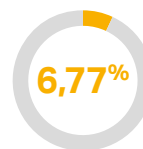


Sources : Trafic UAF & FA, Civil Aviation Authority UK - Airports data



13,1 millions

de passagers à destination ou en provenance du Royaume-Uni en 2018



Part du trafic des aéroports français à destination ou en provenance du Royaume-Uni

La part du trafic passager à destination ou en provenance du Royaume-Uni n'est pas la même selon les aéroports.

Pour les grands aéroports régionaux ou les plateformes parisiennes, ce trafic représente **moins de 15 % du trafic total**, alors que pour certains aéroports de proximité, cela peut représenter **plus de 80 % de leur trafic**.



ZOOM SUR

Les aides d'État

En 2019, la Commission européenne a lancé ses premières consultations en vue de la révision éventuelle du régime des aides d'État. L'UAF & FA a pleinement participé aux premières consultations organisées.

L'UAF & FA a défendu une ambition large pour les aides d'État dans le domaine aéroportuaire, en écho à sa conviction que l'aéroport est vecteur de développement économique et social des territoires desservis.

Aussi, pour permettre aux aides d'État d'être un véritable outil au service de l'attractivité du territoire, l'UAF & FA demande à la Commission dans la perspective de la révision à venir :

1

D'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

De 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

De reconsidérer la nature de certains types d'aides devant être qualifiées d'activités non-économiques ou ne nécessitant pas de notification préalable.

4

De mieux prendre en compte les retombées économiques, fiscales, touristiques justifiant les décisions d'octroyer certains soutiens publics aux compagnies aériennes : une réalité du marché du transport aérien d'aujourd'hui.

Pour venir en appui à son argumentation et pour enrichir la réflexion et le débat, l'UAF & FA a parallèlement co-financé avec l'ACI EUROPE une étude Oxera/CMS sur les aides d'État aux aéroports.

L'année juridique a été marquée par deux sujets : la réflexion ouverte, à l'occasion des Assises du transport aérien, sur la réforme de la réglementation relative aux lignes d'aménagement du territoire (LAT) ainsi que par l'ouverture des consultations par la Commission européenne sur la révision du régime européen des aides d'État. Deux sujets cruciaux pour un grand nombre de plateformes aéroportuaires. L'UAF & FA a aussi, au cours de l'année 2019, œuvré au renouvellement de ses programmes communs d'assurance (RC et Environnement).



» OSP et compétences des collectivités locales

Lors des Assises du transport aérien, l'UAF & FA a participé activement au groupe de travail sur les lignes d'aménagement du territoire (lignes OSP). Des propositions concrètes en sont ressorties : augmentation du budget consacré par l'État à ces liaisons (15 M€ supplémentaires), future refonte de la réglementation nationale pour plus de souplesse et d'efficacité, clarification des compétences des différents échelons de collectivités en matière de gestion des aérodromes et d'organisation des services de transport aérien public (publication d'un guide DGAC).

» Renouvellement des programmes communs d'assurances des aéroports membres de l'UAF & FA

Les appels d'offres ont été lancés en 2018 pour la période 2019-2024, sous la forme de deux groupements de commandes coordonnés par l'aéroport de Bordeaux. Pour l'assurance RC Exploitant d'Aérodrome (146 aéroports), le courtier Willis Towers Watson (ex - OAAGC) et l'assureur Allianz ont été retenus à l'issue de la consultation. Pour l'assurance RC et Environnement (52 aéroports), le courtier Marsh et l'assureur Chubb ont été retenus à l'issue de la consultation.

» Éthique et conformité

L'UAF & FA, en tant que représentant d'intérêts, a déclaré et mis à jour les activités relevant du périmètre de la Haute autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP). Le profil de l'UAF & FA est consultable sur le site de la HATVP dans l'onglet « Répertoire ».

En complément, une formation a été proposée le 17 septembre aux présidents des commissions-métier de l'UAF & FA pour les sensibiliser aux questions fondamentales d'éthique, de conformité, de lutte contre la corruption et de respect du droit de la concurrence. Ces principes doivent être au cœur des travaux des commissions de l'UAF & FA.

» Partage de données, données personnelles et RGPD

L'UAF & FA a financé une étude sur le partage de données, les acteurs incontournables et les différents modèles

économiques associés, les résultats étant détaillés dans le guide « Les données prennent leur envol » consultable sur le site internet de l'UAF & FA. En parallèle, la mise en œuvre du RGPD se poursuit pour les aéroports qui ont initié leur démarche de conformité. Afin de faire le bilan un an après l'entrée en vigueur du RGPD, l'UAF & FA a confié au cabinet SIA Partners la réalisation d'une étude sur les enjeux et les progrès réalisés par les aéroports.

OPEN DATA : QUELLES OBLIGATIONS À VENIR POUR LES AÉROPORTS ?

L'*Open Data* consiste à mettre gratuitement à disposition du public certaines données afin qu'elles soient réutilisées, par exemple pour des start-ups, pour développer de nouveaux services innovants ou de nouvelles applications.

L'Europe a choisi de légiférer (note de bas d'encadré) pour encourager l'*Open Data* dans les transports, afin d'encourager l'intermodalité, de rendre plus accessibles les informations utiles au voyage et de simplifier la planification d'itinéraires pour tous les citoyens européens.

