

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

R A P P O R T
D'ACTIVITÉ
2014

SOMMAIRE

03

ÉDITO DU
PRÉSIDENT

06

AGENDA
2023

08

RETOUR SUR
L'ANNÉE 2023

16

ÉCONOMIE
& FISCALITÉ

28

JURIDIQUE

31

SOCIAL
& RESSOURCES
HUMAINES

34

SÛRETÉ &
FACILITATION

40

SÉCURITÉ

44

NAVIGATION
AÉRIENNE

49

DÉVELOPPEMENT
DURABLE

57

COMMUNICATION

ÉDITO DU PRÉSIDENT

UN ÉTAT SANS VISION AÉROPORTUAIRE

Par Thomas JUIN

Président de l'UAF & FA

Il est possible aujourd'hui de mieux cerner les profondes transformations qui ont suivi la crise de la Covid-19 dans le transport aérien.

Les compagnies aériennes et les aéroports en particulier sont entrés dans une nouvelle ère dont les contours nous apparaissent plus clairement.

La baisse du trafic domestique et la volatilité des compagnies aériennes

En 2024, le niveau du trafic devrait encore être en dessous de celui de 2019 avec un trafic domestique en net recul. Le trafic loisir sort grand gagnant de la Covid-19 et, avec près de 43 % du trafic français en 2023, les compagnies lowcost ont su tirer leur épingle du jeu de la Covid-19 et assurer leur prépondérance sur les aéroports régionaux. De manière générale, ces derniers mois ont vu une grande volatilité des compagnies aériennes qui recherchent avant tout la profitabilité des lignes en bougeant leurs actifs d'un aéroport à l'autre.

Si les plateformes centrées sur le trafic loisir s'en sortent à date mieux que les autres, tous les aéroports sont confrontés à de grandes incertitudes sur leur trafic et donc à de fortes variations sur leur chiffre d'affaires obscurcissant les perspectives financières.

Un déficit de compétitivité aggravé par le choc fiscal du PLF 2025

L'État est dans le rouge et y conduit tout droit le transport aérien. L'augmentation massive de la fiscalité viendra brutalement aggraver les déficits de compétitivité de nos aéroports. La nouvelle pression fiscale entraînera une envolée déraisonnable et mortifère des tarifs de la TSBA et aboutira à de la destruction de valeur. La mobilité aérienne sera plus chère et la connectivité des territoires dégradée alors que le transport aérien assure la mobilité des Français, là où le ferroviaire est absent ou peu performant. Le coût des lignes d'obligation de service public (OSP) augmentera aussi de façon conséquente ce qui mettra en péril la desserte aérienne des territoires enclavés. La continuité territoriale entre la France hexagonale et ses outre-mers ainsi que l'attractivité touristique de ces territoires seront, elles aussi, frappées.

La hausse du prix des billets d'avion sur le court courrier international, néfaste pour le pouvoir d'achat des Français, touchera à titre d'exemple les déplacements VFR alors que ce segment de trafic représente désormais 25 % des passagers dans les avions selon la dernière enquête ENPA de la DGAC.

L'impact d'une hausse de la TSBA sera désastreux, même avec une augmentation de quelques euros, sur la compétitivité des aéroports régionaux déjà étranglés par les taux élevés du tarif de sûreté et de sécurité (T2S) pesant sur leur coût de touchée et conduira à des suppressions massives de lignes de la part des compagnies aériennes, notamment lowcost, qui desservent nos territoires. Les filières touristiques présentes dans la plupart des régions françaises seront inéluctablement impactées par la baisse de la demande étrangère consécutive à la hausse des prix des billets d'avion ainsi que par les pertes de connectivité dues au repli des compagnies lowcost de nos aéroports en mal de compétitivité. C'est bien l'économie des territoires qui pâtira avant tout de l'envolée de la TSBA.

Les montants de la TSBA prévus pour l'aviation d'affaires sont exorbitants, signent la mort des compagnies françaises d'aviation d'affaires et mettent en péril les équilibres économiques des aéroports qui vivent de l'aviation générale et d'affaires. La présence d'aéroports d'aviation d'affaires dans les territoires permet la localisation dans ces territoires d'un grand nombre de PME et d'ETI pour lesquelles le recours à ce type d'aviation est vital.

Taxer le long courrier international au départ de la France revient à inciter les passagers à privilégier des routes alternatives hors de France et donc à rallonger les temps de parcours et à favoriser les fuites de carbone, et à détourner de la France les flux touristiques. Le hub de Paris-Charles de Gaulle perdra en compétitivité au profit des autres hubs européens ou extra européens, et Paris perdra en connectivité et en flux touristiques. Les aéroports régionaux qui, sur ces lignes, sont parfois en concurrence avec des aéroports étrangers et frontaliers comme Nice ou Lyon perdront aussi en compétitivité.

Taxer enfin directement les grands aéroports avec la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD) ou l'augmentation de l'impôt sur les sociétés (IS) limitera très sensiblement leurs capacités d'investissement dans la transition énergétique, la décarbonation et la qualité de service.

Toutes ces mesures frappant directement les aéroports viennent de plus s'ajouter au problème chronique de financement des dépenses de sûreté et de sécurité aggravé par le catastrophique système des avances remboursables.

La crise du dispositif de financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité

Profondément ébranlé par la crise de la Covid-19, le dispositif est aujourd'hui structurellement déficitaire et contraint nos aéroports à mobiliser leur trésorerie pour faire face aux défaillances de l'État. L'inflation des coûts et le remboursement des avances consenties par l'État, pendant la crise de la Covid-19, pèsent aujourd'hui lourdement sur le coût de touchée et la compétitivité des aéroports français et menacent désormais la pérennité d'un certain nombre de plateformes. La volonté des pouvoirs publics de transférer une partie du financement des missions régaliennes sur l'exploitant par le biais du ticket modérateur met clairement en péril le déploiement à venir des EDS Cabine ou de toute autre nouvelle technologie qui requiert un financement à 100 % par le T2S. L'UAF & FA réclame de longue date une transformation en subvention de tout ou partie des avances afin d'alléger la dette Covid et de soulager le dispositif.

L'absence d'État stratège

Conséquence ou pas de la réforme aéroportuaire et du transfert d'un grand nombre d'aéroports aux collectivités locales, force est de constater que l'État n'a plus aucune vision du



L'impact d'une hausse de la TSBA sera désastreux, et conduira à des suppressions massives de lignes.

développement des infrastructures aéroportuaires. Et ce constat vaut malheureusement aussi pour les aéroports dont l'État est propriétaire. L'aménagement de caisse décidé cette année pour les aéroports de Lyon, Toulouse, Marseille et Bordeaux en fut une triste illustration. L'État comme les collectivités territoriales doivent aussi s'interroger sur leur action et leur stratégie aéroportuaires.

Derrière ces transformations profondes, dans la période qui s'ouvre, est posée la question de la soutenabilité de nos activités et de la pérennité financière des infrastructures aéroportuaires grandes ou petites. La question posée et les réponses qui y seront apportées sont essentielles pour la capacité des métropoles, régions ou départements à disposer de liaisons aériennes nécessaires aux bassins économiques desservis par nos aéroports.

— AGENDA 2024 —

L'UAF & FA EN QUELQUES DATES

JANVIER

09

Réunion DGAC/
UAF & FA sur les
retours d'expérience
des aéroports relatifs
aux alertes à la bombe

10

Réunion de travail
GIFAS/FNAM/UAF & FA
sur la SNBC

11

Premier conseil
d'administration de
l'année de l'UAF & FA

18

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

25

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

26

Réunion UAF & FA/
ministère de l'Intérieur
sur la mise en œuvre
de l'EES

30

Rencontre annuelle
entre l'UAF & FA et la
DSNA

FÉVRIER

05

L'UAF & FA dépose
auprès de l'ART un
recours gracieux
contre les lignes
directrices du
4 décembre 2023
relatives au niveau
du CMPC

Commission UAF & FA
des aéroports
d'outre-mer

06

L'UAF & FA participe
à l'AG du *Board of Air-
lines Representatives*
(BAR) France

08

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

L'UAF & FA participe
au COMEX du Conseil
pour la cybersécurité
du transport aérien
(CCTA)

15

Commission UAF & FA
des propriétaires
délégants

22

Échanges entre
les présidents
de l'UAF & FA et de
l'Autorité de contrôle
des nuisances aéro-
portuaire (ACNUSA)

MARS

05

L'UAF & FA rencontre
le cabinet du ministre
délégué aux Transports
sur les dossiers
professionnels

Entretien avec Simon
KABORE, secrétaire
exécutif de l'UGAACO

12

Intervention des
présidents de
l'UAF & FA et de la
FNAM sur les enjeux
de la décarbonation
du transport aérien
au Sénat devant
les membres d'Avenir-
Transports

13

L'UAF & FA tient sa
conférence de presse
annuelle et présente
les résultats de trafic
des aéroports français
pour l'année 2023

14

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

L'UAF & FA participe
au COMEX de la FNAM

AVRIL

02

Réception des nou-
veaux locaux de
l'UAF & FA

05

Entretien UAF & FA et
FNAM avec le cabinet
du ministre de l'Outre-
mer sur la fiscalité du
transport aérien

22

L'UAF & FA participe
à la réunion du
GT Aérien – Jeux
olympiques et
paralympiques 2024
organisée par la DGAC

25

L'UAF & FA rencontre
Thierry GUIMBAUD,
président de l'Autorité
de régulation des
transports (ART)

29

Réunion de travail
DGAC/UAF & FA
sur la mise en œuvre
de la loi ZAN dans
les aéroports

15

L'UAF & FA dépose un
recours pour excès de
pouvoir (REP) et une
question prioritaire de
constitutionnalité
(QPC) auprès du
Conseil d'État
contre la Taxe sur
l'exploitation des
infrastructures de
transport de longue
distance (TEITLD)

20

L'UAF & FA participe
à l'AG de la chambre
syndicale de l'assistan-
ce en escale (CSAE)

21

Séminaire Biodiversité
organisé par Aéro
Biodiversité, l'UAF & FA
et la DGAC

27

Commission UAF & FA
et ateliers des aéro-
ports d'aviation
générale et d'affaires



RETOUR SUR L'ANNÉE — 2024 —

—
AVEC
—

**Nicolas
PAULISSEN**
Délégué général
de l'UAF & FA

L'année 2024 a été l'année de la réforme de la régulation aéroportuaire ?

Oui, cette réforme avait été lancée par Clément BEAUNE, alors ministre délégué aux Transports, au Congrès de l'UAF & FA de novembre 2023. Il avait annoncé la mise en place d'un aménagement de caisse pour les aéroports de Toulouse, Lyon, Bordeaux et Marseille suivie d'une réforme des contrats de régulation économique (CRE) et des commissions consultatives économiques (CoCoEco) avant l'été. L'arrêté relatif à l'aménagement de caisse a été finalement publié au Journal officiel du 24 mai. La publication de ce texte avait été précédée par l'organisation d'une « consultation publique » sur le projet d'arrêté qui s'est déroulée du 1^{er} au 16 février.

L'UAF & FA a déploré à cet égard qu'aucune synthèse de la consultation publique n'ait été produite et qu'aucune précision sur les motivations des orientations finalement retenues n'ait été apportée. Et ce, alors même que le texte de l'arrêté publié différait sensiblement du projet de texte soumis à consultation avec l'ajout d'un mécanisme supplémentaire de partage des profits résiduels. À aucun moment l'UAF & FA et les aéroports concernés n'ont eu l'opportunité d'exprimer leur avis sur cette modification fort impactante pour les quatre aéroports concernés et d'éclairer l'administration sur les effets fort négatifs de cet « ajout surprise ».

De manière plus générale, l'UAF & FA regrette de ne pas avoir été suivie par le ministère des Transports quand elle réclamait la mise en place de la caisse double pour l'ensemble des aéroports désireux de sortir de la caisse unique. Les choix arrêtés par l'administration en matière de régime de caisse pour les aéroports de Lyon, Toulouse, Marseille et Bordeaux ne font que complexifier le paysage de la régulation française au détriment du fonctionnement et du développement de ces plateformes.

Nous attendons également, fin 2024, les résultats de la consultation publique sur le projet de décret portant modification des dispositions réglementaires du Code des transports, notamment sur les CRE et les CoCoEco.

... **Les propositions réglementaires de la DGAC ne reflètent nullement les équilibres de la régulation aéroportuaire recherchés par les parties prenantes. Elles tuent dans l'œuf toute réforme ambitieuse.**

L'UAF & FA a fait part de ses observations sur ce projet de décret le 28 juin. Elle regrette néanmoins qu'en amont de cette consultation, et en dépit de ses nombreuses demandes, la DGAC n'ait, à aucun moment, pris la peine de conduire ou de piloter des discussions avec les différentes parties prenantes sur le projet de réforme projeté.

Force est de constater que le texte proposé aujourd'hui ne s'inscrit aucunement dans la feuille de route de septembre 2023 tracée par l'UAF & FA et la CSTA. La refonte des CoCoEco proposée par la DGAC n'est ainsi pas conçue dans la perspective de l'accord des parties. Ce travail collaboratif entre les aéroports et les compagnies aériennes avait pourtant été favorablement accueilli par la DGAC, mais celle-ci semble n'avoir fait finalement que peu de cas des principales conclusions tirées des discussions. Les propositions d'évolutions réglementaires de la DGAC ne reflètent nullement les équilibres de la régulation aéroportuaire recherchés par les parties prenantes. Elles tuent dans l'œuf toute réforme ambitieuse. Elles éloignent davantage encore les aéroports français du cadre européen de régulation en créant un écart supplémentaire dans leur capacité d'investissement au regard de leurs concurrents européens.

... Les orientations de l'arrêté du 23 mai risquent de remettre en cause l'intérêt économique d'une évolution du régime de caisse.

Que reproche l'UAF & FA à l'aménagement de caisse prévu par l'arrêté du 23 mai ?

Bien qu'un régime de caisse hybride ait le potentiel d'améliorer significativement la performance de la régulation aéroportuaire, le dispositif retenu échoue à le faire. Concrètement, le dispositif maintient une subvention croisée importante des activités aéronautiques par le périmètre non régulé, ce qui entraîne un affaiblissement significatif du signal-coût envoyé aux usagers. Autrement dit, les compagnies ne paient pas le coût qu'elles génèrent sur l'infrastructure. Il risque également de pousser à ne pas investir dans le service public aéroportuaire en faisant rebasculer les plateformes dans un régime de quasi-caisse simple avec un partage complet du résultat positif des activités non régulées. Ce mécanisme rend enfin le partage des risques entre usagers et plateformes plus asymétrique par rapport à un

régime de caisse simple en faisant directement bénéficier les usagers du profit des activités non-régulées, mais en faisant porter la totalité du risque à la baisse de ces activités par les plateformes. Ceci alors que dans un régime de caisse simple, les usagers sont exposés aux risques à la hausse comme à la baisse.

En conséquence, les orientations de l'arrêté du 23 mai 2024 risquent fortement de remettre en cause l'intérêt économique d'une évolution du régime de caisse pour les plateformes et pour les usagers. Aussi avons-nous porté à l'été auprès du ministre délégué aux Transports un recours gracieux à l'encontre de certaines des dispositions nouvelles de l'arrêté.

Quelles sont les suites que l'UAF & FA entend donner à ce dossier ?

Les lignes ont tout de même bougé sur la régulation et nous nous en félicitons. Il y a encore quelques années, discuter d'une réforme de la régulation et dialoguer avec les compagnies aériennes sur ce sujet était impensable. Il faut poursuivre. Aujourd'hui, il faut travailler collectivement à l'acte II de cette réforme, à savoir la mise en place de l'accord des parties et de l'allègement du cadre de régulation. On peut noter que, sur ces deux sujets, l'ART n'est pas très éloignée de la position des aéroports et des compagnies.

Il est anormal qu'un même cadre réglementaire rigide s'applique à des aéroports très différents. De même, l'accord des parties doit devenir à terme la clé de voûte des discussions autour des tarifs des redevances aéroportuaires. L'ART ne devrait intervenir qu'en cas de désaccord des parties ou de manquements aux procédures requises dans les négociations.

Vous le voyez, voilà encore de beaux débats en perspective, dans les années à venir, autour de la régulation aéroportuaire !

Le PLF 2025 prévoit un alourdissement important de la fiscalité pesant sur le transport aérien. Comment l'UAF & FA a-t-elle réagi ?

Le gouvernement cherchait en effet 1 milliard d'euros sur le transport aérien à travers des augmentations massives de la TSBA. L'ensemble des acteurs du secteur s'est mobilisé pour faire échec à ces projets en proposant des amendements au texte. Nous avons pu dans les débats nous appuyer sur deux études cofinancées avec la FNAM. La première, produite par le cabinet OXERA, montre l'impact des mesures environnementales européennes et françaises sur le coût des liaisons aériennes avec l'outre-mer ; la seconde, effectuée par le cabinet Deloitte, démontre les bienfaits économiques et sociaux du transport aérien en France.

Les besoins financiers de l'État, au regard de la dette de la France, sont énormes et le transport aérien est devenu une « proie » facile en raison des arguments démagogiques utilisés à son encontre.

Nous avons connu les mêmes difficultés avec la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD) introduite dans la loi de finances 2024 qui a concerné dès cette année le groupe ADP et les aéroports de Nice, Marseille et Toulouse. En mars, nous avons engagé contre cette nouvelle taxe un recours pour excès de pouvoir et une question prioritaire de constitutionnalité en coordination avec les concessionnaires d'autoroutes. Le Conseil constitutionnel dans une décision du 14 septembre, juridiquement peu étayée, a rejeté nos arguments et a validé la constitutionnalité de la TEITLD.

Cet alourdissement invraisemblable de la fiscalité du transport aérien sur deux ans représente un choc fiscal violent pour les compagnies aériennes et les aéroports et aura des conséquences néfastes sur nos capacités d'investissement pourtant essentielles à notre transition énergétique et à notre transformation digitale.

●●● **Cet alourdissement de la fiscalité du transport aérien représente un choc fiscal violent pour les compagnies aériennes et les aéroports et aura des conséquences néfastes sur nos capacités d'investissement.**

Pouvez-vous faire un point sur le financement des missions régaliennes ?

Le T2S représente un poids fiscal exorbitant sur les aéroports et entrave leur compétitivité dans un contexte concurrentiel exacerbé depuis la crise de la Covid-19. La volatilité des compagnies aériennes s'est considérablement accrue ; on a vu cette année des compagnies aériennes supprimer des bases du jour au lendemain sur un aéroport, à l'exemple de Ryanair à Bordeaux ou d'EasyJet à Toulouse. Nos aéroports ne sont plus compétitifs par rapport à leurs homologues européens. Avec l'inflation post-Covid, le coût annuel des missions régaliennes avoisine dorénavant les 1,1 milliard d'euros annuels et le dispositif du T2S est encore déficitaire, de l'ordre de 247 millions d'euros en 2024. De plus, depuis septembre de cette année, il nous faut rembourser les avances consenties par l'État pendant la période de la Covid-19, soit la bagatelle de 747 millions d'euros (intérêts compris). L'État n'est toujours pas capable de couvrir par ses versements de T2S les dépenses des aéroports et les sommes dues à l'agence France Trésor.