Cette nouvelle réglementation européenne entrera en application très prochainement, les derniers contours de son intégration en droit national ainsi que le calendrier définitif devant être indiqués dans la future Loi d'orientation des mobilités actuellement en discussion au Parlement.

Progressivement, à partir du 1^{er} décembre 2019, les principaux aéroports français devront mettre en ligne certaines données sur le Point d'accès national (transport.data.gouv.fr).

Les données en question auront trait à différents domaines : accès routiers, cartographie intérieure des aérogares, horaires des vols réguliers intra-européens, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, etc.

Note : Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission

SOCIAL

L'année 2019 a vu la mise en œuvre de la réforme de la formation professionnelle et la création des OPCO. L'occasion pour l'UAF & FA de travailler à l'élaboration d'un guide sur la formation professionnelle dans le domaine aéroportuaire à l'attention des directions d'aéroport. L'UAF & FA a également, au cours de cette année, accompagné les aéroports dans la mise en place concrète de la réforme du Code du travail.



» Impacts liés à la réforme du Code du travail (ordonnances Macron)

Cette réforme du droit du travail a consacré la prépondérance des accords d'entreprise sur de nombreuses thématiques sociales. Le bloc n° 1 prévoit un certain nombre de thèmes pour lesquels les accords de branche continuent de primer sur les accords d'entreprise.

La conclusion d'accords dans les PME (entreprises de moins de cinquante salariés n'ayant pas de syndicats en leur sein) s'en trouve facilitée et des modifications ont été apportées quant à la rupture du contrat de travail (mise en place d'un barème de dommages et intérêts).

Une instance unique de représentation du personnel a été créée et doit être mise en place avant le 1^{er} janvier 2020 : le CSE (comité social et économique). Il fusionne les délégués du personnel (DP), le comité d'entreprise (CE) et le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) et remplace la délégation unique du personnel (DUP) lorsqu'elle existait. Une fiche thématique CSE a été créée sur le site de l'UAF & FA intégrant de nombreux modèles d'accords.

» Réforme de la formation professionnelle et mise en place du nouvel OPCO

L'année 2018 a été marquée par une importante réforme de la formation professionnelle avec la loi du 5 septembre 2018 « pour la liberté de choisir son avenir professionnel » et la transformation des OPCA en opérateurs de compétences (OPCO), agréé par l'État au 1^{er} avril 2019.

La branche du transport aérien a fait le choix de se rattacher à l'OCPO des services à forte intensité de main d'œuvre couvrant 32 branches professionnelles. L'accord du 14 mars 2019 a acté la création de l'OPCO.

En début d'année 2019, un groupe de travail UAF & FA formation professionnelle a été créé. L'UAF & FA a mené une enquête sur les besoins en emplois et formation des exploitants aéroportuaires.

Dans le cadre de la réforme de la formation professionnelle, un travail conjoint entre la commission-métier assistance en escale de l'UAF & FA et le groupe de travail formation UAF & FA, a permis de réaliser un important travail de recensement des formations obligatoires pour la piste, le parcours voyageurs et le trafic.

» RGPD et volet RH

La mise en place du RGPD a entraîné de nombreux changements, notamment sur le volet RH. Un modèle de charte relative à la protection des données personnelles des salariés a été mis à disposition des membres de l'UAF & FA. Par ailleurs, L'UAF & FA a participé à l'enquête transversale RGPD lors des Rencontres des aéroports français et francophones à Biarritz.

» Santé au travail et SSLIA

De nombreuses modifications ont impacté en 2019 la santé et la sécurité au travail. La DGAC s'est appuyée sur certaines propositions de l'UAF & FA faites dans le cadre des Assises du transport aérien pour lancer un groupe de travail relatif à la simplification du cadre réglementaire national SSLIA.

Les Assises ont acté la volonté de mettre en place une convention collective unique de l'aérien

» ACI EUROPE

Au niveau européen, l'UAF & FA participe avec l'ACI EUROPE aux discussions liées aux enjeux d'une formation minimale commune (*minimum standards on training and quality of service*) intégrant des enjeux de sécurité au travail pour les personnels d'assistance en escale.

» Actualité sociale nationale

La réforme de l'assurance chômage, les impacts sociaux de la loi Pacte, la mise en place de l'index égalité femmes-hommes, la réforme de l'obligation d'emploi des travailleurs en situation de handicap (OETH) ou encore le prélèvement à la source, ont été mis en place en 2018-2019.



Actualité sociale au niveau de la branche du transport aérien

L'UAF & FA a participé à l'ensemble des négociations ayant eu lieu au niveau de la branche du transport aérien avec :

- la publication de l'accord du 14 décembre 2017 et de l'avenant du 15 février 2018 relatifs au régime de prévoyance décès du personnel non cadre au sein de la branche du transport aérien ;
- la publication de l'accord salarial 2018 portant une augmentation en deux temps des salaires *minima* conventionnels de la branche de 1,5 % ;
- la publication du rapport de branche du transport aérien édition 2018 ;
- la signature de l'accord salarial 2019, le 3 mai 2019 portant une augmentation en une fois des salaires *minima* conventionnels de la branche de 1,5 %.