... **Le T2S représente un poids fiscal exorbitant sur les aéroports et entrave leur compétitivité dans un contexte concurrentiel exacerbé depuis la crise de la Covid-19.**

Les aéroports se retrouvent donc *de facto* à devoir jouer les banquiers de l'État en prélevant sur leurs trésoreries ou en contractant des emprunts. C'est une situation parfaitement anormale. La priorité est donc à nos yeux d'alléger la dette Covid des aéroports, notamment pour les plus en difficulté.

Nous refusons également que le dispositif du ticket modérateur qui ne concerne aujourd'hui qu'ADP ne vienne s'appliquer dans les années à venir aux grands aéroports régionaux. Il n'est pas acceptable que les aéroports aient à supporter sur leurs fonds propres des coûts qui relèvent des missions régaliennes. Nous entendons ainsi passer le seuil de 9 € par passager à 11 € afin de préserver ces aéroports.

800 M€

C'est le coût total estimé du déploiement des EDS Cabine et des body scans dans les aéroports de plus de 1 million de passagers

Le dispositif de financement des missions régaliennes est au bord de la rupture alors même que nous allons devoir financer dans les années à venir le déploiement des EDS Cabine et des body scans dans les aéroports de plus de 1 million de passagers. Nos aéroports n'ont pas les moyens de financer un tel déploiement dont le coût total est estimé à 800 millions d'euros. La question d'un accompagnement financier de l'État pour financer ces nouveaux équipements et leur installation se pose donc. De plus, nous ne pouvons nous permettre d'investir dans un contexte juridique et technologique incertain, tel que nous avons connu cet été avec les LAGs, générateur de coûts supplémentaires. Nous devons enfin être assurés de la cohérence des calendriers de déploiement européen et français – la France ne doit pas devancer l'appel – ainsi que de l'absence de toute surréglementation française par rapport aux règles européennes.

La stratégie 2030 de la DSNA prévoit une réforme de son organisation territoriale impactant les aéroports ?

Oui, il est prévu en effet dans le volet territorial de la stratégie DSNA 2030 de fermer les tours de contrôle sur un peu plus de 20 plateformes en 3 vagues successives : 2028, 2031 et 2034. Nous n'avons pas connaissance de la liste des terrains concernés qui doit être finalisée par la DSNA. Le sujet est sensible politiquement compte tenu de ses implications pour les territoires et de leurs éventuelles réactions.

Ce dossier est majeur pour notre organisation. Si l'on peut comprendre les logiques d'optimisation de la DSNA et sa volonté d'adapter son organisation territoriale aux nouvelles réalités du trafic, cela ne doit pas se faire au détriment de l'activité des plateformes concernées. Aussi, l'UAF & FA a-t-elle indiqué à la DSNA que cette réforme ne devait pas se traduire par des pertes d'activité pour les aéroports concernés et une rupture de leurs équilibres économiques. En revanche, notre organisation était tout à fait disposée à discuter avec la DSNA et les autres parties prenantes de solutions qui pourraient se substituer au contrôle aérien et ainsi préserver le trafic des aéroports. Nous pensons ainsi qu'un dispositif AFIS éventuellement renforcé et financé pourrait être une solution. Les discussions ont débuté avec la DSNA au printemps de cette année dans le cadre d'un groupe de travail dédié rassemblant tous les acteurs. Elles doivent se poursuivre dans une perspective que nous espérons gagnant-gagnant.

... Si l'on peut comprendre la volonté de la DSNA d'adapter son organisation territoriale aux nouvelles réalités du trafic, cela ne doit pas se faire au détriment de l'activité des aéroports.

La mise en place de l'EES est effective aux frontières de l'UE depuis le 10 novembre ?

C'est un dossier à rebondissement que nous suivons depuis plusieurs années. Le dernier rebondissement est le nouveau report du lancement de l'EES. À la suite de la décision de la France, de l'Allemagne et des Pays-Bas de ne pas transmettre début septembre leur « déclaration of readiness » pour le lancement de l'EES, le Conseil Justice et Affaires Intérieures de l'UE du 10 octobre a pris la décision de la mise en œuvre très progressive et incrémentielle de l'EES à une date indéterminée. Cela signifie que, pendant la période initiale, les États membres de l'espace Schengen ont une flexibilité pour limiter l'application de l'EES à certains points de contrôle aux frontières ou à certains volumes de voyageurs. La période initiale permet donc de tester le système et d'assurer son bon fonctionnement et sa résilience avant une montée en puissance progressive afin d'atteindre sa mise en œuvre complète.

Sur la mise en œuvre de l'EES, de manière plus générale, nous nous félicitons d'avoir été entendus finalement par le ministère de l'Intérieur sur l'importance des process et des nouvelles technologies pour la gestion des flux passagers dans le nouveau contexte EES. ADP et l'UAF & FA avaient plaidé de concert en faveur du « smart border ». Il fallait par exemple permettre le fonctionnement des sas PARAFE dans ce nouveau contexte EES afin de ne pas se priver des avantages de ces équipements. Et même si tout n'est pas possible dans la toute première phase de mise en œuvre de l'EES, nous espérons que le ministère de l'Intérieur sera en capacité dans les mois suivants de mettre en place toutes les innovations.

Nous continuerons à travailler en nous appuyant sur l'expertise de notre Club Frontières pour suivre la montée en puissance de l'EES tout au long de l'année 2025 et poursuivre nos échanges avec le ministère de l'Intérieur.

Avez-vous pu avancer sur les différents dossiers de transition écologique ?

La planification écologique a été en 2024 comme suspendue : le contexte politique n'a pas permis de prises de décision du côté des pouvoirs publics. Nous sommes ainsi toujours en attente des versions définitives de la SNBC 3 ou de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Nous avons en tous les cas, avec nos partenaires, activement participé en tout début d'année à la consultation sur le run 2 de la SNBC 3 et rencontré le secrétaire général à la planification écologique pour lui passer nos messages et lui faire part de nos inquiétudes, notamment sur les restrictions de trafic envisagées. Depuis, plus de son ni d'image de la part des pouvoirs publics... Cela n'a naturellement pas empêché nos aéroports de continuer à leur niveau à œuvrer pour la transition écologique du transport aérien.

Du côté de l'UAF & FA, nous avons eu la déception d'apprendre, en début d'année, que notre projet de programme EASEE 2 n'avait finale-

... Nous avons terminé le travail de réflexion sur les IRVE en aéroport et l'adaptation nécessaire de la LOM aux réalités aéroportuaires.

ment pas fait partie des projets retenus au titre de l'appel à projet CEE 2023. Ce projet visait à accompagner techniquement et financièrement les aéroports dans la mise en place d'une stratégie et d'une feuille de route de décarbonation intégrant toutes les parties prenantes de la plateforme aéroportuaire. C'était une façon de nous attaquer aux émissions de scope 3 des aéroports, qui, compte tenu de la multiplicité des acteurs, représentent un défi important. Bercy, qui a repris la main sur le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), a privilégié les grands programmes et nous avons été fort peu soutenus par la DGEC.

Nous avons également cette année œuvré, avec l'appui de la DGAC et de la DGITM, à ce que l'ensemble des aéroports français membres du RTE-T ait la capacité de bénéficier des aides européennes prévues pour accompagner la mise en œuvre des règlements AFIR et RTE-T, notamment concernant l'électrification des tarmacs et la mise à disposition auprès des aéronefs de l'air conditionné. Nous avons enfin terminé, en étroite collaboration avec l'Avere-France le travail de réflexion sur les IRVE en aéroport et l'adaptation nécessaire de la LOM aux réalités aéroportuaires. Nous sommes aujourd'hui prêts à proposer des amendements en ce sens lorsqu'un support législatif pertinent se présentera.

Cette adaptation des textes réglementaires ou législatifs aux réalités de nos aéroports souvent mal connues ou ignorées est une de nos préoccupations constantes. Cela a été aussi le cas avec la loi ZAN et ses implications pour nos aéroports.

ZOOM

Dossier UAF & FA « Les enjeux de la France aéroportuaire »

Ce dossier, élaboré par l'UAF & FA, dans le contexte des élections législatives de juin 2024, présente les principaux enjeux de la France aéroportuaire à l'horizon 2030 et reprend les principaux messages de la profession. La précédente version datait des élections législatives du printemps 2022. Ces 13 fiches pédagogiques permettent de faire comprendre aux décideurs et à l'environnement de l'UAF & FA les enjeux de la profession.



Fiches pédagogiques conçues par l'UAF & FA.

01 ÉCO – NOMIE & — FISC — ALITÉ —

La réforme de la régulation aéroportuaire a particulièrement mobilisé l'UAF&FA tout au long de l'année 2024.

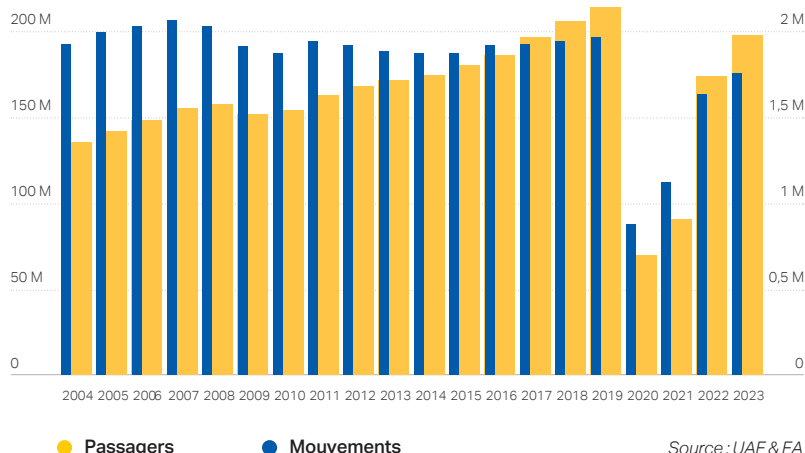
L'UAF&FA a constamment plaidé en faveur de l'extension de la caisse double à l'ensemble des aéroports français régulés et milité pour une réforme ambitieuse du cadre de régulation. L'UAF&FA s'est également opposée par la voie juridique à la mise en place de la TEITLD et, dans le cadre des discussions autour du PLF 2025, aux hausses brutales et conjuguées de la TSBA et du T2S.

Trafic passagers 2023

Après trois années de difficultés liées à la crise de la Covid-19, le trafic reste toujours en deçà de son niveau de 2019, année de référence. En 2023, le trafic des aéroports français a enregistré une baisse de 7,3 % par rapport à 2019, malgré une augmentation de 14,2 % par rapport à 2022. Le nombre de passagers commerciaux dans les aéroports français s'est établi à 199 millions en 2023, contre plus de 214 millions en 2019. Il faut remonter à 2017 pour retrouver un niveau de trafic similaire à celui de 2023, avec 197 millions de passagers enregistrés.

ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN COMMERCIAL

entre 2004 et 2023



PASSAGERS COMMERCIAUX

198 690 952

+14,2% ↗ par rapport à 2022 | **-7,3%** ↘ par rapport à 2019



MOUVEMENTS COMMERCIAUX

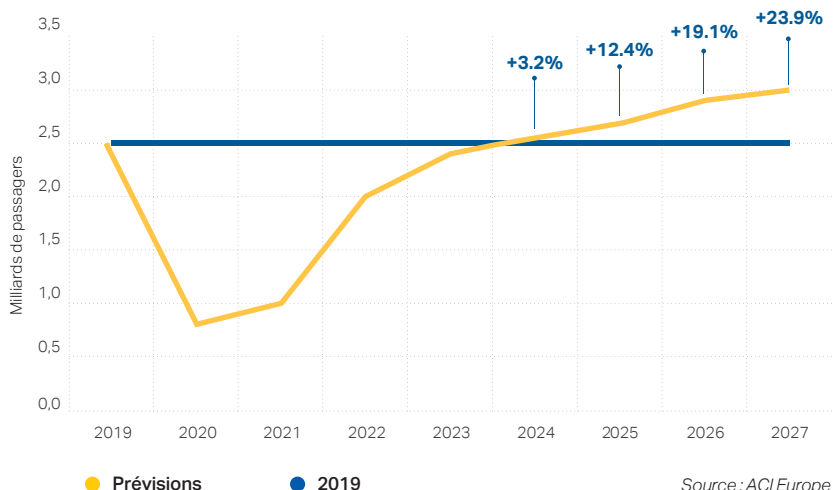
1 754 162

+5,9% ↗ par rapport à 2022 | **-10,9%** ↘ par rapport à 2019

Perspectives de trafic pour 2024 et les années à venir

Dans ses dernières prévisions de trafic en date de mai 2024, l'ACI Europe prévoit pour 2024, dans son scénario de base, une hausse du nombre de passagers dans les aéroports européens de 3,2 % par rapport à 2019, et de 23,9 % d'ici à 2027.

PRÉVISIONS DE TRAFIC



DOSSIER

La position de l'UAF & FA sur le projet de nouveau cadre de régulation

Le 28 juin 2024, l'UAF & FA communiquait à la DGAC sa réponse à la consultation publique sur l'évolution des dispositions réglementaires du Code des transports relatives à la régulation économique aéroportuaire. L'occasion d'exprimer son opposition à certaines propositions de modification.

Sur l'intégration de la redevance bagage au sein de la redevance passager

L'UAF & FA reste attachée à la rédaction actuelle de l'article R. 6325-7 du Code des transports validant la mise en place d'une redevance bagage assise sur le bagage. L'intégration obligatoire de la redevance bagage au sein de la redevance passager telle que prévue par le projet de décret empêcherait l'exploitant de l'aéroport de faire varier ses redevances, en fonction de la qualité, du champ et du coût des services qui sont rendus, puisqu'elle devra être facturée de manière uniforme à chaque passager, indifféremment du fait que ceux-ci aient ou non fait usage de l'installation. L'essentiel du coût du traitement du bagage de soute est représenté par l'amortissement et l'exploitation de l'installation de tri. Exclure ce coût de la base d'une redevance bagage revient à limiter le tarif de cette redevance et à la rendre inutile. Contraindre les aéroports à maintenir le coût du traitement des bagages de soute dans la redevance passager revient donc à faire porter la majeure partie du coût du système de tri des bagages de soute aux compagnies lowcost transportant plus de voyageurs sans bagage. Conformément aux principes régissant les redevances pour services

rendus, le bagage, et non le passager, doit être l'unité d'œuvre sur laquelle asseoir la redevance pour bagage.

Sur l'exclusion des émissions de CO₂ de la modulation tarifaire

L'UAF & FA est opposée à l'exclusion des émissions de CO₂ des aéronefs du champ des modulations possibles de la redevance d'atterrissage. Alors que les pouvoirs publics prennent des mesures d'interdiction de certaines lignes aériennes au motif de réduire les émissions de CO₂ du transport aérien, les exploitants d'aéroports souhaitent conserver la possibilité de moduler leurs redevances d'atterrissage en fonction des émissions de CO₂ des aéronefs, afin d'avoir un levier incitatif pour contribuer eux aussi à la réduction des émissions de CO₂ du transport aérien.

Sur la publicité des contrats bilatéraux

L'UAF & FA s'oppose à la nouvelle obligation imposée aux aéroports de transmettre à la CoCoEco d'éventuels contrats commerciaux bilatéraux. Ces informations devraient être également transmises au ministre chargé de l'Aviation civile ainsi qu'à l'ART. En voulant imposer la communication à la CoCoEco, au ministre et à l'ART des

contrats commerciaux bilatéraux conclus par les aéroports, le projet de décret étend l'ingérence de tiers dans la gestion des aéroports et risque de porter atteinte à la liberté d'entreprendre de ceux-ci. En effet, les contrats commerciaux bilatéraux qui prévoient des mesures incitatives ne peuvent pas porter sur les redevances ou leurs modulations en vertu du cadre légal actuellement en vigueur. Ils ne tombent dès lors pas dans le champ de la directive 2009/12/CE ni dans celui du Code des transports. Les mesures incitatives, quelle que soit leur forme (prime, contribution au développement, financement de campagnes de promotion, etc.), ne constituent pas un prélèvement au profit de l'aéroport à la charge des usagers, mais un investissement de l'aéroport dans un partenariat avec une compagnie qui s'engage à des obligations en termes de liaisons aériennes, d'avions basés ou de volume de passagers pendant la durée du contrat. Le montant et la forme de ces mesures sont déterminés individuellement en fonction de la durée du contrat et des engagements de la compagnie concernée, dans le respect du principe de non-discrimination. Étant donné que ces mesures incitatives sont la contrepartie d'engagements d'une compagnie, cette compagnie n'est pas « avantagée » par rapport à d'autres

compagnies qui ne souhaitent pas prendre de tels engagements. Par ailleurs, la Commission européenne, elle-même, reconnaît et protège la confidentialité de ces contrats commerciaux. Cette protection des secrets d'affaires des entreprises a été confirmée de longue date par la Cour de justice de l'Union européenne.

Le nouvel article est non seulement en contradiction avec le secret des affaires, mais cette disposition est aussi incohérente au regard de l'arrêté du 23 mai 2024 imposant l'imputation sur le périmètre non régulé (PNR) des coûts de financement des contrats commerciaux bilatéraux. Une transmission des éléments afférents à ces contrats à la CoCoEco limiterait donc les leviers commerciaux dont disposent les plateformes et soumettrait *de facto* des activités du périmètre non régulé à un contrôle réglementaire par la CoCoEco. De ce fait, cette disposition participerait du déséquilibre structurel inefficace entre compagnies et aéroports que la réforme engagée par le gouvernement est en train d'établir.

Sur l'exclusion des exploitants des CoCoEco

La refonte des CoCoEco doit être repensée dans la perspective de favoriser l'accord des parties. Ce n'est nullement le cas dans le projet de texte présenté. Les modifications proposées ne viennent qu'affaiblir la position de l'exploitant d'aéroports dans l'élaboration des tarifs sans d'ailleurs organiser la représentation des compagnies aériennes pour plus d'efficacité (qu'en est-il de la représentativité des différentes compagnies desservant l'aéroport ?). Le rôle des compagnies aériennes et de l'exploitant dans la CoCoEco doit être repensé dans la perspective de la construction, de la négociation et du vote d'un accord des parties. En effet, la commission consultative économique doit permettre aux parties d'échanger, de débattre, en vue d'aboutir à un accord.