Le processus de restructuration des branches professionnelles se poursuit, la ministre des Transports ayant acté durant les conclusions des Assises du transport aérien en mars 2019 la volonté de mise en place par les partenaires sociaux d'une Convention collective unique de l'aérien (CCNA) couvrant l'ensemble des salariés du secteur aérien, et ce dans le respect des spécificités sectorielles ou catégorielles.

Commission RH et Aviation sans frontières

L'UAF & FA a conclu un partenariat avec l'association Aviation sans frontière. Le projet intitulé « Tour des aéroports et collecte » vise à mettre en place une journée d'animation commune sur plusieurs aéroports avec un double objectif :

- expliquer les actions et les différentes missions menées par Aviation Sans Frontières ;
- proposer une collecte de dons *via* la « One Touch Box » pour transporter les enfants malades.

Ce projet s'est terminé durant l'été 2019.



Le stand Aviation sans frontière à l'aéroport de Nice Côte d'Azur

ZOOM SUR Fin des OPCA et nouvel OPCO du transport aérien : AKTO

La loi n° 2018 – 771 du 5 septembre 2018 « pour la liberté de choisir son avenir professionnel » consacre une réforme en profondeur du paysage de la formation professionnelle et de l'apprentissage.

Dans ce contexte, le nouvel opérateur de compétences (OPCO) des services à forte intensité de main-d'œuvre (AKTO) regroupe la FAFIH, le FAF. TT, Intergros, Opcalia et la branche de la propreté et des services associés.

L'OPCO AKTO couvre 32 branches professionnelles, dont le transport aérien, l'hôtellerie restauration, le travail temporaire. Le transport aérien dispose toujours d'une équipe dédiée s'appuyant aussi sur les délégations territoriales de l'OPCO en région.

L'OPCO des services à haute intensité de main-d'œuvre (AKTO) est sous gouvernance paritaire. Son conseil d'administration est composé de 70 membres titulaires répartis en deux collèges à parts égales. La composition du Bureau a été définie le 8 avril 2019.

Parmi les missions qui lui sont dévolues, le nouvel OPCO est chargé d'assurer un service de proximité au bénéfice des TPME (moins de 50 salariés), permettant d'améliorer l'information et l'accès des salariés de ces entreprises à la formation professionnelle.

Dans la mesure où les aéroports de moins de 50 salariés représentent 60 % du total des aéroports français, ces derniers sont particulièrement concernés par les missions du nouvel OPCO AKTO.



Les sujets à venir

La négociation d'un accord sur la formation professionnelle, la diffusion d'un guide formation aéroports lors du Congrès de l'UAF & FA de novembre 2019, la publication de nombreuses fiches thématiques et de kits pour les aéroports, la mise en place de groupes de travail aéroports pour la formation professionnelle, la réglementation SSLIA, notamment.

SÉCURITE, SÛRETÉ ET NAVIGATION AÉRIENNE

Évolution réglementaire de l'AESA, chantier de la réforme de la réglementation française relative au SSLIA, modification du cadre réglementaire national relatif au marché de l'assistance en escale, problématique pressante des drones... autant de sujets qui ont mobilisé l'UAF & FA tant au niveau national qu'europpéen et qui concernent l'ensemble des plateformes françaises, quelles que soient leur taille et leurs activités.



Évolution règlementaire AESA

L'UAF & FA, avec l'aide de l'ACI EUROPE, est très attentive aux évolutions règlementaires de l'AESA. Les évolutions vont se poursuivre en fonction des évolutions des travaux de l'OACI et de la Commission européenne dans le domaine du transport aérien.

En 2018, l'UAF & FA a répondu à trois consultations :

- les opérations tous temps, avec un enjeu important pour l'accessibilité sur les aérodromes disposant d'un ILS Cat 1 uniquement ;
- l'aptitude médicale et physique des personnels SSLIA ;
- le *runway safety*.

Cette dernière consultation représente un enjeu important puisqu'elle impose la mise en œuvre de l'évaluation mondiale de l'état de contamination d'une chaussée (GRF) et des dispositions contraignantes visant à éviter les incursions sur piste. Pour répondre à cette consultation, l'UAF & FA s'est coordonnée avec l'ACI EUROPE et la DGAC.

L'UAF & FA est également partie prenante dans la mise en œuvre anticipée du GRF par la DSAC sur deux aéroports pilotes dès l'hiver 2019/2020 (Colmar et Strasbourg).



NOUVEAU RÉGLEMENT DE BASE AESA ((UE) N° 1139/2018)

Publié en juillet 2018 et entré en application le 11 septembre 2018, ce règlement entraîne des changements de fond. Certaines dispositions relatives aux principes de subsidiarité et de responsabilités des exploitants d'aérodromes ont été prises en compte grâce aux propositions de l'UAF & FA en partenariat avec l'ACI EUROPE. Ce règlement prévoit d'élargir la compétence de l'AESA au domaine des drones et de l'assistance en escale. L'UAF & FA a participé activement aux travaux préliminaires de l'AESA sur le cadre réglementaire à mettre en place.

En 2019, l'AESA propose un texte et des dispositions pour la gestion des risques touchant à la sécurité de l'information relative aux systèmes d'information aéronautique utilisés dans l'aviation civile. L'UAF & FA a répondu à cette consultation dont les détails sont consultables sur son site.

Travaux SSLIA lors des Assises du transport aérien et lancement d'un groupe de travail

La DGAC s'est appuyée sur certaines propositions de l'UAF & FA concernant la sécurité aéroportuaire émises dans le cadre des Assises du transport aérien pour lancer un groupe de travail dédié.

La première étape des travaux de ce groupe a conduit à définir des orientations relatives à la simplification du cadre réglementaire national SSLIA. Les propositions de l'UAF & FA validées sont les suivantes :

- création d'un agrément générique de pompier d'aérodrome à portée nationale ;
- assouplissement des conditions de maintien ;
- mise en cohérence de la réglementation nationale et de la réglementation européenne concernant les niveaux 1 et 2 de protection SSLIA ;
- maintien d'un dispositif adapté pour les aérodromes accueillant un très faible trafic commercial.

La seconde étape des travaux de ce chantier réglementaire consiste à définir les modalités pratiques transposables en textes réglementaires. Des experts du domaine et dix petits aéroports français participent à ces travaux.

Imagerie radar AFIS

Suite au retrait des contrôleurs de la DSNA sur certaines plateformes aéroportuaires et à des recommandations d'organisation de l'OACI et du BEA, l'UAF & FA a sollicité la DSNA afin que les agents AFIS puissent utiliser l'imagerie radar que les contrôleurs aériens sont seuls autorisés à interpréter à ce jour. En effet, une enquête que l'UAF & FA a réalisée parmi ses membres a révélé que 29 aéroports souhaitaient que leurs AFIS utilisent l'imagerie radar, considérant que celle-ci facilitait leur travail et la sécurité des approches. Une étude de faisabilité a été lancée par la DSNA à ce sujet.

» CDM pour aéroports régionaux

En partenariat avec l'ACI EUROPE, Eurocontrol et la DSNA, L'UAF & FA a engagé une réflexion sur le déploiement d'un concept de CDM (*Collaborative decision making*) pour les aéroports régionaux. Cette initiative est fortement soutenue par Eurocontrol qui souhaite que la France soit moteur pour qu'un maximum d'aéroports participe à la gestion du réseau des plans de vol. L'objectif des aéroports est d'être mieux connectés au réseau européen.

» Drones

Les perturbations causées par les vols de drones à proximité de l'aéroport de Gatwick en décembre 2018 et à Heathrow en janvier 2019 ont mis en lumière les graves conséquences en termes de sécurité et de sûreté mais également en termes de répercussion économique pour un aéroport. Un groupe de travail a été mis en place à l'ACI EUROPE auquel participe l'UAF & FA. Le but de ce groupe est de produire un concept opérationnel utilisable par les aéroports, d'assurer une veille et des échanges sur les dispositifs anti-drones (aucun système n'est fiable à ce jour) et de promouvoir la mise en place de règles autour des aéroports auprès de la Commission européenne.



Drone de surveillance sur un aéroport

L'UAF & FA participe également régulièrement aux travaux du Conseil des drones civils qui, depuis 2015, permet d'instaurer un dialogue entre les principaux acteurs de la filière et de coordonner leurs efforts pour lever les verrous opérationnels, technologiques, économiques et réglementaires auxquels ils font face.

» IR PBN (UE) 1148-2018 du 18 juillet 2018

La DGAC a informé l'UAF & FA qu'un projet de règlement de la Commission européenne (*Implementing rules for performance based navigation*), initié depuis plusieurs années, visait, entre autres, à enrichir d'une ligne de procédure GNSS, les aéroports hors DSNA et déjà équipés d'autres types de procédures satellitaires.

L'UAF & FA a mobilisé les autres aéroports concernés en Europe avec le soutien de l'ACI EUROPE contre cette nouvelle procédure, par une note en français et en anglais sur la question. Le représentant permanent de l'ACI à Eurocontrol a soutenu notre position. Malgré ces interventions, le règlement a été publié en l'état en 2018. L'UAF & FA s'est alors attachée à informer ses membres et participe avec la DSAC à la mise en œuvre des plans de transition des aéroports sur les procédures satellitaires.

TECHNIQUE



LA PAROLE À

MARC HUAULT

Président du « GT Infra » de l'UAF & FA

Le GT infrastructure a poursuivi en 2019 la mise à jour de différents documents à disposition de tous les aéroports. Ces guides listés ci-dessous, ont pour but de recenser les bonnes pratiques dans des domaines non couverts par la réglementation à partir d'une multitude de sources françaises et internationales (OACI, ACI, AESA, FAA, bonnes pratiques des aéroports).

- Marquage et signalisation sur l'aire de trafic (*mise à jour*)
- Distances de séparation de voie de circulation (*création*)
- Distances de séparation de voie de circulation (*mise à jour*)
- Outil d'estimation du temps de réponse SSLIA pour les besoins de planification (*création*)

D'autres documents sont disponibles ou en cours d'élaboration (marquage et signalisation temporaire des chantiers, conduire et analyser des mesures de souffle des avions sur l'aire de trafic).

L'ensemble de ces guides sont disponibles sur le site de l'UAF & FA.

» Modification du cadre réglementaire relatif au marché de l'assistance en escale

Un projet de modification destiné à toiletter le décret n° 98-7 du 5 janvier 1998 et à préciser certaines dispositions afin de se conformer à la directive d'assistance en escale de 1996 a été soumis à l'UAF & FA au cours de l'été 2018.