Sur l'exclusion des collectivités territoriales des CoCoEco

L'aéroport a certes pour mission de servir les usagers, à savoir les compagnies aériennes, mais il a également pour mission de desservir le territoire. Ôter le droit de vote aux collectivités territoriales n'est par conséquent pas acceptable. Le cahier des charges de la concession impose au gestionnaire de présenter en CoCoEco « les objectifs généraux de développement [Article 18] ». Ces objectifs généraux de développement se doivent de répondre non seulement aux attentes des compagnies aériennes actuellement présentes sur l'aéroport, mais également aux attentes du territoire desservi, qui peuvent être différentes. Les collectivités territoriales doivent ainsi pouvoir s'exprimer par leur vote sur la proposition du gestionnaire, qui cherche à intégrer les besoins de l'ensemble des parties.

Arrêté du 23 mai 2024 relatif à l'aménagement de caisse

Le 23 juillet, l'UAF & FA adressait au ministre délégué en charge des Transports un recours gracieux à l'encontre de certaines nouvelles dispositions de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, et notamment celles relatives à l'aménagement de caisse

des aéroports de Lyon, Toulouse, Marseille et Bordeaux. L'article 11 de l'arrêté introduit un système de caisse hybride pour ces quatre aéroports sous réserve de mise en œuvre d'un contrat de régulation économique (CRE) pluriannuel. Selon cet arrêté, le profit des activités non régulées

contribue au financement du coût du service public aéroportuaire (SPA) à hauteur de 30 %, puis, au-delà, contribue à hauteur de 50 % des profits résiduels. Et ce, sur un périmètre contributif étendu regroupant un nombre important des activités non régulées.

EXTRAITS DU RECOURS GRACIEUX

« (...) Un régime de caisse hybride qui dégrade la qualité du service public aéroportuaire (SPA)

(...) Le régime de caisse hybride mis en œuvre par l'arrêté maintient une subvention croisée importante des activités aéronautiques par le périmètre non-régulé ce qui entraîne un affaiblissement significatif du signal-coût envoyé aux usagers. Autrement dit, les compagnies ne paient pas le coût qu'elles génèrent sur l'infrastructure. Toutes choses égales par ailleurs, une hausse du coût du SPA qui pourrait intervenir à la suite d'un investissement dans le SPA entraînera une rétrocession plus élevée des profits extra-aéronautiques vers le périmètre régulé. En conséquence, les dispositions de l'arrêté incitent les plateformes à ne pas investir et à ne pas développer les activités aéronautiques afin d'éviter une perte de rentabilité sur les activités extra-aéronautiques. De plus, les dispositions n'incitent pas non plus les plateformes à développer les activités extra-aéronautiques car :

- les exploitants portent un risque fortement asymétrique en devant partager toute hausse de la rentabilité (prévue ou pas) mais en étant exposés complètement aux risques à la baisse car seuls les profits sont partagés avec le périmètre régulé ;
- ces activités seront exposées à un niveau de rémunération du capital insuffisante au regard des risques auxquels elles sont exposées sur le périmètre extra-aéronautique.

Afin d'éviter une exposition trop forte à cette asymétrie, les dispositions de l'arrêté incitent donc les aéroports à limiter le développement de leurs activités extra-aéronautiques contributives.

Cette désincitation est d'autant plus forte sur les activités extra-aéronautiques faiblement ou pas du tout liées au trafic, comme c'est par exemple le cas pour les activités industrielles. Pour certaines plateformes, les dispositions de l'arrêté ne leur permettent pas d'exclure ces activités du périmètre contributif ce qui serait pourtant pertinent au regard des critères et objectifs économiques évoqués plus haut.

Enfin, en interaction avec les dispositions du projet de décret mis en consultation le 30 mai 2024 qui introduit un facteur d'ajustement de la trajectoire tarifaire du CRE en fonction des profits effectivement réalisés, l'asymétrie inefficace de l'exposition au risque des plateformes est davantage renforcée. Concrètement, une régularisation ex-post de la contribution des activités non-régulées, telle que définie par le projet de décret enlève toute possibilité de surperformance par rapport aux prévisions en plus du partage significatif des profits qui est d'ores et déjà imposés ex-ante par le dispositif de régime de caisse fixé par l'arrêté. L'incitation au développement des activités et à l'investissement dans la qualité de service – déjà fragilisée par la mécanique du régime de caisse introduit par l'arrêté – est davantage affaiblie par cette asymétrie dans l'exposition au

risque. En conséquence, les orientations de l'arrêté entraînent un traitement économiquement incohérent des revenus et coûts non-régulés et régulés, ce qui remet fortement en cause l'intérêt économique d'une évolution du régime de caisse (...) Ceci est orthogonalement opposé aux objectifs et caractéristiques d'un régime de caisse hybride performant et constitue un risque réglementaire considérable pour les acteurs du secteur.

Le régime proposé s'éloigne également d'autres approches de caisse hybride observées dans d'autres secteurs régulés, ce qui aura pour conséquence d'impacter le coût de financement des exploitants aéroportuaires du fait du risque réglementaire plus élevé. L'ART reconnaît cette incohérence économique ayant proposé un mécanisme alternatif (plus en ligne avec les pratiques observées dans le secteur des gares ferroviaires par exemple) basé autour d'une rétrocession à pourcentage fixe mais garantissant toujours l'octroi d'un profit sur les activités non-régulées dès le premier euro.

Une définition du résultat opérationnel qui est économiquement incohérente

(...) les enseignements de la théorie économique et les pratiques existantes dans d'autres secteurs dictent que toute activité peu ou pas liée à l'activité aéronautique peut raisonnablement être exclue du périmètre contributif à la rétrocession des profits non-régulés vers le secteur régulé. Or, l'arrêté introduit un traitement différencié entre plateformes définissant des périmètres distincts incluant par endroit des activités non-liées au trafic aéronautique (par ex. les activités industrielles) dans le périmètre contributif alors que ces mêmes activités ne sont pas prises en compte pour d'autres plateformes ce qui n'est ni homogène, ni non-discriminatoire.

Concrètement, la définition retenue par l'arrêté laisse présager un arbitrage subjectif de la prise en compte ou non d'une activité non-régulée pour le périmètre contributif au périmètre régulé selon son importance en termes de CA pour une plateforme donnée alors que cette différence de traitement ne repose sur aucune justification. L'arrêté n'est donc pas en mesure de satisfaire l'objectif clé de la

régulation économique qui consiste à répliquer les conditions et résultats d'un marché concurrentiel entre plateformes – c'est-à-dire de la capacité des plateformes à entreprendre les activités extra-aéronautique sur un champ égal face à la concurrence (non-régulée) à laquelle elles pourraient faire face.

(...)»

L'UAF & FA demande alors une modification des dispositions nouvelles de cet arrêté, notamment celles relatives à la mise en œuvre du régime de caisse hybride et au périmètre des activités prises en compte pour la contribution et le calcul du résultat opérationnel.

Financement des missions régaliennes

Pendant la crise de la Covid-19, pour faire face à la chute drastique du trafic passagers, trois avances remboursables destinées à couvrir les dépenses de sûreté et de sécurité ont été accordées aux exploitants d'aéroports. Le remboursement de ces avances, ainsi que des intérêts associés, est échelonné entre 2021 et 2032, et s'ajoute aux coûts annuels de sécurité et de sûreté, qui s'élèvent à environ 1 milliard d'euros. Les aéroports ont commencé à rembourser ces avances dès 2024. Le montant total des avances atteint 700 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 47 millions d'euros d'intérêts.

Depuis le début de la crise, l'UAF & FA plaide pour que tout ou partie de ces avances soient converties en subventions directes, afin de limiter l'augmentation des tarifs de sûreté et de sécurité, et de préserver la compétitivité des aéroports français.

À partir de 2025, les plafonds du tarif de sûreté et de sécurité (T2S) seront fixés par voie réglementaire. Ainsi, à compter du 1^{er} avril 2025, les plafonds supérieurs ne seront plus définis par le Code des impositions sur les biens et services, mais par décret. Les plafonds inférieurs, quant à eux, continueront d'être fixés par le législateur, conformément à l'article 107 de la loi de finances pour 2024.

En outre, la loi de finances pour 2024 a également révisé le plafond du tarif de sûreté et de sécurité pour la classe 3, passant de 16,0 € à 17,2 € à compter du 1^{er} avril 2024.

Entretien avec Thierry GUIMBAUD, président de l'ART

Le 25 avril 2024, l'UAF & FA a rencontré Thierry GUIMBAUD, président de l'Autorité de régulation des transports (ART). Lors de cet échange, ont été abordées

L'UAF & FA plaide pour que tout ou partie de ces avances soient converties en subventions directes, afin de limiter l'augmentation des tarifs de sûreté et de sécurité.

la relation entre l'ART et les aéroports ainsi que les récentes évolutions et perspectives de la régulation.

Il est ressorti de cette discussion que l'ART partage l'avis de l'UAF & FA sur l'inefficacité de la régulation actuelle et se montre favorable à une évolution de celle-ci. L'ART a également entendu les réserves émises par les aéroports, qui exprimaient des doutes quant à sa capacité à jouer pleinement son rôle de tiers de confiance entre aéroports et compagnies aériennes. L'ART a par ailleurs souligné que la relation entre le régulateur et les régulés doit reposer sur une confiance mutuelle, laquelle ne peut se développer qu'à travers une certaine maturité de la relation.

Enfin, l'ART a confirmé la poursuite de ses travaux sur l'évolution de la régulation dans le cadre d'un « volet II », intégrant notamment les réflexions issues du Forum de Thessalonique. Le président de l'ART a également exprimé son accord avec l'UAF & FA sur la nécessité d'envisager une régulation différenciée, qui varierait en fonction des aéroports et reposerait en grande partie sur l'accord entre les parties prenantes. L'UAF & FA souhaite jouer un rôle actif dans l'élaboration de l'acte II de la réforme de la régulation et se tient prête à participer aux discussions avec l'ensemble des acteurs concernés.

Loi DDADUE

L'article 24 de la loi du 22 avril 2024 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE) comprend plusieurs dispositions impactant le secteur aéroportuaire et sa régulation.

Ainsi, il dispose notamment que :

- Lors d'un changement de concession, la modération tarifaire ne s'applique pas lors de la première homologation des tarifs de redevances par l'ART.
- L'ART peut être saisie pour un avis motivé sur un avant-projet de contrat de régulation économique (CRE). Cette modification fait suite à un amendement déposé par le gouvernement.
- Au moment de sa saisine pour avis conforme sur un CRE, l'ART appréciera le caractère modéré de l'évolution tarifaire en moyenne sur la durée couverte par le contrat.

QPC sur la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD)

L'article 100 de la loi de finances pour 2024 introduit une nouvelle taxe pesant sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD) pour financer la transition écologique. Ses recettes sont destinées à l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFIT).

L'UAF & FA a saisi début 2024 le Conseil constitutionnel d'une question prioritaire de constitutionnalité (QPC). Les sociétés concessionnaires d'autoroutes faisaient également partie des requérants.

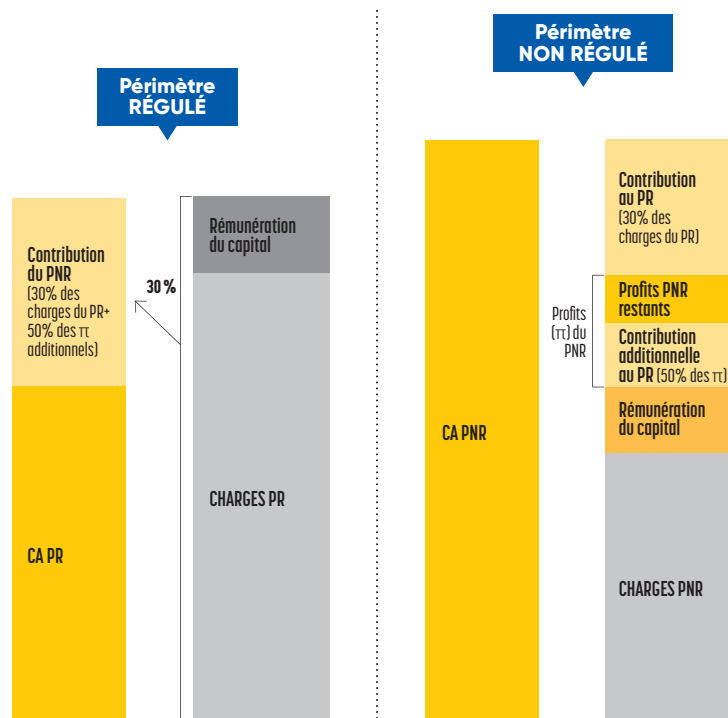
La taxe ne s'applique qu'aux sociétés dégageant un chiffre d'affaires d'au moins 120 millions d'euros et dont le seuil de rentabilité moyenne atteint 10 %. Le cumul de cette taxe avec l'impôt sur les sociétés aboutit « à un niveau de prélèvement confiscatoire ».

Le Conseil constitutionnel a déclaré la taxe conforme à la Constitution dans sa décision du 12 septembre 2024.

Aménagement de caisse

Le régime de caisse définit quelles activités sont prises en compte dans le calcul des redevances aéroportuaires.

LE NOUVEAU RÉGIME DE CAISSE AMÉNAGÉE ISSU DE L'ARRÊTÉ DU 23 MAI 2024



CA : Chiffre d'affaires – PR : Périmètre régulé – PNR : Périmètre non régulé Source : UAF & FA

Les aéroports de Paris et de Nice bénéficient d'une caisse aménagée pour laquelle seule l'activité extra-aéronautique de parc et de stationnement entre dans le périmètre régulé. Depuis l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, l'État a ouvert la possibilité à quatre autres aéroports de bénéficier d'une caisse aménagée, mais différente de celles des aéroports d'ADP et de Nice. Il s'agit des aéroports de Toulouse, Marseille, Lyon et Bordeaux.

L'UAF & FA a contribué à la consultation publique ouverte par la DGAC sur cet arrêté et a également formé un recours gracieux à l'issue de la publication de ce dernier.

Le régime de caisse destiné à ces quatre aéroports est dit « hybride », puisqu'il se situe entre la caisse simple (où toutes les activités de l'aéroport sont prises en compte dans la détermination des tarifs) et la caisse double (où seules les activités du périmètre régulé sont prises en compte dans la détermination des tarifs). Dans le régime de caisse hybride de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024, une partie importante des recettes des activités du périmètre non régulé contribue au périmètre régulé.

FOCUS

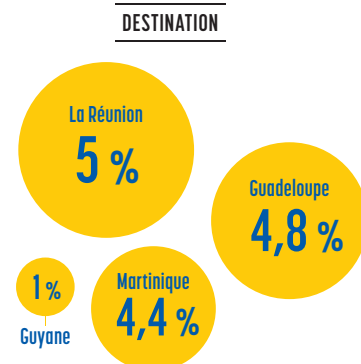
Étude d'impact des mesures environnementales européennes et françaises sur les liaisons ultramarines

Mandaté par l'UAF & FA et la F NAM, le cabinet OXERA a produit en septembre 2024 une étude sur l'impact des mesures environnementales européennes et françaises sur les liaisons aériennes avec les DROM. L'analyse révèle que les propositions européennes Fit for 55 ainsi que les mesures françaises entraîneront des coûts supplémentaires pour les compagnies et les passagers, affectant la demande et générant un manque à gagner pour les compagnies aériennes et les aéroports.

PRINCIPALES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

- Par rapport à un scénario de référence sans changement (« business as usual »), les tarifs des vols devraient augmenter de 20,7 % d'ici 2031 et de 26,9 % d'ici 2050. En conséquence, la demande pour ces liaisons devrait diminuer de 14,4 % en 2031 et de 18,7 % en 2050.
- En 2031, les mesures Fit for 55 sont les principales responsables de cette baisse de la demande. Les réglementations expliquent la majorité de l'impact (- 12,8 % sur un total de - 14,4 %), avec un rôle notable de l'ETS et de l'ETD, tandis que ReFuelEU a un impact limité en raison des mandats SAF encore faibles à cette date. Les mesures françaises ont un effet moindre, la compensation des émissions des vols domestiques étant plus significative que l'écotaxe (- 0,2 %), en raison des coûts générés par l'achat de crédits carbone.
- En 2050, les mesures européennes continuent d'avoir un impact dominant (- 15,8 % sur un total de - 18,7 %), mais ReFuelEU joue un rôle croissant avec l'augmentation significative des mandats SAF (de 8,8 % en 2031 à 70 % en 2050). Cette montée en puissance des SAF atténue l'effet de l'ETS et de l'ETD grâce à la réduction des émissions. Les mesures françaises, quant à elles, voient leur impact grandir, en particulier à cause de l'augmentation des prix des projets de compensation prévus par l'article 147 de la loi climat et résilience.
- La compétitivité des destinations françaises pourrait également en souffrir, avec une hausse des prix des billets plus prononcée que pour des destinations alternatives. Cette augmentation des prix pourrait détourner une partie des voyageurs, notamment les touristes, vers d'autres destinations, ce qui réduirait la demande pour les vols vers les DROM. Une diminution du nombre de touristes dans ces territoires entraînerait des pertes économiques importantes localement.
- Bien que la majeure partie des pertes soit attribuée aux mesures Fit for 55, les mesures françaises devraient également engendrer des pertes financières significatives, se chiffrant à plusieurs millions d'euros pour la plupart des DROM.

Part des dépenses touristiques perdues associée aux mesures Fit for 55 et françaises en 2050



Source : OXERA



LA PAROLE À

Pierre GIRARD

Sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective à la DGAC/DTA

Pierre GIRARD pilote l'enquête nationale auprès des passagers aériens (ENPA), à la refonte de laquelle l'UAF & FA participe activement.

Qu'est-ce que l'ENPA ?

L'enquête nationale auprès des passagers aériens, appelée ENPA, est menée depuis 2009 par la direction générale de l'Aviation civile (DGAC). Cette enquête a pour objectif de caractériser les passagers aériens au départ des aéroports français ainsi que leur déplacement en avion. Les résultats sont essentiels pour la DGAC, à des fins d'analyse et pour paramétrer certaines de ses statistiques, par exemple l'indice des prix du transport aérien. L'ENPA est aussi une source de connaissance importante à destination du grand public, car elle offre des informations uniques à l'échelle nationale sur le profil des passagers et leurs trajets, par exemple sur l'âge des passagers, leur catégorie sociale, leur motif de voyage, leur correspondance, etc.

L'enquête a été réalisée chaque année jusqu'en 2016, puis suspendue jusqu'à sa relance en 2023 à la suite de la crise Covid-19. La collecte consiste à interroger 40 000 passagers dans les salles d'embarquement des dix plus grands aéroports, sur trois périodes de l'année. Le questionnaire de l'ENPA comporte deux jeux de questions, un premier jeu de questions posées par un enquêteur et un deuxième pour lequel les passagers répondent eux-mêmes à l'aide d'un support (téléphone ou tablette). L'UAF & FA est associée et suit de près le processus de l'ENPA, contribuant à certaines étapes clés.

À quoi va ressembler la nouvelle version de l'ENPA ?