ASSISTANCE EN ESCALE



LA PAROLE À

DELPHINE ROY

Présidente de la commission
« Assistance en escale »
de l'UAF & FA

Nous avons lancé en 2019 un vaste travail de recensement des formations obligatoires (ou pas) concernant l'assistance en escale en partenariat avec la commission-métier « Ressources humaines » afin de se conformer à la réglementation très vague sur ce sujet.

L'objectif était de réaliser un référentiel à montrer en cas d'audit sur toutes les formations nécessaires pour la piste, le passage et le trafic. Ce document est en cours de finalisation et de publication.

La commission-métier « Assistance en escale » de l'UAF & FA a également apporté son expertise à la DSAC pour la première conférence internationale relative à la sécurité des opérations d'assistance en escale. Cette conférence a été organisée par l'AESA à Cologne le 7 mars 2019.

Plus de 200 participants représentant les autorités nationales de l'aviation civile et de l'industrie ont assisté à cet événement.

Les idées proposées par l'UAF & FA ont été discutées, amendées et la plupart, retenues (suppression du seuil d'auto-assistance, levées des restrictions relatives à l'aviation générale et d'affaires en créant des lots de marché différents, mais aussi maintien de la procédure de délivrance de l'agrément d'assistant en escale, simplification du dispositif de comité des usagers pour les aéroports de plus de 2 millions de passagers par an, etc.).

» Certificat de membre d'équipage biométrique

Afin d'améliorer tant la performance des contrôles de sûreté sur les membres d'équipage que la facilitation des modalités d'accès à leurs aéronefs, les pouvoirs publics ont décidé en 2014 de doter ces personnels de certificats de membre d'équipage sécurisés dotés de la technologie biométrique (CMCbio). Ce dispositif est opérationnel depuis le 15 septembre 2019.

Lors de la concertation qui a présidé à l'élaboration des moyens réglementaires et techniques requis par ce projet, l'UAF & FA s'est attelée à ce que les obligations d'équipement pesant sur les exploitants d'aérodrome n'affectent pas les plateformes dont le trafic ne le justifie pas (d'où l'obtention d'un seuil de 700 000 passagers annuels dans l'arrêté du 12 avril 2019) et celles uniquement fréquentées par des compagnies aériennes ne dotant pas leurs équipages de CMCbio.

Les sujets à venir

La loi LOM, les aides d'État, la loi Pacte, la régulation, l'EDS 3, la cybersécurité, l'EES et l'ETIAS, la formation professionnelle, la modernisation de l'information aéronautique, CADAS (AFIS), GT SSLIA, transfert de procédures de vol IFR (aéroports non DSNA), GRF.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'année 2019 a vu la finalisation de l'étude lancée par l'UAF & FA sur les moyens de substitution aux APU. La finalisation de l'étude permettra l'ouverture, dans un grand nombre de plateformes, de réflexions sur la suppression définitive des APU. 2019 aura également été l'année où l'UAF & FA a déposé, dans le cadre de l'appel à programme CEE 2019, le projet de programme Engagements des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement (EASEE). Avec pour objectif d'accompagner l'ensemble des aéroports français dans la démarche Airport carbon accreditation (ACA).



» Promotion des solutions innovantes en matière d'environnement

Afin de stimuler l'adoption par les exploitants de solutions innovantes en matière d'environnement et d'autre part de faire connaître aux industriels et prestataires de services concernés les opportunités offertes en la matière par le secteur aéroportuaire, l'UAF & FA s'est rapprochée du PEXE, le réseau des éco-entreprises françaises.

Après avoir participé à la 10^e édition du Forum national des éco-entreprises qui s'est tenu le 4 avril 2019 à Bercy, l'UAF & FA, en partenariat avec Proavia et la DGAC, a organisé le 20 juin au siège de cette dernière un séminaire intitulé « Solutions innovantes pour un aéroport durable » qui a permis aux aéroports d'exposer leurs particularités et d'exprimer leurs besoins et, en retour, aux industriels et consultants d'exposer leurs produits et services.



La commission-métier « Développement durable » à Lille le 6 juin 2019



LA PAROLE À

BÉRANGÈRE CAPPA
Présidente de la commission
« Développement durable »
de l'UAF & FA

Limitation de l'usage des APU

Le recours à des substituts aux moteurs APU pour l'alimentation des avions durant leurs escales sur les aéroports, (des groupes électrogènes mobiles ou des équipements fixes d'alimentation électrique, par exemple), constitue un vecteur fondamental de la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants générées par l'activité aéroportuaire. Cette transition est vivement recommandée par l'ACNUSA et soutenue par la DGAC.

Si elle est déjà largement mise en œuvre sur les grands aéroports internationaux, elle demeure sur les autres soumise à la résolution de nombreuses interrogations tant techniques qu'opérationnelles.

C'est la raison pour laquelle la commission « Développement durable » a confié une étude sur l'ensemble de ces problématiques au cabinet CGX afin d'offrir à l'ensemble des exploitants les moyens de s'engager dans cette transition selon les modalités adaptées à chacun.



LA PREUVE PAR 2 !

LA PRIORITÉ :

tout mettre en œuvre pour que l'on puisse voyager de manière responsable. Le transport aérien, un moyen de transport plus vertueux et responsable qu'on ne le croit. La preuve par 2.