À partir de 2025, l'ENPA fait l'objet d'une refonte. L'enquête sera désormais réalisée tous les trois ans, et non plus annuellement. À budget constant, l'échantillon de passagers interrogés deviendra continu tout au long de l'année et sera multiplié par un peu plus de trois, ce qui améliorera la robustesse des résultats, tandis que le contenu du questionnaire évoluera à la marge, garantissant la continuité des résultats.

Cette refonte a été préparée en collaboration avec l'UAF & FA et sa commission marketing, notamment à travers un comité de concertation présidé par Thomas JUIN, président de l'UAF & FA, qui s'est tenu en juin 2024. Lors de cette réunion, un bilan de l'enquête dans les aéroports a été effectué, le questionnaire a été passé en revue, et des discussions ont eu lieu entre différents utilisateurs.

Pour vous, quels sont les principaux enseignements d'une telle enquête ?

De l'enquête de 2023, nous pouvons retenir quelques premiers enseignements sur l'après-crise Covid, qui restent à confirmer dans le temps :

- les passagères sont aussi nombreuses que les passagers, alors que les hommes étaient majoritaires avant 2023 ;
- les passagers de 15 à 34 ans sont plus fréquents qu'avant-crise (c'est-à-dire 45 % soit 5 points de plus que lors de l'enquête 2015-2016) ;
- la proportion de passagers dans les catégories sociales les moins favorisées est également plus importante qu'avant-crise ;
- les voyages pour motif touristique (loisir ou affinitaire) se renforcent, tandis que les voyages pour motif professionnel diminuent, passant de 25 % à 19 % par rapport à 2016.

VIE DES COMMISSIONS

Commission métier marketing : l'heure du bilan



Delphine LE SEC'H et Emily JAMES

*Co-présidentes
de la commission
métier marketing*

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

Nous avons toutes deux comme point commun une vingtaine d'années d'expérience en développement de desserte aérienne.

Cette co-présidence fait pleinement sens car l'une est au service d'une plateforme qui traite 300 000 passagers chaque année, et l'autre 15 millions de passagers par an.

Nous avons donc autant de points communs dans nos missions que de particularités, donc beaucoup de choses à apprendre l'une de l'autre.

L'UAF & FA est pour la commission métier que nous représentons une institution fédératrice qui est en capacité de porter des sujets nationaux d'envergure.

L'équipe de l'UAF & FA est au service des besoins de chaque commission métier et totalement à l'écoute de nos problématiques.

Nous la remercions pour sa disponibilité et son implication.

Quels ont été les principaux projets et défis rencontrés par la commission métier marketing durant votre présidence ?

Durant nos trois années de présidence, le fil rouge a été pour nous de créer des ponts entre nos sujets de développement de lignes et les enjeux de développement durable.

Nous avons donc amorcé des interventions de sensibilisation sur les enjeux de développement durable en nous appuyant sur les experts de la commission métier développement durable.

Puis nous avons continué à interagir avec des compagnies aériennes pour comprendre leurs attentes, avec des aéroports pionniers sur certains sujets et avec des fournisseurs sur notre secteur.

Dans cette commission, nous avons la particularité de nous côtoyer amicalement très régulièrement lors de salons professionnels tout en étant concurrents. Le défi est donc de trouver des axes de collaboration sans trahir le secret des affaires.

Quels sont, selon vous, les enjeux de demain pour la commission métier marketing, notamment en termes d'adaptation aux nouvelles tendances et attentes du marché ?

Sans surprise, les enjeux de demain sont directement liés à la transformation des transports face au défi du changement climatique. De même, la transformation de l'industrie du tourisme est un sujet qui impactera directement les transporteurs, les aéroports et les territoires qu'ils desservent. La difficulté pour cette commission sera d'anticiper les impacts des changements de comportements des voyageurs, tout en collaborant étroitement avec nos territoires.

« Retail tour » de la commission métier commerces et immobilier

Le 24 septembre 2024, la commission commerces et immobilier de l'UAF & FA a participé à un « retail tour » à Berlin, sous l'impulsion de Karine DUCOS, présidente de la commission et représentante de l'aéroport de Toulouse. Cet événement a été organisé en collaboration avec PollenConsulting, un cabinet spécialisé en consulting de tendances.

Au cours de ce « retail tour », la commission a eu l'occasion de visiter plusieurs lieux emblématiques de la capitale allemande, mettant en lumière des tendances émergentes du commerce de détail. Parmi les destinations, on comptait : des *food courts* innovants, divers *concept stores*, une boutique de vêtements durables, plusieurs magasins de bijoux, un *beauty lab*, ainsi

qu'un musée dédié à la photographie contemporaine.

Cet événement a offert aux membres de la commission une occasion précieuse d'échanger leurs impressions et de débattre sur la manière d'adapter ces concepts novateurs et les opportunités qu'ils représentent au contexte de leurs aéroports respectifs.



Les membres de la commission commerces au Retail Garage à The Playce – Berlin le 24 septembre 2024.

Quoi de neuf pour la commission métier finance ?

Catherine VILLE-GALI, directrice financière et administrative des Aéroports de Lyon, a pris la présidence de la commission finances de l'UAF & FA en septembre 2024. Sous sa direction, la

commission connaît une refonte visant à dynamiser les échanges entre ses membres. Plusieurs nouveaux groupes de travail ont ainsi été constitués, notamment sur les thématiques de la fis-

calité, du T2S et de la facturation, venant enrichir les groupes de travail déjà existants, tels que ceux consacrés à la régulation et à la réforme des redevances.



02 — JURI — — DI — QUE

L'UAF&FA a de nouveau fait connaître en 2024 auprès de la Commission européenne sa position sur les évolutions du régime européen des aides d'État dans la perspective de la révision des lignes directrices de 2014. 2024 a également été l'année de la sortie du guide pédagogique UAF&FA sur la domanialité publique ainsi que du renouvellement des deux programmes communs d'assurances (RC Exploitant d'Aérodrome et RC Atteintes à l'Environnement) avec le concours de l'aéroport de Nice qui a endossé le rôle de coordonnateur du groupement de commandes.

Publication d'un guide sur la domanialité publique aéroportuaire

En 2023, la commission juridique de l'UAF & FA a lancé le projet de réaliser un guide pédagogique à destination des opérationnels en charge de la commercialisation et de la valorisation du foncier et de l'immobilier aéroportuaire.

Ce guide, réalisé en collaboration avec le cabinet UGGC Avocats et financé par l'UAF & FA, a pour ambition d'apporter une vision pédagogique et assez exhaustive des règles complexes qui régissent le domaine public aéroportuaire, avec des fiches thématiques sur chaque sujet : durée des AOT/COT, définition du montant des redevances, mesures de publicité et procédure de mise en concurrence, régime des droits réels...

Des contenus plus pratiques complètent le rappel des règles générales applicables, avec notamment des encadrés très courts mettant en avant l'essentiel à retenir sur chaque sujet, des tableaux synthétiques, un organigramme sur les procédures d'attribution ainsi que des documents types prêts à l'emploi (avis de publicité, avis d'attribution...).

Les travaux de création du guide ont également mobilisé différentes commissions de l'UAF & FA, comme la commission commerces et le groupe de travail immobilier. L'enjeu était en effet de répondre aux attentes des opérationnels qui, en contact au quotidien avec les occupants, cherchent à sécuriser au maximum les clauses de leurs AOT/COT et les procédures d'attribution de ces contrats.



Guide pédagogique « La domanialité publique aéroportuaire » publié en octobre 2024.

Recodification dans le Code des transports des dispositions réglementaires du Code de l'aviation civile

À l'automne 2023, la DGAC a achevé la recodification des dispositions réglementaires du Code de l'aviation civile dans le Code des transports, avec la publication du décret n° 2023-1008 du 31 octobre 2023 portant sixième partie réglementaire du Code des transports.

Ce décret recodifie dans le Code des transports presque toutes les dispositions réglementaires du Code de l'aviation civile, à l'instar de ce qui avait été fait, fin 2010, pour la partie législative.

Bien qu'il s'agisse d'une codification à droit constant, certains articles n'ont plus exactement la même rédaction,

soit en raison du toilettage du texte, soit pour prendre en compte certains principes juridiques ou encore pour abroger certaines dispositions.

Afin de permettre à ses adhérents une adaptation immédiate à ces nouvelles références, l'UAF & FA s'est procuré auprès de la DGAC les tableaux de concordance entre les articles du Code de l'aviation civile et du Code des transports, qui ont été transmis aux aéroports.

Aides d'État – Consultation publique sur la révision des lignes directrices de 2014

Tenant compte de l'impact de la pandémie sur les finances des aéroports régionaux, la Commission européenne a reporté de 3 ans la fin de la période transitoire autorisant les aides au fonctionnement aux aéroports de moins de 700 000 passagers annuels, décalant de 2024 à 2027 la fin de cette période transitoire.

En septembre 2024, la Commission européenne a ouvert une consultation publique afin de déterminer la future évolution des règles en matière d'aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes. Plusieurs options seront envisagées, à savoir :

- Faut-il changer les règles concernant les aides à la décarbonation des aéroports et du transport aérien, en prenant en compte les autres instruments existants (RGEC, paquet SIEG, les lignes directrices environnement) ? Faut-il prévoir des règles spécifiques, ou plus d'écoconditionnalité pour les règles actuelles ?
- Faut-il maintenir les aides à l'investissement pour les aéroports et les aides au démarrage pour les compagnies aériennes, et selon quels critères/seuils ?
- Faut-il prolonger la possibilité des aides au fonctionnement pour les aéroports régionaux après la période transitoire en 2027 ?

Réunion de la commission juridique de l'UAF & FA organisée à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry le 16 mai 2024 – Présentation par la société Yieloo du logiciel intra'know, outil de pilotage des systèmes de management et de la conformité réglementaire.



Étude réalisée en octobre 2024 par le cabinet OXERA et cofinancée par l'UAF & FA sur la rentabilité des aéroports régionaux.

L'UAF & FA, en collaboration avec l'ACI Europe, a financé la mise à jour de l'étude réalisée par le consultant OXERA sur la rentabilité des aéroports régionaux qui avait été publiée en 2019, pour prendre en compte les nombreuses évolutions de ces dernières années : sortie de crise Covid-19 et période d'inflation qui ont eu un impact considérable sur les finances des aéroports, recomposition du trafic domestique/business et des stratégies des compagnies traditionnelles ou low cost, Green Deal et exigences de décarbonation du transport aérien, etc.



Cette étude du cabinet OXERA viendra en soutien de la position de l'UAF & FA et de l'ACI Europe qui sera communiquée à la Commission européenne, avec l'objectif de convaincre l'exécutif européen de la nécessité de conserver la possibilité pour les petits aéroports régionaux de bénéficier de soutiens publics.

L'UAF & FA s'attachera également à une concertation et à une coordination étroite avec la DGAC sur ce sujet, afin d'obtenir l'appui des autorités françaises pour protéger à Bruxelles les intérêts des aéroports français.

Assurances

Les deux programmes communs d'assurances (RC Exploitant d'Aérodrome et RC Atteintes à l'Environnement) ont été renouvelés au cours du premier semestre 2024, grâce au concours de l'aéroport de Nice qui a endossé le rôle de coordonnateur du groupement de commandes, et des contributions des membres de la commission assurances de l'UAF & FA. Le budget consacré aux primes reste globalement maîtrisé grâce à la mutualisation du risque, et le niveau des garanties est toujours particulièrement protecteur pour les aéroports souscripteurs.



0 3 SOCIAL & RES — SOURCES HUMAI — — NES

Dans une logique d'attractivité des métiers du secteur aéroportuaire, l'UAF&FA a mis en place en 2024 des groupes de travail spécifiques dédiés à l'analyse des fins de carrière et des enjeux relatifs à la pénibilité des métiers. Les résultats des travaux de ces groupes de travail ont été présentés à la fin de l'année 2024. L'UAF&FA a également de nouveau transféré sa représentativité à la FNAM pour le prochain cycle de représentativité patronale 2026-2029.

L'UAF & FA participe activement à l'ensemble des travaux menés dans le cadre de l'Air'EDEC 2025.

Kit RH et accompagnement des problématiques sociales

L'UAF & FA a poursuivi son accompagnement social auprès des adhérents membres de l'UAF & FA.

À titre principal, compte tenu de la promulgation de la loi du 22 avril 2024 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDA-DUE) et à l'entrée en vigueur des nouvelles règles relatives à l'acquisition de congés payés, l'UAF & FA a organisé un webinaire avec le cabinet Barthélémy Avocats que des questions-réponses en la matière destinées aux gestionnaires d'aéroports ainsi qu'à leur service RH.

En outre, l'UAF & FA a communiqué les résultats de l'enquête sociale aéroports. Cette enquête sociale annuelle aborde plusieurs sujets sociaux et couvre diverses thématiques. Toutefois, une attention particulière a été portée à la gestion des fins de carrière ainsi qu'aux problématiques afférentes à la pénibilité. Les résultats de l'enquête sociale 2024 permettent à l'UAF & FA de cibler les préoccupations sociales majeures des gestionnaires d'aéroports.

Enfin, l'UAF & FA a mis à jour et complété le kit RH destiné aux gestionnaires d'aéroport et à leur service RH. Ce kit RH UAF & FA liste les principales questions récurrentes d'ordre RH, social, paie et formation et y apporte des éléments de réponses.

Mise en œuvre des groupes de travail fins de carrière et pénibilité

À la suite de la réforme des retraites entrée en vigueur au 1^{er} septembre 2023 et dans une logique d'attractivité des métiers du secteur aéroportuaire, l'UAF & FA a mis en place sur l'année

2024 des groupes de travail spécifiques dédiés à l'analyse des fins de carrière et des enjeux relatifs à la pénibilité sur les métiers aéroportuaires.

Les résultats de ces groupes de travail sont disponibles depuis la fin de l'année 2024 sur le site ECM de l'UAF & FA.

Négociation de branche : conclusion d'accords et représentativité sociale

Comme par le passé, l'UAF & FA a activement participé et contribué aux instances paritaires de la branche du transport aérien, avec la conclusion de nombreux accords :

- la signature de l'avenant n° 99 sur les salaires minima 2024, prévoyant une revalorisation du premier coefficient ainsi qu'un maintien des écarts entre les coefficients ;
- la signature de deux avenants signés à l'unanimité par les organisations syndicales représentatives de branche : l'un prorogeant, dans les mêmes termes, l'accord sur les moyens complémentaires au titre du dialogue social de branche jusqu'au 31 décembre 2025, début du prochain cycle de représentativité ; l'autre révisant à droit constant les articles 4, 4.1 et suivants de la CCNTA-PS relatifs à l'exercice de l'action syndicale et au dialogue social au niveau de la branche.

En outre, sur l'année 2024, des travaux sur le Fonds d'investissement pour la prévention de l'usure professionnelle (FIPU) visant à préserver la santé des salariés les plus exposés à des facteurs de risques ergonomiques ont été engagés.

Participation aux travaux de l'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, est 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. Cet accord a pour objectif de soutenir l'emploi du secteur, répondre à ses besoins de recrutement et renforcer son attractivité.

L'année 2024 s'inscrit dans la poursuite des actions menées dans le cadre de l'Air'EDEC 2025 avec :

- l'intégration de nouveaux enjeux : décarbonation, professionnalisation de certains métiers, impacts des nouvelles technologies ;
- un GT sur les métiers de la piste : projet de partenariat avec le ministère des Armées ;
- des actions de la branche sur le handicap : convention avec l'AGEFIPH.

L'UAF & FA participe activement à l'ensemble des travaux menés dans le cadre de l'Air'EDEC 2025.

En outre, un partenariat porté par l'UAF & FA, la FNAM et Aireemploi a permis de mettre en valeur les métiers aéroportuaires par l'établissement de données photographiques.

Le nouveau cycle de représentativité patronale débutera en 2025.

La suite pour 2024 et 2025 : RSE et impacts de l'intelligence artificielle sur les métiers aéroportuaires

La commission RH a manifesté son intérêt pour que débutent en 2024 des groupes de travail portant à la fois sur :

- La RSE dont l'importance ne cesse de croître au sein des plateformes aéroportuaires. Outre le volet environnemental, le volet social et sociétal constitue une thématique majeure. Le GT RSE a débuté en 2024 et mobilise différentes commissions, compte tenu de la transversalité des sujets.
- L'impact de l'intelligence artificielle sur les métiers aéroportuaires, et ce en raison de l'importance des enjeux afférents à l'intelligence artificielle. Ce GT sera également transversal et mobilisera à compter de la fin d'année 2024 de nombreuses commissions UAF & FA.

Représentativité patronale

Au niveau de la branche, la représentativité permet à une organisation professionnelle d'employeurs de négocier et surtout de signer des accords (salaires, formation...) avec les syndicats de la branche du transport aérien (CCNTA-PS), d'intervenir dans d'autres instances paritaires portant sur la formation professionnelle, ou bien encore de recevoir des fonds au titre du financement du paritarisme.

Le nouveau cycle de représentativité patronale débutera en 2025, les dossiers de candidature devant être réalisés en 2024.

Par décision de son conseil d'administration du 19 septembre, l'UAF & FA a de nouveau transféré sa représentativité sociale auprès de la FNAM pour ce nouveau cycle.

0

4

SÛRETÉ & FACILI — TATION

2024 a été l'année des incertitudes juridiques et technologiques tant pour le lancement de l'EES, finalement retardé, que pour le déploiement des EDS Cabine freiné par les hésitations américaines et la surréglementation française. Dans ce contexte incertain, l'UAF & FA a constamment milité pour une sécurisation juridique, technologique et financière du plan de déploiement des EDS Cabine et œuvré en faveur de l'amélioration des technologies et des procédures de contrôle aux frontières afin de réduire au maximum l'augmentation des temps d'attente induite par l'EES.

Quel avenir pour le déploiement des EDS Cabine ?

Au cours de l'année 2024, plusieurs aéroports français (ADP, Lyon, Marseille) ont poursuivi la mise en œuvre de leur politique de déploiement des EDS Cabine, d'autres souhaitant lancer des expérimentations ou commencer à définir précisément les transformations des postes d'inspection-filtrage induites par l'adoption de ces nouvelles technologies. Ces projets ont néanmoins été contrariés par l'imbroglio juridique et technologique relatif à l'inspection des liquides de grand volume à l'aide des technologies de détection utilisées par les EDS Cabine, né de la position prise par la TSA américaine.

En urgence et sans concertation, la DGAC a imposé le retrait des bagages de tous les liquides quelques jours avant le début des Jeux olympiques de Paris 2024. Cette obligation soudaine a commandé des adaptations de dernière minute coûteuses tant sur le plan opérationnel que sur le plan financier pour les aéroports disposant déjà d'EDS Cabine. À compter du 15 septembre 2024, le maintien d'une doctrine française plus stricte que celle proposée par la Commission européenne en matière de restrictions des liquides a continué de porter préjudice aux aéroports concernés et interrogé leur engagement dans le déploiement des EDS Cabine.