- L'aviation représente 2 % des émissions mondiales de CO₂ d'origine humaine.
- Le secteur est engagé de longue date à réduire son impact environnemental et a déjà divisé par 2 ses émissions par passager depuis 1990.
- Les opérateurs investissent plus de 2 milliards d'euros par an pour renouveler leur flotte et mettre en service des avions de dernière génération, plus économes en carburant.
- Un avion de dernière génération consomme en moyenne environ 2 litres de carburant par passager/100 km (moins qu'une voiture avec deux passagers).
- La communauté du transport aérien (compagnies aériennes, industrie aéronautique et aéroports) s'est engagée au niveau mondial à diviser par 2 ses émissions de CO₂ à l'horizon 2050 (par rapport à 2005).
- Cet engagement est conforme à l'Accord de Paris de limiter le réchauffement climatique en dessous de 2 °C à l'horizon 2050 et à l'atteinte de la neutralité carbone en France à horizon 2050.



FOCUS SUR Le programme EASEE

En 2009, l'*Airports council international EUROPE* (ACI EUROPE), dont l'UAF & FA est membre associé, a lancé le programme *Airport carbon accreditation* (ACA) à l'attention des exploitants aéroportuaires. Il s'agit du seul programme mondial mais volontaire d'accréditation, institutionnellement reconnu, destiné à la gestion et à la réduction des émissions de carbone par la mise en place d'actions d'économie d'énergie au sein du secteur aéroportuaire.

Le programme évalue de manière indépendante et reconnaît les efforts entrepris par les aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de carbone à travers 4 niveaux d'accréditation.

L'ACA mobilise sur les plateformes engagées des moyens humains, techniques et financiers conséquents. Le dispositif a donc essentiellement séduit à ce jour les grands aéroports. Or la plupart des entreprises aéroportuaires sont des PME, voire des TPE qui ne peuvent accéder à ce dispositif sans un accompagnement. En effet, 90 % des aéroports en France comptent moins de 250 salariés et 60 % moins de 50 salariés. Aussi, dans le cadre de l'Appel à programme CEE 2019, l'UAF & FA a présenté le projet de programme EASEE (Engagement des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement) avec pour objectif de mettre en place un programme CEE qui permettra de promouvoir, de généraliser et de renforcer le dispositif d'accréditation ACA auprès des aéroports français éligibles.

Le programme EASEE a ainsi comme ambition principale d'amener les plateformes aéroportuaires françaises à s'engager dans la démarche ACA (ou à atteindre un niveau d'accréditation supérieur).

Un accompagnement local et sur-mesure sera délivré grâce à ce programme aux exploitants des aéroports français afin de générer des actions d'économie d'énergie et de réduire l'impact énergétique des plateformes aéroportuaires.

L'accompagnement proposé sera structuré selon les trois axes suivants :

1

La communication autour du programme et la sensibilisation aux enjeux climat-énergie du secteur de l'aérien.

2

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'accréditation à l'ACA.

3

Le soutien financier à la mise en place d'actions de réduction ainsi qu'aux frais de vérification et d'accréditation du programme ACA.

L'objectif du programme EASEE est donc de sensibiliser l'ensemble des plateformes aux enjeux environnementaux, de les former à la réduction des consommations énergétiques notamment via le partage de bonnes pratiques et le financement de projets concrets, et d'en assurer un suivi par le biais de l'accréditation ACA. Ainsi, le programme permettra de réduire les obstacles financiers, humains et techniques et de faciliter la démarche d'accréditation des aéroports à l'ACA.

LES ÉVÉNEMENTS UAF & FA

07 ET 08 NOVEMBRE 2018

Le Congrès de l'UAF & FA

dont l'objectif est à la fois de rassembler ses adhérents et de porter la voix de la Profession auprès des décideurs et partenaires des aéroports, se découpe en 3 temps forts : une assemblée statutaire et une assemblée professionnelle, à vocation interne, et l'assemblée plénière, à vocation d'échanges et d'ouverture à l'environnement de l'Union. Le 1^{er} Congrès de l'UAF & FA qui s'est déroulé les 7 et 8 novembre au Beffroi de Montrouge a rassemblé 300 personnes. Au programme, une étude sur les nouveaux paradigmes pour les aéroports à horizon 10 ans,

la participation de Jean-Baptiste DJEBBARI, député de la Haute-Vienne, une table ronde sur la navigation aérienne, un duo entre le DG des douanes et le directeur central de la PAF sur le contrôle aux frontières, une table ronde sur la question de la pénurie des capacités aéroportuaires, une intervention d'Augustin DE ROMANET sur la notion de ville aéroportuaire en lien avec le territoire et pour finir, le discours de clôture de la ministre chargée des Transports Élisabeth BORNE.



AUGUSTIN DE ROMANET, président-directeur général du Groupe ADP, est intervenu sur la ville aéroportuaire et ses liens avec le territoire



JEAN-BAPTISTE DJEBBARI, alors député de la Haute-Vienne, était le grand témoin de cette matinée



FERNAND GONTIER, directeur central de la PAF et **RODOLPHE GINTZ**, directeur général de la DGDDI, en duo sur la question du contrôle aux frontières



Le discours de clôture de **THOMAS JUIN**, président de l'UAF & FA, avec la ministre des Transports **ÉLISABETH BORNE**

14 MARS 2019

La conférence de presse annuelle de l'UAF & FA

sur les résultats de trafic des aéroports français pour 2018, a également été l'occasion de commenter les conclusions des Assises, d'évoquer le grand débat national, le Brexit ou encore la privatisation d'aéroport de Paris.