Les aéroports français entendent évidemment s'engager dans la modernisation des équipements de sûreté utilisés sur les postes d'inspection-filtrage afin de proposer le plus haut niveau possible de sûreté et de facilitation à leurs passagers.

Toutefois, forte de l'expérience du déploiement massif des technologies EDS de Standard 3 pour les bagages de soute, l'UAF & FA souhaite éviter un certain nombre d'écueils lors de la transition aux technologies d'EDS pour les bagages cabine. Pour réussir ce tournant, la France devra :

En urgence et sans concertation, la DGAC a imposé le retrait des bagages de tous les liquides quelques jours avant le début des Jeux olympiques de Paris 2024.

- S'aligner sur les objectifs, les règles du jeu et le calendrier arrêtés par l'Union européenne et assurer aux aéroports stabilité et visibilité sur le contexte réglementaire. Au regard du montant des investissements à réaliser, il est par ailleurs nécessaire d'apporter aux aéroports les garanties que la technologie utilisée et sa certification ne seront pas remises en cause.
- Accompagner les exploitants en proposant des solutions innovantes et incitatives pour le financement de ces évolutions, sans dégrader l'attractivité et la compétitivité des aéroports français en faisant reposer l'effort uniquement sur l'augmentation du tarif de sûreté et de sécurité (T2S).
- Réfléchir de manière globale au poste d'inspection-filtrage du futur, dans toutes ses dimensions (technologies, conditions de travail, formation des agents, etc.). Ce dernier point a d'ores

et déjà été entendu par l'administration, la DGAC ayant proposé de lancer fin septembre 2024 un groupe de travail « ADS du futur » qui se penchera sur ces différents volets.

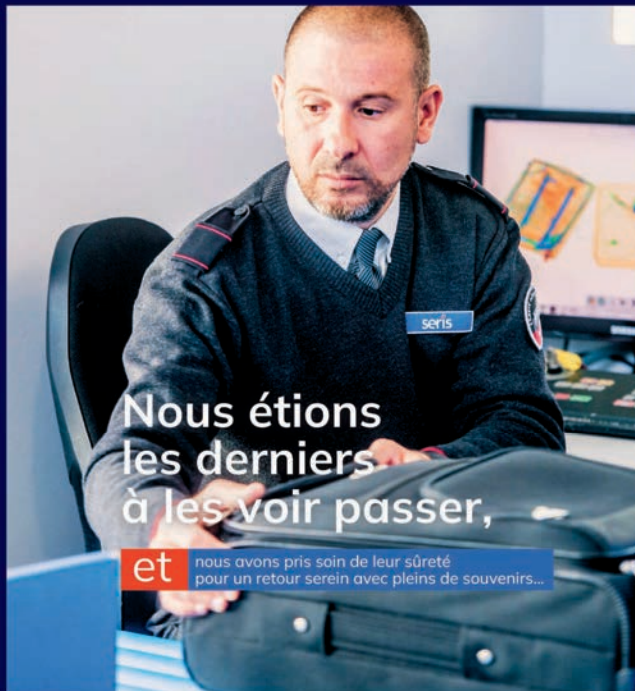
C'est à ces conditions que les aéroports pourront sereinement lancer et financer ces projets d'envergure majeure, alors même que la Commission européenne a pour le moment mis en pause la construction de la nouvelle stratégie européenne en matière de sûreté qui devait préciser les échéances réglementaires relatives au déploiement de ces équipements.

Des évolutions bienvenues du dispositif TPSO

Les TPSO sont les tests que certains exploitants d'aéroports sont tenus réglementairement d'organiser afin de mesurer la performance des agents de sûreté et la bonne application des procédures de sûreté.

Sous la houlette de la DGAC, et avec le précieux concours du Syndicat des entreprises de sûreté aérienne (SESA), l'UAF & FA a piloté un groupe de travail relatif à la mise à jour des fiches de renseignement des situations opérationnelles les plus couramment testées, à savoir les mesures d'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages. D'autres situations opérationnelles comme le contrôle d'accès et l'inspection-filtrage des véhicules devraient faire l'objet de nouvelles fiches qui seront élaborées par ce même groupe de travail.

Les principales conclusions des travaux sur les TPSO ont été présentées lors du RETEX national TPSO organisé par la DGAC le 30 avril 2024. La méthodologie TPSO, définie par la DGAC, sera actualisée en conséquence.



Acteur majeur de l'événement, plus de 2 000 athlètes sont passés par nos postes d'inspection filtrage. Fluidité, sourire, bienveillance et professionnalisme les ont accompagnés.

SERIS Airport Services, expert en sûreté aéroportuaire.



People and Technology

Activité Aéroportuaire

Contrôles aux frontières – Enfin la dernière ligne droite pour l'EES ?

Les échanges se sont poursuivis au cours de l'année 2024 avec le ministère de l'Intérieur, afin de préparer au mieux les aéroports au démarrage de l'EES (*Entry Exit System*), le règlement européen prévoyant le renforcement des contrôles aux frontières pour les ressortissants de pays tiers se rendant dans l'espace Schengen, avec notamment la prise de deux biométries (faciale et digitale).

Les aéroports ont notamment été consultés sur les visuels, logos et supports de communication prévus pour la signalétique en aérogare et l'information du grand public sur les différents canaux (sites institutionnels, réseaux sociaux...).

En septembre 2024, tous les États membres de l'UE n'ont pas transmis leur déclaration de préparation à la Commission européenne, ce qui aurait permis d'officialiser la date d'entrée en vigueur de l'EES prévue au 10 novembre 2024. Des discussions politiques au plus haut niveau ont eu lieu à l'automne 2024 afin de lever les doutes sur le calendrier qui sera définitivement entériné. L'UAF & FA a collaboré activement avec l'ACI Europe sur ce sujet, afin d'obtenir l'information la plus précise possible pour les aéroports français.

Un report de l'EES ou une entrée en vigueur progressive pourrait constituer une opportunité afin de finaliser certaines solutions optimisant les temps de traitement des passagers, notamment :

- l'utilisation d'une caméra *eagle eye* pour superviser les kiosques de pré-enregistrement, afin de ne pas devoir prendre une deuxième fois à l'aubette les biométries des passagers primo-entrants dans l'espace Schengen ;

- la finalisation de l'application mobile de pré-enregistrement, permettant d'effectuer certaines formalités avant de monter dans l'avion pour éviter de devoir les accomplir à l'arrivée sur le territoire européen.

Cependant, un décalage du calendrier de l'EES de plusieurs semaines ou de plusieurs mois présente le risque d'empiéter sur les pics d'activité saisonniers de certains aéroports.

L'UAF & FA a également insisté à plusieurs reprises auprès des pouvoirs publics pour obtenir un renforcement des effectifs de garde-frontières, qu'ils soient rattachés à la PAF ou à la douane. L'UAF & FA reste particulièrement inquiète de l'impact sur les temps d'attente aux frontières aériennes de la France, alors qu'aucun test en conditions réelles n'a encore pu être effectué début septembre 2024.

En parallèle des échanges avec l'administration, le Club Frontières de l'UAF & FA s'est réuni à plusieurs reprises, afin de discuter entre aéroports mais aussi avec les autres parties prenantes concernées par l'EES, à savoir les compagnies aériennes via la FNAM, ou encore les acteurs du ferroviaire comme Eurostar et Getlink.

Malgré de nombreuses incertitudes, la piste privilégiée semble être un démarrage « soft » au 10 novembre 2024, avec beaucoup de souplesse, afin de réaliser des tests du process EES complet.

Biométrie – Le parcours biométrique a-t-il encore un avenir en Europe ?

Alors que le secteur aérien avait engagé depuis de nombreuses années des discussions avec la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) au niveau national, et que certains aéroports français proposent déjà des expérimentations ou projets concrets en matière de parcours biométrique, le Comité européen de la protection des données (CEPD) est venu porter un coup d'arrêt à ces réflexions par une décision en date du 24 mai 2024.

Au printemps 2024, la CNIL a en effet pris l'initiative de saisir le CEPD concernant la licéité des dispositifs de reconnaissance faciale expérimentés dans les aéroports en fonction de leurs modalités techniques.

L'UAF & FA a insisté à plusieurs reprises auprès des pouvoirs publics pour obtenir un renforcement des effectifs de garde-frontières.

Avec le concours d'un groupe de travail dédié, l'UAF & FA a formalisé une position sur l'utilisation de la biométrie en aéroport afin d'enjoindre à la CNIL et au CEPD de ne pas brider les opportunités offertes par ces technologies déjà largement répandues sur la planète.

Dans sa décision, le CEPD a néanmoins répondu en imposant l'utilisation des technologies dites de conservation des données au porteur et non en base centralisée, même temporaire. Cette doctrine ne permet malheureusement pas d'utiliser de manière optimale la technologie biométrique au service de l'amélioration du parcours passager, alors même que des études montrent un intérêt marqué des passagers aériens pour l'utilisation de ces dispositifs.

Aussi l'UAF & FA appelle-t-elle, dans le respect des règles de protection des données personnelles et dans un cadre harmonisé au niveau européen, à permettre l'utilisation des technologies biométriques les plus à même d'améliorer la fluidité dans les aéroports.



Adhésion de l'UAF & FA au dispositif AirCyber

Prenant acte des recommandations d'un groupe de travail piloté par l'aéroport de Nice et rattaché à sa commission informatique, l'UAF & FA a décidé d'adhérer pour ses membres au dispositif AirCyber de BoostAeroSpace (créé par Airbus, Safran, Thales et Dassault Aviation).

Le but est de pouvoir mieux évaluer la maturité cyber des principaux fournisseurs des aéroports français, et de pouvoir harmoniser et rationaliser les exigences cyber qui leur sont imposées par les différents exploitants.

LA PAROLE À

Thomas FERCOT

Président de la commission métier informatique et innovation de l'UAF & FA et directeur informatique – Aéroport de Charleroi



Le point sur la commission informatique & innovation

Pouvez-vous nous présenter la commission métier informatique et innovation en quelques mots ?

La commission métier informatique et innovation de l'UAF & FA regroupe une trentaine d'aéroports, dont cinq situés en outre-mer et cinq dans des pays francophones. Environ 75 personnes y sont inscrites.

Afin de permettre à chacun de participer aux réunions, nous fonctionnons principalement en mode hybride, combinant présentiel et distanciel. Nous tâchons également de jumeler nos réunions avec d'autres événements, tels que le Forum InCyber de Lille ou les Rencontres des aéroports français & francophones de l'UAF & FA.

Chaque réunion est un moment riche en échanges, où chacun partage ses actualités, ses projets et ses défis. Les informations partagées permettent à tous de progresser et d'établir des points de contact sur divers sujets. Cela fait partie intégrante du réseautage offert par les commissions de l'UAF & FA.

La commission a également pour ambition de créer un écosystème avec des acteurs clés tels que le CERT Aviation, le CERT EATM, l'ANSSI ou encore AirCyber. Ces collaborations visent à renforcer la sécurité et l'innovation dans le secteur aérien à travers des synergies et des échanges d'expertise.

Quel bilan tirez-vous de l'année 2024 ?

En 2024, nous avons organisé trois réunions de la commission, à chaque fois sur des sites différents : l'aéroport de Lille, l'aéroport de Toulouse et l'aéroport de Bâle-Mulhouse – EuroAirport. La préparation de ces réunions est toujours un travail conjoint entre le président de la commission et les représentants de l'aéroport hôte. Au-delà de l'ordre du jour, il est important de prendre en compte tous les aspects logistiques.

Concernant les sujets abordés, les thèmes de fond, comme la cybersécurité, restent au cœur des échanges. À ce titre, le groupe ADP nous a invités à assister aux présentations de son plan de préparation en matière de cybersécurité pour les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024.

Un groupe de travail a été créé afin de mettre en place un référentiel commun pour évaluer la maturité en cybersécurité de nos partenaires et fournisseurs. C'est dans ce contexte que AirCyber s'intègre pleinement à notre écosystème.

Un autre sujet important est l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA). Un thème d'actualité que nous abordons sous l'angle de l'information et de la sensibilisation des utilisateurs. Il est en effet essentiel de définir ensemble un cadre d'utilisation respectant les règles de gouvernance de nos aéroports et qui garantit une utilisation éthique et responsable.

Quelle est la feuille de route de votre commission pour l'année prochaine ?

L'un des objectifs pour 2025 est de poursuivre le développement de la collaboration entre les différentes commissions de l'UAF & FA. Cette dynamique, initiée en 2024 avec une intervention sur la cybersécurité en partenariat avec la commission technique, a démontré la valeur ajoutée que représente le croisement des expertises sur des sujets critiques pour nos aéroports. En renforçant ces échanges, nous souhaitons favoriser l'adhésion de chacun sur ces enjeux transversaux qui impactent directement la résilience et la sécurité de nos infrastructures.

Par ailleurs, la réalisation d'un guide sur l'utilisation de l'IA pourrait constituer un projet fédérateur pour l'ensemble des commissions. En effet, l'IA représente un sujet d'avenir aux multiples applications, et l'élaboration de recommandations communes permettrait de créer un cadre harmonisé, adapté aux besoins spécifiques de chaque aéroport. Cette approche collaborative contribuera à aligner nos efforts en matière d'innovation, tout en respectant les exigences de sécurité et de gouvernance dans le secteur aéroportuaire.

FOCUS

Commission métier opérations et facilitation

À l'initiative d'Aéroports de Lyon, les travaux de la commission facilitation de l'UAF & FA ont repris à l'automne 2023. À cette occasion, afin de mieux représenter les différentes facettes des enjeux opérationnels et la diversité des thématiques faisant l'objet d'échanges et de partage de bonnes pratiques, la commission facilitation a officiellement été renommée commission opérations & facilitation.

Les sujets abordés ces derniers mois furent en effet nombreux : réflexions sur la mutualisation et l'électrification des matériels d'assistance en escale, expérimentations sur le parcours biométrique pour le passager, amélioration de l'accessibilité des per-

sonnes handicapées ou à mobilité réduite (PHMR), adaptation des infrastructures aux nouvelles obligations en matière de contrôles aux frontières (EES et PARAFE), mise en place des comités locaux de suivi de la qualité de service (CLSQS) prévus par la « Charte d'engagement avec les acteurs du transport aérien français en faveur de la qualité de service » signée au Congrès UAF & FA de novembre 2022, préparatifs liés aux Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024...



Réunion de la commission métier opérations et facilitation de l'UAF & FA à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry le 30 novembre 2023 – Visite du parcours biométrique installé au Terminal 1.



Réunion de la commission opérations et facilitation de l'UAF & FA à l'aéroport de Marseille-Provence le 10 septembre 2024 – Visite du nouveau « Cœur d'aéroport » (nouvelle zone d'enregistrement, bornes libre-service nouvelle génération, parcours biométrique, PIF centralisé avec EDS Cabine...).



05 SÉC - URI - - TÉ

En matière de sécurité, la priorité de l'UAF & FA fut incontestablement la gestion des conséquences de la suppression des quatre ELOS relatifs aux pistes d'aérodrome. Cette décision prise par la DSAC, à la suite de l'audit de l'AESA de fin novembre 2023, aura un impact financier conséquent pour les plateformes touchées. Elle remet en cause également les dispositifs de flexibilité théoriquement permis par la réglementation européenne. L'UAF & FA a défendu à Bruxelles le maintien des spécificités nationales et, à Paris, la neutralisation de l'impact financier sur les aéroports.

La suppression des Equivalent Level of Safety (ELOS)

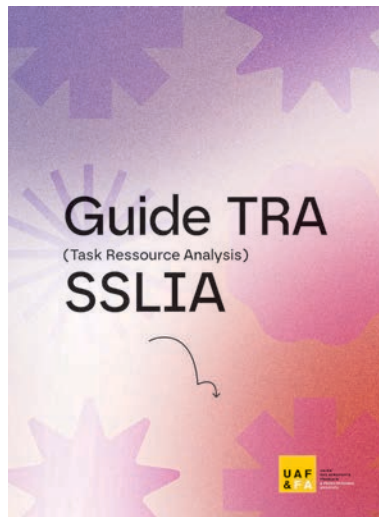
Un des sujets à relever pour l'année 2024 est l'audit de la DSAC, conduit en octobre 2023 par l'AESA, et ses conséquences pour les aéroports. Les constats notifiés à l'autorité française de surveillance ont amené la DSAC à réviser sa position sur certains dispositifs de flexibilité pourtant autorisés par elle en 2015. Pour les aérodromes certifiés européens, la réglementation communautaire prévoit en effet des dispositifs de flexibilité en cas de difficulté de conformité : au regard des normes techniques, les conditions spéciales (SC) ou les ELOS (*Equivalent Level of Safety*) peuvent être ainsi utilisés comme dispositifs alternatifs.

Par une décision du 23 février 2016, la DSAC avait autorisé et publié une liste de quatre ELOS relatifs aux pistes d'aérodromes et pouvant être intégrés à la base de certification des spécifications techniques. Beaucoup d'aérodromes ont utilisé ce dispositif, notamment pour se déclarer conformes pour les pentes transversales de piste et la macrotexture des chaussées aéronautiques.

La DSAC a désormais notifié aux aéroports certifiés une nouvelle décision visant à abroger les quatre dérogations pour ceux qui en bénéficiaient. Cette situation nouvelle engendre une incertitude juridique et un important travail de conformité à réaliser ces prochaines années par les aérodromes concernés.

L'UAF & FA s'est saisie de ce dossier et la DSAC a organisé, en juin 2024, une réunion à l'attention des 54 aéroports certifiés afin de leur présenter en détail les attendus de l'audit de l'AESA et expliquer en toute transparence les choix entérinés par la DSAC à la suite de cet audit.

Une vaste enquête sur les conséquences financières et organisationnelles pour les aéroports des décisions de la DSAC a été menée par l'UAF & FA pendant l'été 2024. Un courrier a ensuite été adressé à la DGAC afin de mieux impliquer la DSAC dans une démarche proactive sur le dossier auprès de l'AESA et de la Commission européenne. Un groupe de travail UAF & FA réunissant des exploitants volontaires (Biarritz, Nice, groupe ADP, Strasbourg) a été créé afin de fédérer les exploitants certifiés.



Guide TRA - Task Resource Analysis - SSLIA

L'évolution réglementaire nationale SSLIA et le guide TRA

Le nouveau décret et l'arrêté SSLIA devaient être en cours de publication fin 2024. Les services de la DGAC, du ministère de l'Intérieur et de la Direction générale outre-mer ont pris beaucoup de temps afin de s'accorder sur les textes définitifs, en raison principalement des questions juridiques liées à l'agrément des pompiers d'aérodrome.

L'UAF & FA s'était, pour sa part, engagée auprès de la DSAC à rédiger un guide méthodologique sur la méthode OACI de vérification des effectifs nécessaires aux SSLIA en cas d'accident d'aéronef. Cette approche cartésienne est appelée méthode TRA (*Task Resource Analysis*). Ce travail de rédaction, animé par l'UAF & FA, a été réalisé sur plusieurs mois par un groupe de responsables SSLIA (Bâle-Mulhouse, Nice, Calvi et Bastia). La DSAC a également participé à la relecture attentive du guide.

Les constats notifiés à l'autorité française de surveillance ont amené la DSAC à réviser sa position sur certains dispositifs de flexibilité pourtant autorisés par elle en 2015.

Ce document très pratique à destination des aéroports non certifiés européens décrit comment mettre en œuvre la méthode de démonstration, avec en complément un retour d'expérience de certains exploitants. Ce guide vient d'être publié et sera envoyé à tous les aéroports entrant dans le champ national.

La publication de la réglementation assistance en escale par l'AESA

L'UAF & FA suit avec attention l'évolution de la publication de la réglementation de l'AESA relative à la sécurité de l'assistance en escale, dont le chantier a été initié par l'agence dès 2019.

Une version non signée par la Commission européenne a été publiée comme prévu fin janvier 2023 (Opinion 01-2024). Des clarifications demandées à l'AESA par l'intermédiaire de l'ACI Europe ont permis de préciser le cadre, notamment pour le transport de passagers sur l'aire de trafic exclu du dispositif.

Les textes définitifs sont annoncés pour la fin 2024 ou au premier trimestre 2025 avec une entrée en application trois ans plus tard.

L'UAF & FA suit avec attention l'évolution de la publication de la réglementation de l'AESA relative à la sécurité de l'assistance en escale.



Créé en 2007 de l'investissement de 35 aéroports français et de l'**Union des Aéroports Français (UAF)**, le C2FPA a rejoint le GROUPE 3S en 2018. Centre de formations initiale et continue, le C2FPA se positionne sur la sécurité aéronautique liée à la gestion de crise, le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs et à la prévention du risque animalier pour offrir des formations conformes à la réglementation et à vos attentes plus spécifiques.

Des formations destinées aux :

- ✓ Pompiers
- ✓ Conducteurs
- ✓ Chefs de manœuvre
- ✓ Responsable de SSLIA
- ✓ Agents Prévention du Risque animalier
- ✓ Responsable de SPRA

Plateau technique de 14 ha pour des exercices au plus près de la réalité.

NOS ENGAGEMENTS

Formation Garantir au travers de notre activité une formation de haut niveau	À l'écoute Être à votre écoute, comprendre vos besoins, vos objectifs et vos contraintes	Sécurité Offrir les dernières connaissances dans le domaine de la sécurité aéroportuaire	Outils innovants Proposer des outils pédagogiques évolutifs et pertinents	Environnement S'impliquer dans une démarche environnementale / de préservation de l'environnement
--	--	--	---	---







100%
Taux de réussite

95%
Indice de satisfaction « pédagogie »

95%
Indice de satisfaction « organisation et logistique »



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.

Nous offrons un accompagnement pour 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

Jennifer GRIFFAUT

Responsable suivi de conformité de l'aéroport Nice Côte d'Azur, présidente de la commission SGS Compliance Monitoring de l'UAF & FA

La nouvelle présidente de la commission SGS présente les travaux de sa commission et les grands sujets à venir.

Qu'est-ce que la commission SGS-CM ?

La commission traite de tous les sujets en lien avec le Système de gestion de la sécurité (SGS) et la conformité (CM ou Compliance Monitoring) et autant dire, ils sont très variés. Le SGS comme la conformité sont deux domaines complémentaires et transversaux qui visent à assurer les opérations en toute sécurité, et ce, afin de limiter au maximum tous les événements de sécurité liés aux aéronefs, aux infrastructures, aux équipements, aux véhicules et engins mais aussi aux passagers et personnels. Ce sont donc des enjeux majeurs que les aéroports considèrent comme prioritaires.

Quels travaux la commission conduit-elle ?

Les évolutions réglementaires sont nombreuses dans notre domaine et la commission analyse de très près les projets de texte ou les textes publiés. Lors des réunions de la commission, nous travaillons sur les modalités d'application de la réglementation afin de construire des interprétations communes à tous les aéroports et d'identifier les difficultés qui pourraient se présenter. Ce travail permet ainsi d'anticiper et de trouver des solutions pratiques et concrètes à mettre en œuvre. La veille et

l'analyse réglementaires sont essentielles pour nos aéroports et ouvrent sur de nombreuses discussions très enrichissantes entre les membres.

Nous avons également proposé des tables rondes portant sur diverses thématiques ainsi que des ateliers de travail. Par exemple, nous avons monté un atelier sur le registre des risques ou encore un autre sur les obstacles, sujets transverses et complexes. Concernant les obstacles, comme pour le photovoltaïque, notre commission a apporté son expertise et contribué en 2024 aux travaux pilotés par la DSAC portant sur ces sujets.

Notre commission travaille aussi et essentiellement au travers des retours d'expérience issus des événements qui peuvent se produire sur les différentes plateformes. Ce qui est très intéressant dans cette commission, c'est la diversité que nous offrent les participants, avec des responsables issus de grands, moyens ou petits aéroports, qui peuvent avoir des problématiques communes ou d'autres plus locales, mais qui pour autant parviennent les uns et les autres à s'enrichir par un partage de bonnes pratiques.

Ce partage contribue grandement au principe fondamental d'amélioration continue mis en œuvre quotidiennement par le SGS et la conformité.

La commission étant principalement constituée d'aéroports certifiés, nous

avons enfin souhaité ouvrir un travail collaboratif avec les aéroports exemptés afin de les accompagner dans la mise en œuvre de leur SGS et de leur conformité. Nous pouvons donc intervenir selon leurs besoins sur des thématiques diverses afin de partager nos expériences et, pour certains domaines, nos expertises.

Quels sont les grands sujets à venir de la commission SGS-CM ?

Nous avons notamment identifié en 2024 le besoin de lancer un atelier de travail portant sur les risques aéroportuaires. Au fil des discussions et des audits de nos autorités respectives, nous avons identifié un besoin de mettre en cohérence notre vocabulaire, nos méthodes ainsi que nos process en matière d'identification et d'évaluation des risques. Ce groupe de travail, piloté en collaboration avec l'École nationale de l'aviation civile (ENAC), nous permet d'échanger sur le sujet et vise à proposer un document commun à tous. Ce travail sera poursuivi dans les mois à venir.

Nous souhaitons également continuer à ouvrir notre commission aux aéroports exemptés et proposer des temps d'échanges pour eux et leurs problématiques.



NAVI- GATION AÉRIEN — — NE

2024 a été l'année du lancement de la réforme de l'organisation territoriale de la DSNA. Cette réforme concerne les aéroports puisque la DSNA envisage de supprimer dans les prochaines années le contrôle aérien sur plus d'une vingtaine de plateformes. Pour l'UAF & FA, le départ du contrôle aérien ne doit pas se faire au détriment de l'activité et des équilibres économiques des plateformes concernées. L'UAF & FA, dans la concertation lancée par la DSNA à travers la mise en place d'un groupe de travail UAF & FA/DSNA, plaide pour la recherche de solutions de substitution financées comme la mise en place de dispositifs AFIS renforcés.

Les retards de publication de l'information aéronautique

L'information aéronautique est soumise à des normes très précises de mise à jour et de publication suivant un cycle d'entrée en vigueur AIRAC (cycle de 28 jours). Mais, depuis quelques mois, les exploitants d'aérodromes constatent de très importants retards dans la publication de l'information permanente (AIP) ainsi que de nombreux écarts par rapport aux demandes initiales des exploitants. Ces difficultés obligent les exploitants d'aérodromes à solliciter à plusieurs reprises leur correspondant SNA pour une même modification afin qu'elle soit finalement publiée. À titre d'exemple, certains exploitants ont pu attendre plus de six mois pour voir apparaître une demande de modification de l'AIP après travaux dans le portail du SIA ou sur les cartes aéronautiques.

Certaines de ces demandes visent pourtant à répondre aux exigences réglementaires applicables aux aérodromes et sur lesquelles la DSAC est particulièrement attentive lors des audits. En effet, la DSAC émet des écarts aux exploitants d'aérodromes pour les mauvaises publications des informations aéronautiques, faisant peser la responsabilité de la publication aéronautique sur ces derniers alors même qu'ils n'ont pas la maîtrise d'une partie du processus de publication.

Afin que la DGAC traite ce sujet avec l'ensemble de ses services, l'UAF & FA a envoyé un courrier à la DGAC exprimant le mécontentement des exploitants sur les dysfonctionnements actuels relatifs à la publication des informations aéronautiques.

La mise à jour de la NIT « Panneaux photovoltaïques sur les aérodromes »

La note d'information technique (NIT) concernant les dispositions relatives aux avis de la DGAC sur les projets d'installations de panneaux photovoltaïques sur et à proximité des aérodromes a été mise à jour plusieurs fois et méritait à nouveau un toilettage afin de mieux tenir compte des évolutions technologiques des panneaux photovoltaïques et du retour d'expérience des exploitants aéroportuaires sur les installations déjà réalisées.

Dans le cadre de la consultation sur le nouveau projet de NIT, l'UAF & FA a fait part de ses commentaires par courrier à la DGAC. Une des nouvelles dispositions prévues permettait en effet à la DSAC de suspendre les opérations d'un aérodrome en cas de doute relatif à la sécurité au regard d'une installation déjà réalisée. Cette disposition avait été jugée disproportionnée et susceptible d'empêcher à l'avenir tout développement de l'énergie photovoltaïque en milieu aéroportuaire.

La réaction de l'UAF & FA a fait l'objet d'une réponse très rapide de la DGAC et les propositions d'amélioration de l'UAF & FA ont été largement prises en compte. La DSAC a modifié sa proposition et une nouvelle version grandement simplifiée a fait l'objet d'une deuxième consultation en juin 2024. Cette proposition a fait l'objet de commentaires à la marge des exploitants.

La version finale de la NIT a également intégré la question de l'équilibre entre le développement du photovoltaïque et la préservation de la biodiversité et a supprimé la responsabilité de l'exploitant quant aux installations photovoltaïques hors aérodrome.

La nouvelle NIT a été publiée à la fin de l'été 2024.

Depuis quelques mois, les exploitants d'aérodromes constatent de très importants retards dans la publication de l'information permanente (AIP) ainsi que de nombreux écarts par rapport aux demandes initiales des exploitants.

DOSSIER

Le désengagement de la DSNA de certains aéroports régionaux

Le désengagement de la DSNA de certains aéroports s'inscrit dans le contexte plus large de la réforme territoriale de la DSNA, l'un des quatre piliers de la stratégie DSNA 2030.

Cette stratégie vise à réorganiser et à optimiser les ressources de la DSNA (28 000 serveurs, 29 approches, 74 contrôles d'aérodrome aujourd'hui) pour mieux répondre aux besoins du transport aérien. Les aéroports sont particulièrement concernés par le volet de la réforme concernant la fermeture de services de contrôle d'aérodrome et de position de contrôle d'approche (afin de les regrouper dans une dizaine de centres d'approche).

La fermeture des services ATC sur certains aéroports est programmée en trois vagues, respectivement 2028, 2031 et 2034. Vingt-deux à vingt-trois aéroports devraient être concernés. Deux fermetures sont d'ores et déjà annoncées pour les aéroports de Châteauroux et de Saint-Étienne.

Aucune liste définitive des aéroports ciblés n'a été partagée à ce jour.

Les défis à relever pour les aéroports concernés par le désengagement ont été présentés lors d'un atelier organisé dans le cadre des Rencontres des aéroports français & francophones de Toulouse.

Pour l'UAF & FA, le désengagement de la DSNA ne doit pas mettre en péril l'activité des aéroports concernés. Les aéroports devront pouvoir continuer à assurer leur trafic et à préserver leurs équilibres économiques. En ce sens, il faut explorer toutes les solutions alternatives à la fermeture des tours de contrôle et réfléchir notamment à la substitution des services de la navigation aérienne par des dispositifs AFIS

financés. Ce qui implique de relever un certain nombre de défis tant opérationnels que financiers.

Aussi l'UAF & FA s'est-elle engagée dans ce chantier de réflexion aux côtés de la DSNA et avec l'appui et l'expertise des compagnies aériennes. Un groupe de travail DSNA/UAF & FA a donc été mis en place avec pour principaux objectifs d'identifier les problématiques de toute nature soulevées par la perspective de retrait du service ATC, de développer des outils d'accompagnement à la mise en place – ou à l'extension – par les exploitants d'aéroports d'un service AFIS, de permettre une information régulière sur la mise en œuvre du plan de retrait au niveau national et local et une bonne communication aux exploitants sur le sujet.

Quatre principaux défis ont été circonscrits et constituent chacun un axe de travail : le financement du dispositif AFIS, la gestion de la mixité de trafic

entre aviation commerciale et aviation générale, le recrutement, la formation et l'évaluation des agents AFIS, et enfin la formalisation et le transfert des biens de l'État vers les exploitants (tours de contrôle par exemple).



L'atelier 11 « Stratégie DSNA 2030 et impacts pour les aéroports » organisé lors des Rencontres de Toulouse du 22 au 24 mai 2024, a suscité des échanges, mais surtout de nombreuses attentes des exploitants d'aéroports. Environ 90 personnes participaient à cet atelier.



Le financement du service AFIS

À la demande de l'UAF & FA, l'introduction d'une base légale pour la facturation du service AFIS a été prévue dans la refonte en cours de l'arrêté de 1956 (réforme du cadre réglementaire des redevances aéroportuaires). Cette proposition de la DGAC a fait l'objet d'une note de position de l'UAF & FA en novembre 2023.

Une enquête effectuée par l'UAF & FA au premier semestre 2024 auprès de ses adhérents a d'ores et déjà permis d'identifier les pratiques actuelles des aéroports en matière de financement des prestations AFIS.

Une clarification de l'articulation entre redevance AFIS et RSTCA⁽¹⁾ devra être établie. En effet, la question de la RSTCA, due par les opérateurs aériens sur les aéroports où le service ATC n'est pas rendu, reste posée.

La gestion de la mixité de trafic entre vol commercial et aviation générale

Certaines compagnies aériennes n'acceptent pas d'opérer sur des terrains AFIS. Cette restriction relève dans la plupart des cas de la gestion des risques et non de contraintes inscrites dans leur CTA (aisément modifiable sur demande des transporteurs) ou imposées par leur assureur.

Il est proposé d'évaluer la pertinence de soumettre aux opérateurs commerciaux des mesures de protection de type RMZ et/ou RMZ comme MMR (mesure en réduction de risque), ou d'autres mesures encore à déterminer. Ces propositions devront faire l'objet de concertation avec les acteurs de l'aviation générale.

Le recrutement, la formation et l'évaluation des agents AFIS

Cet axe de travail recouvre toutes les problématiques liées aux aspects RH de la mise en place et du renforcement d'un service AFIS, du recrutement à la qualification en passant par la formation. Doivent être évoquées les probléma-

tiques de formation des agents par l'EN-AC, de certification des évaluateurs par la DSAC ou encore de la disponibilité de la ressource humaine sur le marché du travail. Le financement des coûts des évaluations des agents AFIS devra pouvoir bénéficier d'un financement pérenne.

La formalisation et le transfert des biens de l'État (DSNA)

La question est bien ici celle des conditions et du cadre de transfert de propriété (ou à défaut de mise à disposition) de biens immobiliers (tours de contrôle par exemple) et mobiliers de l'État, éventuellement après remise en état, à des collectivités publiques.

Le service AFIS

Les prestataires AFIS ont pour objectif de rendre des services d'information de vol et d'alerte sur des aéroports. Ils doivent être certifiés conformément à la réglementation européenne et nationale en vigueur. Le prestataire AFIS assure le service d'information et d'alerte, délivre des informations sur la présence d'aéronefs autour et sur l'aéroport, fournit les renseignements météorologiques à disposition et les informations sur les conditions d'aéroport, assiste les pilotes dans la prévention des collisions.

Contrairement à un service de contrôle, l'AFIS ne peut donner ni instruction, ni autorisation, ni interdiction à un pilote. En particulier, il ne peut pas autoriser seul le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef.

(1) Redevance pour services terminaux de la circulation aérienne

Les évaluateurs AFIS

Depuis le 1^{er} janvier 2016, toutes les évaluations théoriques et pratiques des nouveaux candidats à la fonction d'agent AFIS sont réalisées par huit agents AFIS couvrant l'ensemble du territoire national. Ces agents sont mandatés par la DSAC qui, avant cette date, faisait réaliser cette mission par des contrôleurs de la DSNA.

Cette organisation ne semble pas pérenne et montre ses limites aujourd'hui. Le système fonctionne notamment sur la seule bonne volonté des aéroports employant des évaluateurs mis à disposition pour une mission sans financement public alors qu'il s'agit d'une mission régaliennne.

L'UAF & FA a adressé fin août 2024 un courrier à la DGAC afin d'alerter sur le dispositif actuel d'évaluation des agents AFIS et proposer le lancement d'une réflexion pour trouver une solution viable qui satisfasse les différentes parties prenantes.

La journée technique de la commission AGA

Traditionnellement, en début d'année, est organisée une demi-journée d'ateliers destinés aux membres de la commission des aéroports d'aviation générale et d'affaires (AGA).

Ce moment d'information et d'échanges permet par la diversité des sujets présentés de parcourir et d'échanger plus en profondeur sur des dossiers opérationnels.

En 2024, ont été abordés le contrôle aux frontières avec la participation de la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI), les nouveaux leviers d'opportunité fiscale par Hélène CASSIER (HC Conseil) et l'accompagnement des aéroports exemptés dans la mise en œuvre de leur SGS, par Jennifer GRIFFAUT (Aéroports de la Côte d'Azur) et présidente de la commission SGS et Compliance Monitoring des aéroports certifiés.

Un volet innovation et prospective avec Victoire TOTAH, directrice marketing et commerciale du groupe Edeis et Jean BOTTI, CIO de VoltAero a apporté une vision prospective de l'aviation.



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



07 DÉVEL- OPPE- — MENT DURABLE

L'adaptation des infrastructures aéroportuaires au changement climatique, l'application de la loi ZAN dans le secteur aéroportuaire, le suivi des études d'approche équilibrée qui se sont multipliées en France ont été quelques-uns des nombreux chantiers développement durable embrassés par l'UAF & FA en 2024.

L'UAF & FA a également, cette année, finalisé sa position sur l'adaptation des dispositions de la LOM sur les IRVE aux spécificités du secteur aéroportuaire et poursuivi sa réflexion sur la mise en œuvre des critères RSE/ESG en aéroport. Elle a enfin participé, en étroite collaboration avec ses partenaires, à toutes les consultations publiques sur la SNBC 3 afin de faire valoir le point de vue du secteur aérien.

Production d'énergie

Enquête UAF & FA sur les réalisations et projets photovoltaïques

Depuis quelques années, les gestionnaires d'aéroports se lancent dans la production d'énergie renouvelable. En 2024, l'UAF & FA a lancé pour la première fois une enquête auprès de ses adhérents afin d'identifier le potentiel à court et moyen termes du secteur aéroportuaire dans la production d'énergie électrique d'origine solaire.