15 AU 17 MAI 2019

Les 1^{res} Rencontres des aéroports français et francophones

se sont tenues à Biarritz du 15 au 18 mai 2019. Cet événement « nouvelle formule » depuis la fusion entre l'AFACI et l'UAF & FA a rassemblé 420 participants. À mi-chemin entre le Congrès et les Journées d'études de l'AFACI, avec une partie consacrée à des interventions en plénière pour les matinées de jeudi et vendredi et une autre partie constituée d'ateliers, cet événement a pour ambition de présenter les sujets actuels et à venir et d'échanger entre professionnels du secteur. Patrick GANDIL, directeur général de l'Aviation civile, était l'invité de ces premières Rencontres.



La soirée de bienvenue aux Halles de Biarritz aux couleurs du Pays basque, une institution

Un public studieux pour ces premières Rencontres



DIDIER RICHÉ,
directeur de l'aéroport de Biarritz Pays basque, ouvre les Rencontres UAF & FA

SÉMINAIRES TECHNIQUES POUR LES AÉROPORTS D'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES ET DE PROXIMITÉ

En 2018, deux séminaires se sont tenus à Orly :

30 ET 31 JANVIER

Pour ce séminaire, quatre thèmes avaient été retenus sur la maintenance des infrastructures aéroportuaires et les services d'assistance météorologiques sur les aérodromes. Une journée complète a été consacrée à l'accueil de l'aviation d'affaires. Des spécialistes de l'administration (DGAC et Météo France), des spécialistes des aéroports (EDEIS, Groupe ADP) et l'EBAA (*European business aviation association*), mais aussi des avocats et des juristes ont répondu aux nombreuses questions des participants.

2 OCTOBRE

Ce séminaire portait sur l'environnement (programme ACA, Biodiversité, programme Calipso de classement sonore des petits aéronefs) et sur la sécurité (points réglementaires et principes de culture juste). Les experts de ces domaines ont animé les différentes sessions.

En 2019, deux jours de séminaires ont été organisés :

30 ET 31 JANVIER

La première journée a été consacrée à des questions opérationnelles (information aéronautique, déploiement des moyens de navigation de surface (PBN)), au renouvellement du contrat d'assurance et à l'aviation d'affaires, avec l'intervention de l'EBAA France et Europe.

La deuxième journée du séminaire a été organisée conjointement avec les commissions des aéroports de proximité et des propriétaires délégués d'aéroports. Elle a été consacrée aux aides d'État et aux LAT (Lignes d'aménagement du territoire).

Cette journée a été l'occasion pour nos membres d'échanger avec la Cheffe de bureau aides d'État à la DG COMP de la Commission européenne. Ces échanges très constructifs et en toute transparence ont permis de répondre à l'ensemble des attentes de chacun. La DGAC et des cabinets d'expert spécialisés (cabinets CMS, OXERA et IENAIR), dont certains sont venus de Bruxelles, ont apporté également des propositions pratiques sur comment appliquer les lignes directrices ou comment mettre en œuvre une LAT.

ÉTUDES ET PUBLICATIONS

L'UAF & FA a financé ou co-financé avec des partenaires une série d'études et de travaux à destination des aéroports français et francophones. Ces études visent à répondre tant à des problématiques professionnelles générales et transverses qu'à des besoins spécifiques définis et exprimés au sein des commissions-métier. L'UAF & FA a également publié des ouvrages pédagogiques à l'attention des directeurs d'aéroport sur des problématiques d'avenir comme la cybersécurité ou le partage de données.



Étude prospective sur l'évolution de l'activité des loueurs de véhicules en aéroport

Cette étude a été réalisée dans le cadre de la commission-métier « Commerces, services et immobilier » qui a constaté des évolutions d'usage des clients, alors même que la location de véhicules représente un tiers des revenus extra-aéronautiques d'un aéroport.

Cette étude vise à montrer quelles sont les nouvelles tendances et innovations de la mobilité et comment cela va impacter le *business model* et l'infrastructure des acteurs aéroportuaires.



Commission-métier
« Commerces, services
et immobilier »

LE PÔLE FRANCOPHONE

Le pôle francophone de l'UAF & FA est constitué d'aéroports situés en Afrique, en Amérique et en Europe. Il est le fruit de la fusion, au 1^{er} novembre 2018, entre l'UAF et l'Association des aéroports francophones (AFACI). En 2019, l'Office national des aéroports du Maroc (ONDA) a rejoint ce pôle d'aéroports francophones qui a pour principal objet de promouvoir la coopération entre les aéroports de la Francophonie en favorisant notamment les échanges d'information et de savoir-faire.

Les aéroports francophones peuvent ainsi bénéficier des ressources documentaires en langue française produites par l'UAF & FA et les commissions-métier de l'UAF & FA sont largement ouvertes aux membres francophones.

Les partenariats noués par l'UAF & FA au cours de l'année 2019 avec l'Enac et Proavia devraient également pouvoir profiter aux aéroports de la Francophonie.