Au niveau national, les réalisations et projets photovoltaïques en cours, recensés par l'UAF & FA à ce jour, représentent déjà un potentiel de 600 GWh pour les prochaines années, soit la consommation d'un peu plus de 260 000 personnes, équivalente à la population d'une ville comme Bordeaux. À terme, le potentiel de production d'énergie photovoltaïque dans les aéroports est estimé à 5 GWc, soit environ la puissance de cinq réacteurs nucléaires.

Calculatrice des émissions CO₂

Dans le cadre de la planification de la transition énergétique des aéroports, l'UAF & FA, en partenariat avec EDF, a développé une calculatrice des émissions de CO₂ des engins de piste. Cet outil est destiné aux entreprises d'assistance en escale et aux aéroports qui gèrent les engins de tarmac. Il leur permet de calculer leurs émissions de CO₂ à partir des consommations de carburant de leur flotte.

En offrant une vue d'ensemble des consommations, cet outil aidera les gestionnaires à remplacer leur flotte d'engins thermiques par des véhicules électriques. Il permettra également de calculer les émissions de CO₂ et les consommations électriques de la nouvelle flotte projetée.

Les réalisations et projets photovoltaïques aéroportuaires représentent déjà un potentiel de 600 GWh par an, soit la consommation d'un peu plus de 260 000 personnes

L'outil a été lancé sous forme de fichier Excel lors des Rencontres des aéroports français & francophones de Toulouse. Il est envisagé qu'il évolue vers une application plus fluide à l'avenir.

IRVE

Depuis deux ans, l'UAF & FA travaille en partenariat avec l'Avère-France, l'organisation professionnelle représentant les acteurs de l'électromobilité, pour adapter les obligations de la loi d'orientation des mobilités (LOM) aux spécificités des usages aéroportuaires. Dans un contexte où une majorité des passagers se rendent à l'aéroport en se faisant déposer *via* le parking-minute, la solution des bornes de recharge lente,

prévue par la LOM, ne permet pas de répondre aux besoins des usagers.

Une obligation de puissance, plutôt qu'un nombre fixé de bornes, serait plus adaptée pour répondre aux besoins croissants de la clientèle aéroportuaire. Cette adaptation permettrait à un plus grand nombre d'usagers de bénéficier de la recharge, tout en évitant que certaines bornes soient sous-utilisées ou occupées par des véhicules stationnés bien au-delà du temps nécessaire à la recharge. L'UAF & FA entend ainsi faire évoluer la LOM à l'occasion de la prochaine transposition de la directive européenne EPBD.

ZAN

La loi climat et résilience a fixé l'objectif d'atteindre le « zéro artificialisation nette » (ZAN) des sols d'ici 2050, avec un objectif intermédiaire de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur la période 2021-2031 par rapport à la décennie précédente. Cette trajectoire progressive doit être déclinée territorialement dans les documents de planification et d'urbanisme.

L'objectif ZAN entraînera des conséquences sur la réalisation des projets de développement des aéroports. Les modalités de mise en œuvre du ZAN dans le cadre des projets aéroportuaires suscitent de nombreuses questions de la part des gestionnaires.

L'UAF & FA a organisé des échanges entre les responsables environnement et juridiques des aéroports, les membres du groupe de travail immobilier de l'UAF & FA et la DGAC. Ces échanges ont débouché sur la rédaction par la DGAC d'une note élaborée en lien avec la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN). Cette note a pour objectif d'expliquer les impacts du ZAN sur les aéroports et de déterminer une doctrine générale pour la qualification des surfaces aéroportuaires au regard de l'objectif ZAN.

Certains projets aéroportuaires, notamment ceux listés dans l'arrêté du 31 mai 2024 relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur, ne seront donc pas comptabilisés dans la consommation d'espaces imputable aux collectivités pour la période 2021-2031.

Journée de la biodiversité 2024

Pour la deuxième année consécutive, l'UAF & FA a organisé, en partenariat avec Aéro Biodiversité et la DGAC, une journée dédiée à la préservation de la biodiversité aéroportuaire. En 2024, le séminaire intitulé « La biodiversité dans les aéroports de demain » a abordé des sujets récurrents tels que la mise en place d'une stratégie zéro-phyto, déjà adoptée par de nombreux aéroports, ainsi que des retours d'expérience des gestionnaires sur la préservation des espèces protégées. Le séminaire a également traité de sujets émergents, comme l'impact des infrastructures de production d'énergie solaire sur les milieux naturels ou encore le potentiel des prairies aéroportuaires pour la séquestration du carbone.

L'événement a également accueilli une intervention de Pierre-Edouard GUILAIN, directeur adjoint à la Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB). Dans



Table ronde « Photovoltaïque et la biodiversité : une équation possible ? » lors du séminaire « La biodiversité dans les aéroports de demain » le 21 mars 2024 à la DGAC.



Le président de l'UAF & FA, Thomas JUIN, à la clôture du séminaire « La biodiversité dans les aéroports de demain », le 21 mars 2024 à la DGAC.

son exposé, il a présenté la stratégie nationale biodiversité 2030 (SNB), en soulignant notamment l'inclusion des prairies aéroportuaires dans son périmètre ainsi que la reconnaissance du label « aérobio » comme indicateur de bonne gestion des prairies aéroportuaires.

Lutte contre les nuisances sonores

Journée à l'aéroport de Paris-Orly

Une journée dédiée à la lutte contre les nuisances sonores a été organisée par la Maison de l'environnement de l'aéroport de Paris-Orly, en partenariat avec l'UAF & FA. Cette journée était destinée à tous les responsables de la réduction du bruit et des relations avec l'écosystème territorial dans les aéroports français. L'objectif était de promouvoir un dialogue constructif entre les acteurs aéroportuaires autour de ces enjeux. La journée, qui a compté avec la participation des gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires francophones, a également proposé un master class d'Airbus sur le bruit, ainsi qu'un échange avec Air France et Transavia. Cette rencontre s'inscrit également dans le cadre des échanges réguliers du groupe de travail « bruit » de la commission développement durable de l'UAF & FA.

Suivi des études d'impact sur l'approche équilibrée

L'UAF & FA a suivi en 2024 la réalisation des études d'impact sur l'approche équilibrée dans les aéroports français concernés. L'approche équilibrée est un dispositif crucial dans la lutte contre les nuisances sonores du trafic aérien. Cette méthode, approuvée par l'OACI et consacrée par la réglementation européenne, implique d'identifier les problèmes de bruit générés par les aéronefs dans et autour des zones aéroportuaires, puis d'analyser différentes mesures pour réduire la gêne sonore.

L'analyse se concentre sur quatre éléments principaux : la réduction du bruit à la source ; la planification et la gestion de l'utilisation des terrains ; les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit ; et les restrictions à l'exploitation. Ces restrictions peuvent inclure l'interdiction de vol de certains modèles d'aéronefs ou même un couvre-feu nocturne. Il est impératif que, dans la réalisation des études d'impact sur l'approche équilibrée, les trois premiers éléments soient explorés de manière exhaustive avant de recourir à des restrictions opérationnelles. En aucun cas, les restrictions ne doivent être envisagées comme la première solution à mettre en œuvre.

Concernant les couvre-feux en cœur de nuit, il est crucial que les mesures d'interdiction, lorsqu'elles sont envisagées, tiennent compte des impacts socio-économiques sur les territoires.

Les aéroports reconnaissent l'impact important des nuisances sonores générées par l'aviation sur les communautés riveraines et collaborent de manière constructive avec les différentes parties prenantes afin de réduire la gêne. Dans les nombreux échanges avec la DGAC, l'ACNUSA et d'autres parties prenantes, l'UAF & FA a exprimé sa position d'opposition aux mesures de restriction d'exploitation. Ces mesures, souvent accompagnées d'impacts socio-économiques négatifs sur les territoires, ne devraient être envisagées qu'en dernier recours. Il est essentiel que les pouvoirs publics et les parties prenantes concernées travaillent à renforcer la robustesse des démarches d'approche équilibrée afin de réduire effectivement la gêne sonore auprès des communautés riveraines.

Journée dédiée à la lutte contre les nuisances sonores à Orly le 25 janvier 2024.



Adaptation au changement climatique

La France se prépare à relever d'importants défis avec son Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC). Dans ce cadre, le pays établit une trajectoire de réchauffement de référence pour guider son adaptation (TRACC). Selon le scénario retenu, la température mondiale continuera d'augmenter pour se stabiliser à + 3 °C d'ici 2100 par rapport aux niveaux préindustriels, ce qui correspond à une élévation d'environ + 4 °C en moyenne pour la France hexagonale.

Les infrastructures de transport seront largement affectées dans le scénario de la TRACC prévoyant un réchauffement de + 4 °C. Les aéroports sont particulièrement exposés à ces risques, avec une probabilité accrue d'inondations, de perturbations et d'annulations de vol.

Études diagnostiques portant sur l'adaptation des infrastructures aéroportuaires au changement climatique

Certains gestionnaires aéroportuaires ont reçu à l'été 2024 un courrier de la DGAC relatif à l'obligation de réaliser des analyses diagnostiques portant sur l'adaptation des infrastructures aéroportuaires au changement climatique. Cette démarche s'inscrit dans le contexte du PNACC et vise à effectuer une analyse des risques à court terme (horizon 2030) et à moyen terme (horizon 2050).

Les infrastructures de transport seront largement affectées dans le scénario de la TRACC prévoyant un réchauffement de + 4°C. Les aéroports sont particulièrement exposés à ces risques, avec une probabilité accrue d'inondations, de perturbations et d'annulations de vol.

L'analyse diagnostique se déroulera en deux étapes. La première phase consistera en la réalisation d'une étude de vulnérabilité et en l'élaboration d'un projet de plan d'action incluant une première estimation des coûts à engager. La deuxième phase portera sur l'élaboration d'un plan détaillé d'adaptation au changement climatique, contenant des propositions précises et chiffrées visant à adapter l'ensemble des réseaux, infrastructures, services et matériels sous responsabilité de l'exploitant aéroportuaire, ainsi que ceux des filiales et chaînes d'approvisionnement.

La DGAC, en concertation avec l'UAF & FA, a initié à l'automne 2024 un travail afin d'établir une feuille de route et un cadre communs pour la réalisation des études.

Intégration des textes du Fit for 55 à la réglementation française

L'UAF & FA a été consultée par la DGAC lors de la rédaction des projets de loi DDADUE concernant la transposition des textes clés du paquet Fit for 55 pour l'aviation.

ReFuelEU Aviation

Les fournisseurs de carburant d'aviation devront s'assurer que tout le carburant mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union européenne contient une part minimale de carburant d'aviation durable (CAD). Un sous-mandat de carburant synthétique d'aviation est également prévu dans le texte européen.

Le règlement ReFuelEU prévoit que la quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée par un exploitant d'aéronefs dans un aéroport de l'Union européenne doit représenter au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise. Cette mesure vise à empêcher les compagnies aériennes de transpor-

ter des quantités excessives de kérosène afin d'éviter des coûts de carburant plus élevés. À titre exceptionnel, le ministre chargé de l'Aviation civile peut, dans certaines conditions, accorder, à la demande d'un exploitant d'aéronef, une exemption temporaire à cette obligation. L'UAF & FA a souligné son soutien aux mesures de dérogation exceptionnelles dans le projet de loi DDADUE. Cependant, lorsqu'une dérogation d'emport de CAD est mise en place, ces mesures pourraient impacter la logistique et les quantités de stockage de kérosène dans les aéroports. Dans ce contexte, l'UAF & FA a suggéré la création d'un outil d'accompagnement pour aider les aéroports à évaluer l'impact des pratiques de consommation des compagnies aériennes sur le stockage de carburant.

AFIR et RTE-T

Le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) prévoit l'obligation de fournir de l'électricité aux aéronefs stationnés dans les aéroports du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Parallèlement, le règlement pour le développement du RTE-T impose aux aéroports de ce même réseau d'assurer la distribution d'air conditionné aux aéronefs en stationnement.

L'UAF & FA a sollicité une clarification concernant les définitions des postes de stationnement au contact et au large. Bien que ces termes soient familiers aux exploitants des grands aéroports, certains opérateurs d'aéroports régionaux, qui disposent de postes fixes sans passerelles, expriment souvent des interrogations quant à leurs obligations vis-à-vis de la réglementation.

DOSSIER

Les enjeux ESG/RSE en aéroport

Face aux défis croissants du développement durable, les entreprises se mobilisent pour favoriser la justice sociale et la réduction de leur impact sur l'environnement. Le dispositif ESG a pour but d'évaluer les performances et les pratiques des entreprises en termes de développement durable et de responsabilité sociale et sociétale.

Le principe ESG constitue donc un système de référence comprenant trois facteurs : environnementaux (E), sociaux (S) et de gouvernance (G). Les critères ESG sont couramment utilisés par les investisseurs pour évaluer les entreprises en fonction de leurs actions liées au développement durable ainsi que leurs performances financières. Ils sont pris en compte lors de l'analyse et de la prise de décision en matière d'allocation d'investissements.

En 2023, l'UAF & FA a lancé un travail visant à identifier les enjeux RSE prioritaires pour les aéroports, tout en analysant les freins et les opportunités qui pourraient en émerger. Un groupe de travail a été constitué dans le but de rédiger un document-cadre destiné à accompagner les exploitants aéroportuaires dans l'élaboration de leurs stratégies RSE. Dans le cadre de ce travail, un benchmark a été réalisé, afin d'identifier le niveau de maturité des gestionnaires aéroportuaires en matière de RSE. À partir de ce benchmark et de l'identification des enjeux, l'UAF & FA a produit un document à destination des directions et des responsables développement durable des aéroports. En plus de présenter les résultats du benchmark, le document présente un cadrage conceptuel sur l'ESG, le cadre réglementaire existant, les certifications disponibles, etc.

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

La CSRD établit le cadre juridique européen concernant la RSE. Son objectif est d'améliorer la transparence des rapports des entreprises en introduisant des exigences de divulgation plus précises et détaillées. Plus précisément, elle veillera à ce que les entreprises communiquent des informations extrafinancières comparables, fiables et facilement accessibles à leurs parties prenantes.

La CSRD précise plus en détail les informations que les entreprises doivent déclarer et en exigeant qu'elles le fassent conformément aux normes obligatoires de l'UE en matière de rapports ESG. Elle veille également à ce que toutes les informations soient publiées dans le cadre des rapports de gestion des entreprises et diffusées dans un format numérique lisible par machine au point d'accès unique européen (*European Single Access – ESA*).

À partir de quand cette réglementation entrera-t-elle en vigueur ?

1^{er} janvier 2024

pour les entreprises déjà assujetties à la directive sur la publication d'informations non financières (NFRD).

1^{er} janvier 2025

pour les grandes entreprises actuellement non soumises à la NFRD.

1^{er} janvier 2026

pour les PME cotées. Ces entreprises auront une période de deux ans pour être exemptées des obligations si elles déclarent dans leur rapport les raisons pour lesquelles l'information n'a pas pu être fournie.

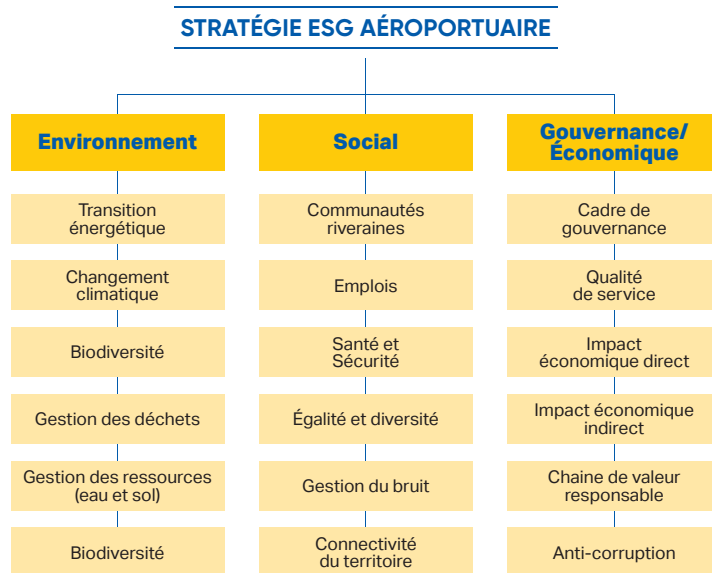
Critères ESG dans les aéroports

La priorisation des enjeux ESG au sein d'une entreprise peut être complexifiée par la variabilité des critères en fonction du secteur et de l'activité économique. D'autres facteurs, tels que la localisation, l'acceptabilité sociale de l'opération de l'entreprise, son impact environnemental et social, ainsi que le niveau de corruption existant dans le pays ou la région où l'entreprise opère, peuvent également influencer la priorisation des critères RSE.

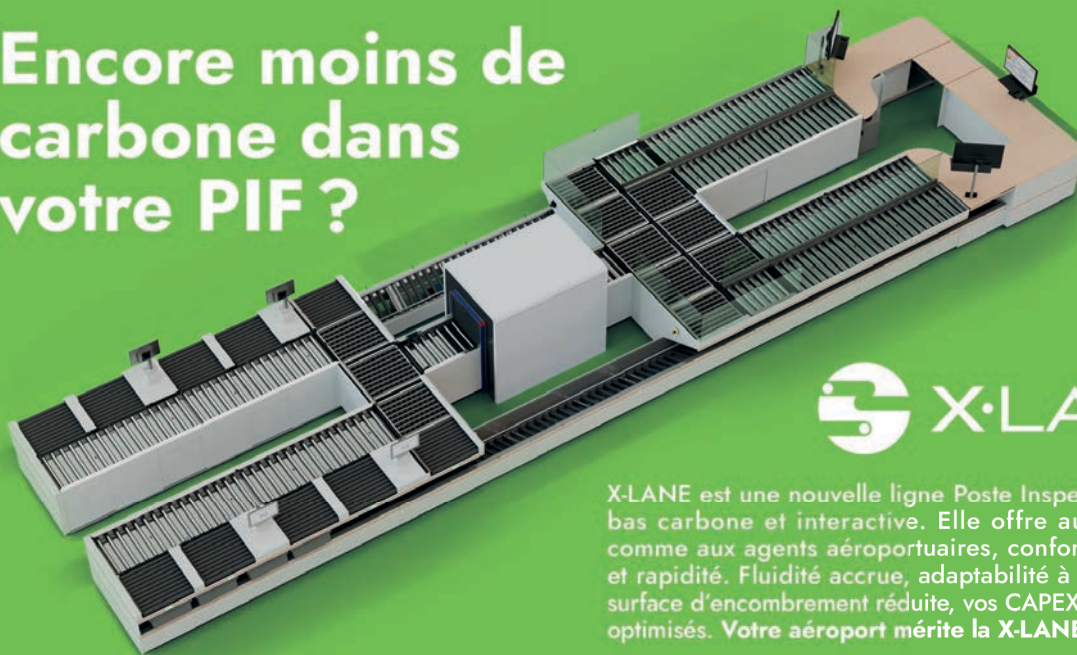
Les aéroports ont des enjeux et des priorités en matière de reporting et de stratégie ESG qui diffèrent de ceux des autres acteurs, tels que les constructeurs ou les compagnies aériennes. Dans le contexte des gestionnaires aéroportuaires, il est crucial de considérer que le reporting et les mécanismes de transparence en matière d'ESG doivent avant tout refléter la stratégie à long terme de l'aéroport, ainsi que son ancrage dans le territoire. En outre, les critères choisis par le gestionnaire d'aéroports en matière de transparence ESG doivent être intrinsèquement liés aux enjeux matériels répertoriés dans sa stratégie de l'entreprise.