Les Rencontres des aéroports français et francophones organisées chaque année au printemps, et qui alternent moments d'études et de réflexion et temps de convivialité, sont le point d'orgue de la coopération francophone.

PUBLICATIONS



Guide *Les données prennent leur envol sur le partage des données*

Après avoir réalisé une étude auprès des aéroports sur leurs pratiques et connaissances sur le partage de données, la société SIA partners et la commission-métier « innovation et informatique » ont rédigé ce guide pratique sur le partage des données à l'attention des dirigeants d'aéroports (traduit en anglais par l'ACI EUROPE).



Statistiques de trafic 2018 des aéroports français

Le document édité chaque année recense les statistiques de trafic des aéroports français de l'année écoulée. Il permet également de faire des focus sur le trafic *low cost*, européen et ce sur plusieurs années. Il est présenté lors de la conférence annuelle de l'UAF & FA.



Le manuel de phraséologie AFIS

Suite au retrait des éléments concernant les AFIS dans le manuel de phraséologie des contrôleurs aériens, l'UAF & FA a décidé de créer un manuel spécifique aux AFIS mis à jour et de le mettre à disposition des aérodromes membres de l'UAF & FA. Ce manuel a été rédigé en collaboration avec 30 aéroports et a été relu par la DGAC. Ce guide est en ligne sur le site de l'UAF & FA de même que sur le site du ministère de la Transition écologique.



Flash Traffic et note trafic

Chaque trimestre, l'UAF & FA présente les chiffres du trafic des aéroports français (passagers et mouvements) issus de l'enquête UAF & FA mensuelle. Ils reprennent également l'indice des prix du transport aérien de passagers publié par la DGAC.



Guide *l'aéroport cyber sur les risques cybersecurité sur les aéroports*

Ce guide a été réalisé par le groupe de travail Cybersécurité de la commission-métier « informatique et innovation ». Ce guide pratique à l'attention des dirigeants d'aéroport vise à informer sur le risque cyber qui pèse sur leurs aéroports (traduit en anglais par l'ACI EUROPE).

Traduction d'études de l'ACI EUROPE



Derrière le débat sur la caisse régulée/Behind the regulatory till debate – 2018



Programme Airport carbon accreditation: Réussir la réduction de notre empreinte carbone – 2018



Guide des aéroports français 2018-2019

La bible de l'information sur les infrastructures, services commerciaux et activités aériennes des aéroports français.

LISTE DES COMMISSIONS-MÉTIER DE L'UAF & FA

ACCÈS ET STATIONNEMENT

-> **Président MATTHIAS FOURNIER**

ACHATS

-> **Présidente ANGÉLIQUE BES**

ASSISTANCE EN ESCALE

-> **Présidente DELPHINE ROY**

COMMERCES, SERVICES
ET IMMOBILIER

-> **Président BRUNO BALERDI**

DÉVELOPPEMENT DURABLE

-> **Présidente SYLVIE VIEUXLOUP**

FACILITATION

-> **Président SYLVAIN LE MEILLOUR**

FINANCE ET RÉGULATION

-> **Président DOMINIQUE SENDELIN**

INFORMATIQUE ET INNOVATION

-> **Président LAURENT VERBIGUIE**

JURIDIQUE

-> **Président GAËL POGET**

MARKETING
ET STRATÉGIE COMMERCIALE

-> **Président GWENVAËL RONSIN
HARDY et PASCAL BIGOT**

COMMUNICATION

-> **Présidente ÉMILIE CABANNES**

QUALITÉ

-> **Présidentes EMMANUELLE PLANTEY
et AURÉLIE FEUILLAT**

RH

-> **Présidente CATHERINE VASSAUX**

SÉCURITÉ

-> **Président DENIS AUDEMAR**

SGS / COMPLIANCE MONITORING

-> **Présidente SÉVERINE
KRETZSCHMAR**

SÛRETÉ

-> **Présidente SABRINA ULIEN**

TECHNIQUE

-> **Président GUY MARGUET**

GT IMMOBILIER

-> **Président LIONEL LASSAGNE**

GT INFRA

-> **Président MARC HUAULT**

GT BALISAGE

-> **Président ARNAUD GUIHARD**

ÉQUIPE UAF & FA



NICOLAS PAULISSEN

Délégué général
dg@uaf.aeroport.fr

Économie, sûreté
et environnement

BERTRAND EBERHARD

Adjoint au délégué général
b.eberhard@uaf.aeroport.fr

Sécurité,
navigation aérienne

OLIVIER SCIARA

o.sciara@uaf.aeroport.fr

Juridique, assurances

GAËL LEON

g.leon@uaf.aeroport.fr

Social, juridique

NICOLAS ODIN

n.odin@uaf.aeroport.fr

Économie, statistiques

MÉLANIE SUESCUN

m.suescun@uaf.aeroport.fr

Communication

CARINE MONÉGER

c.moneger@uaf.aeroport.fr

Comptabilité

ANGÉLINA BODIN

a.bodin@uaf.aeroport.fr

Secrétariat

JOËLLE CADIOU

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

SYLVIE VINETTE

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

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

35 rue Vaugelas
75015 Paris
T. 01 40 65 98 68
F. 01 47 34 16 07

contact@uaf.aeroport.fr
www.aeroport.fr