Les gestionnaires aéroportuaires doivent veiller à ce que leur stratégie soit en résonance avec les grands enjeux du secteur sur les plans environne-

mental, social et économique. Ces enjeux sont énoncés dans le document publié par l'UAF & FA, résultant des travaux du groupe de travail RSE :



Encore moins de carbone dans votre PIF ?



X-LANE est une nouvelle ligne Poste Inspection Filtrage bas carbone et interactive. Elle offre aux passagers comme aux agents aéroportuaires, confort, ergonomie et rapidité. Fluidité accrue, adaptabilité à tous les EDS, surface d'encombrement réduite, vos CAPEX et OPEX sont optimisés. **Votre aéroport mérite la X-LANE.**

contact@tgconcept.com | www.tgconcept.com



encore une innovation signée



FOCUS

Stratégie nationale bas carbone (SNBC 3)

En partenariat avec le GIFAS et la FNAM, l'UAF & FA s'est activement impliquée dans les consultations qui ont accompagné les travaux sur la stratégie nationale bas carbone.

La SNBC 3 a pour objectif de définir une trajectoire pour la France de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2050, avec des objectifs à court terme. Cette trajectoire s'appuie notamment sur diverses feuilles de route sectorielles, élaborées dans le cadre de l'article 301 de la loi climat et résilience. La feuille de

route pour le transport aérien a été remise au début de l'année 2023, peu avant la finalisation de la SNBC 3.

Les premières versions du texte de la SNBC 3 ont révélé des écarts significatifs entre les trajectoires envisagées dans la stratégie et celles proposées par les acteurs dans la feuille de route de décarbonation de

l'aérien. Le document présente des résultats qui aboutissent à l'élaboration des budgets carbone pour le transport aérien domestique, y compris le trafic de correspondance, mais sans préciser clairement les hypothèses sur lesquelles ces résultats reposent.

Parmi les nombreuses problématiques identifiées dans la SNBC 3 (run 2), il convient de souligner les trois points suivants :

1

Priorisation contestable de la biomasse pour la production de SAF

Un des points problématiques identifiés dans les premières rédactions de la SNBC 3 concerne le manque d'objectivité des critères déterminant la priorisation sectorielle de l'attribution de la biomasse utilisée pour la production des biocarburants. L'UAF & FA estime que cette priorisation devrait se baser sur des critères objectifs, plutôt que sur des critères arbitraires et biaisés liés à la perception subjective de l'utilité des différents secteurs. Le critère principal devrait être la capacité de chaque secteur à se décarboner, en tenant compte des alternatives disponibles.

2

Hypothèses de coût des e-Fuels

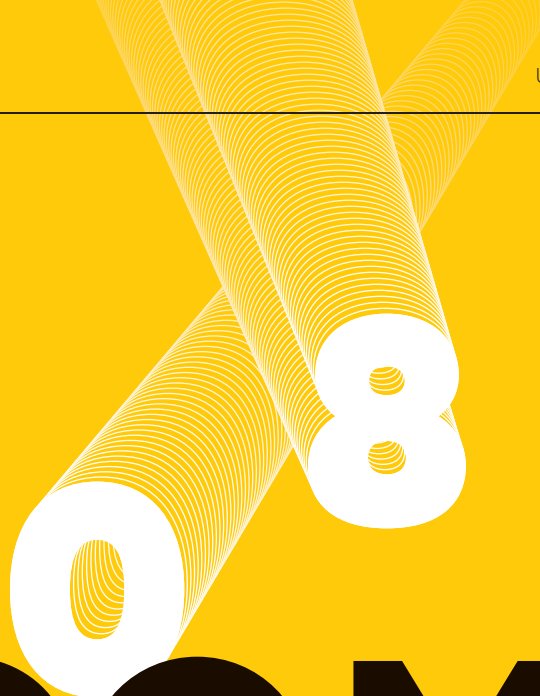
Les hypothèses de coût des e-Fuels retenues dans la SNBC 3 ont également été critiquées. Le prix fixe de 4 000 €/t est jugé arbitraire, ne tenant pas compte des évolutions possibles du marché, telles que les économies d'échelle ou l'importation de carburants durables. Cette estimation pourrait fausser les projections économiques du secteur.

3

Opposition à l'interdiction de liaisons aériennes

L'UAF & FA s'oppose également à l'interdiction des vols sur des liaisons disposant d'une alternative ferroviaire de moins de 4h30. Cette mesure, perçue comme trop générale, ne tient pas compte de l'importance de préserver la connectivité internationale, le hub de Paris-Charles de Gaulle ainsi que le désenclavement des territoires. De plus, aucune étude d'impact sérieuse n'a été fournie pour justifier cette interdiction.

L'UAF & FA et l'ensemble du secteur du transport aérien français continueront à veiller de manière active et permanente à ce que les outils de planification écologique, comme la SNBC, intègrent les mesures issues de la feuille de route de décarbonation du secteur.



COM —
— MUN
ICA —
TION

Congrès 2023

Comme chaque année, le Congrès 2023 s'est tenu au Beffroi de Montrouge, réunissant plus de 300 participants lors de l'assemblée plénière du vendredi 24 novembre au matin. Les sujets tels que l'accélération de la transition énergétique de l'aviation à travers l'incorporation des SAF, la production d'énergie renouvelable, les perspectives en matière de contrôle aérien et le nouveau modèle économique aéroportuaire ont été abordés lors d'interventions ou de tables rondes. Le président de l'UAF & FA, Thomas JUIN, a clôturé le Congrès avec le ministre en charge des Transports. La veille, lors de l'assemblée professionnelle, les EDS Cabine et le financement des missions régaliennes, le guide anti-greenwashing édité par l'UAF & FA, la gestion du bruit et le trafic des aéroports français vu par la DGAC ont été abordés devant les directeurs des aéroports français membres de l'UAF & FA.



1



2



3



4



5



6



7



8

1 - Olivier JANKOVEC, directeur général – ACI Europe a fait un tour d'horizon européen ;
2 - Simon DRESCHER, président du directoire – Aéroport de Bordeaux et **Jean-Philippe BUISSON**, directeur du projet Take Kair – EDF (pilote industriel de SAF), à une table ronde intitulée « SAF : Comment accélérer la transition énergétique de l'aviation ? » ;
3 - Barbara KEMMAT, project manager SunMind – VINCI Concessions et **Léa MORESTIN**, responsable activité Transitions Energie – Egis, sont intervenues lors d'une table ronde consacrée à la production d'énergies renouvelables, avec **Xavier DAVAL**, CEO de kiloWattsol et président de la commission solaire du SER et **Lise GASCARD**, consultante aéronautique – To70 Aviation ;
4 - Agnès DIALLO, Executive Director – eu-LISA, a présenté les perspectives 2030 du contrôle aux frontières de l'Union européenne ;
5 - Franck GOLDNADEL, président du directoire – Aéroports de la Côte d'Azur et **Mathieu BLONDEL**, Partner – Cabinet Arthur D. Little, ont débattu sur la crise du modèle aéroportuaire lors d'une table ronde avec également **Amélie LUMMAUX**, directrice générale adjointe développement durable et projets – Groupe ADP et **Denis LELUC**, directeur général de la SPLAR – Aéroports de Perpignan, Tarbes, Carcassonne ;
6 - Augustin de ROMANET, président directeur général – Groupe ADP ; **7 - Thomas JUIN**, président – UAF & FA et **Clément BEAUNE**, ministre délégué chargé des Transports, lors de leurs discours de clôture ;
8 - Tristan THIEBAUT, directeur associé transport – Bearing Point et **Guillaume BRANLAT**, président du directoire de l'aéroport de La Réunion Rolland-Garros.

Les Rencontres de Toulouse 2024

Les Rencontres de Toulouse ont réuni 680 inscrits, 55 stands d'exposant et 17 sponsors, ce qui est encore un record ! Comme chaque année, les matinées du jeudi et du vendredi ont été organisées dans l'amphithéâtre en plénière sous forme de « keynotes » et de tables rondes, et le jeudi après-midi a permis aux congressistes de travailler au choix parmi 12 ateliers thématiques pour échanger sur des sujets plus opérationnels et pointus.

Ainsi, le programme des Rencontres a traité de l'actualité des activités des aéroports. Ont été abordés les sujets suivants : la gestion du bruit, la révolution de l'IA pour les aéroports, les enjeux du taxiing vert, les conditions de travail dans la sûreté, l'attractivité des métiers et conditions de travail en aéroport, la présentation de l'application de suivi des vols d'avions de la DSNA, l'impact du départ d'Air France de l'aéroport d'Orly, la stratégie française énergie climat (SFEC) et la décroissance du transport aérien, la RSE, le financement vert, les relais de croissance de demain pour les aéroports, la sûreté et le développement

durable, la gestion des fins de carrière, l'accueil des PHMR, la décarbonation côté piste, la communication responsable, le développement du « pooling » des appareils aéroportuaires, la gestion de crise, la gestion des déchets, de l'eau et du sol, la stratégie DSNA 2030 et la cybersécurité. Une intervention d'Airbus et le discours du président de l'UAF & FA ont clôturé ces Rencontres.

Les Rencontres de 2025 se tiendront au Touquet-Paris-Plage du 4 au 6 juin 2025.



1



2



3



4



5



6



7



8

1 - Table ronde sur la gestion du bruit avec **Kevin GUITTET**, sous-directeur du développement durable – DGAC/DTA, **Anne JULIA**, responsable développement durable – Aéroport Toulouse-Blagnac, **François VARLET**, délégué environnement et relations territoriales – Paris-Orly et **Adrien QUÉNARD**, chef de projets aéroports – CGX ; **2** - L'impact de la révolution de l'IA sur les aéroports a été présenté par **Mathieu BLONDEL**, Partner – Cabinet Arthur D. Little ; **3** - **Eugene LEEMAN**, Senior Solutions Lead – ACI Europe, sur le sujet des enjeux du taxiing vert ; **4** - **Patricia FAVRET**, DRH – Groupe 3S Alyzia – CSAE, **Cécile GOUDEAU**, ergonome – Cabinet Ergotec, **Jean-Mary PIERRE**, délégué général – Syndicat des entreprises de sûreté aérienne et aéroportuaire (SESA) et **Samira SERKA**, directrice du pôle stratégie et performance RSE – Groupe ADP, lors de la table ronde consacrée à l'attractivité des métiers et conditions de travail en aéroport ; **5** - **Gaël LÉON**, juriste à l'UAF & FA et le président de la commission juridique, **Rémy JOËSSEL**, responsable juridique à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, présentant le guide sur la domanialité publique ; **6** - **Philippe BERNAND**, président du directoire de l'aéroport Marseille Provence qui part à la retraite ; **7** - **Julie KITCHER**, Chief Sustainability Officer and Communications d'Airbus ; **8** - **Thomas JUIN**, président de l'UAF & FA, lors de son discours de clôture.

Talents d'aéroports 2024

Le Talent d'aéroport 2024, Alexandre HUOT, responsable SGS/SMS (système de gestion et de management de la sécurité) à l'aéroport de Paris-Vatry, a été choisi par le jury composé de la présidente de la commission métier RH, du rédacteur en chef d'*aéroport lemag* et de l'UAF & FA. Au total, six Talents d'aéroports – musicien, photographes, dessinateur de bande dessinée – venant d'aéroports des quatre coins de la France, avaient déposé un dossier pour le concours de cette année.



Son œuvre « Éclablouissante » présentée au concours.



Remise du Trophée des Talents d'aéroports 2024 lors de la soirée de bienvenue des Rencontres.

Alexandre HUOT est un artiste plastique et pictural qui utilise l'aquarelle, le fusain et le graphite. Il a proposé pour ce concours deux variations, « éblouissante » et « ombre lumineuse », de la rose dont il aime la beauté, la poésie et la symbolique.



Son œuvre « Ombre lumineuse » présentée au concours



Alexandre HUOT, lors des Rencontres de Toulouse de mai 2024, dans son stand, entouré de ses œuvres.

Conférence de presse annuelle 2024

La conférence de presse annuelle organisée par l'UAF & FA est l'occasion de présenter aux journalistes les résultats de trafic des aéroports français pour l'année échuë et de leur faire part des sujets plus politiques liés aux dossiers d'actualité. Le trafic 2023 a été marqué par trois tendances fortes :

- la poursuite de la pénétration du marché français par les compagnies lowcost ;
- une croissance du trafic portée par l'international ;
- des résultats contrastés selon les plateformes.

Thomas JUIN a ensuite pu évoquer les nombreuses problématiques impactant les aéroports : la fiscalité du transport aérien, la régulation aéroportuaire, l'interdiction de l'avion sur les liaisons domestiques, les nuisances sonores, les carburants aéronautiques durables et la stratégie française énergie climat (SFEC).



Conférence de presse annuelle organisée par l'UAF & FA, le 13 mars 2024.

RÉSEAUX SOCIAUX



6 017 abonnés > **+1 323** abonnés par rapport à 2023 **+28%**

Gains abonnés organiques **100%** | Taux moyen d'engagement **6,4%** | Pics d'engagement sur les 3 top posts **10%**

Sur LinkedIn, l'UAF & FA est bien au-dessus de la moyenne d'engagement annuelle française (4,7 %). Celui-ci est même considéré comme un excellent taux d'engagement. Le taux d'engagement mesure la quantité d'interactions d'une publication : il est l'indicateur de performance le plus pertinent d'une stratégie de réseaux sociaux car il reflète le réel niveau d'intérêt de la publication. La politique de communication sur réseaux sociaux de l'UAF & FA est de communiquer au moyen de deux à trois posts hebdomadaires avec un contenu visant à interpeller la communauté et non à « créer du clic » pour gagner des abonnés à tout prix.

Sans surprise, ce sont les événements de l'UAF & FA qui engendrent le plus d'impressions, de réactions et d'abonnés. Les posts informatifs et politiques sont bien suivis également. L'UAF & FA se fait fort de mettre en valeur et de relayer les actions des aéroports, notamment les petits, qui ne doivent pas hésiter à mentionner l'UAF & FA pour une plus grande visibilité.



TOP 3

- 1 - Ouverture des Rencontres de Toulouse.
- 2 - Parution du « Guide des aéroports français 2024-2025 ».
- 3 - Ouverture de l'assemblée plénière du Congrès de l'UAF & FA.

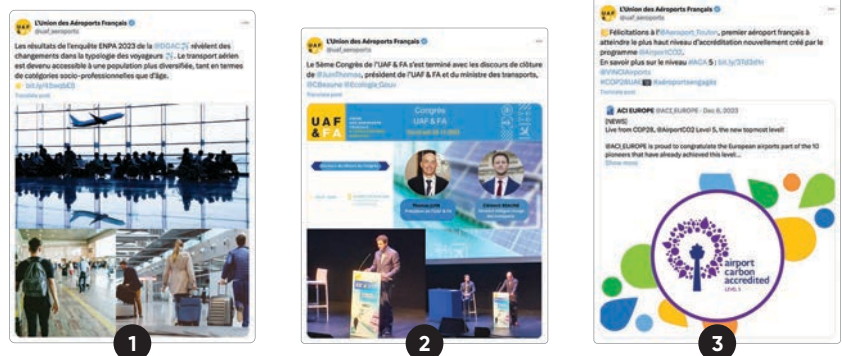


891 abonnés > **+190** abonnés par rapport à 2023 **+27%**

Taux moyen d'engagement **3,4%**

TOP 3

- 1 - Résultats de l'enquête ENPA 2023.
- 2 - Discours de clôture du Congrès 2023.
- 3 - Certification de l'aéroport de Toulon au niveau ACA 5.

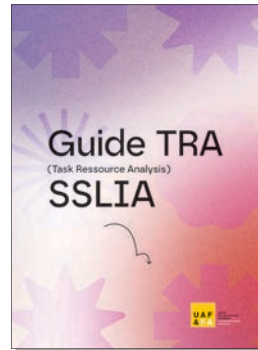


Sur X, le taux d'engagement moyen sur l'année est de 3,4 %, ce qui est un fort taux d'engagement par rapport à la moyenne sur X qui est noyé sous les posts. X reste un réseau social très intéressant pour « toucher » les décideurs et journalistes mais restera en retrait par rapport à LinkedIn, ayant une communauté aéroportuaire plus présente sur son réseau.

PUBLICATIONS, ÉTUDES & OUTILS



Guide « La domanialité publique aéroportuaire »
(édition septembre 2024)



« Guide TRA »
(édition novembre 2024)



« Guide des aéroports français 2024-2025 »
(édition mai 2024)



Résultat d'activité des aéroports français 2023
(édition avril 2024)



« Les enjeux de la France aéroportuaire à l'horizon 2030 »
(édition septembre 2024)



Étude OXERA
Sur la profitabilité des petits aéroports régionaux -
Economic analysis of the profitability of regional airports
(édition octobre 2024)



« Aéroports et communication environnementale : comment éviter les pièges du greenwashing ? »
(édition novembre 2024)



Étude OXERA
Sur l'impact des mesures environnementales européennes et françaises sur les liaisons entre la France hexagonale et les DROM
(édition octobre 2024)

ZOOM

Commission métier communication

Le guide « Aéroports et communication environnementale : comment éviter les pièges du greenwashing » a été rédigé dans le cadre d'un groupe de travail de la commission communication de l'UAF & FA.

GUIDE GREENWASHING



Sous forme de boîte à outils, ce guide a pour objectif de donner aux responsables communication, aux responsables environnement et aux équipes de direction des aéroports français des pistes de réflexion pour communiquer de façon responsable sur leur

activité en évitant les pièges du greenwashing, tout en permettant de valoriser les actions des aéroports visant à limiter leur impact environnemental. Il a été présenté lors des Rencontres de Toulouse à l'occasion d'un atelier sur le sujet.

La commission communication a mis en place cette année deux groupes de travail sur la communication en cas d'attaque cyber d'une part, et d'autre part, sur la communication des informations en matière d'actions environnementales des aéroports sur leur site internet, de façon à avoir une information cohérente et compréhensible. Les enjeux de l'accessibilité numérique, l'IA générative, la CSRD, notamment, ont fait également partie

des réflexions de la commission pour une communication plus efficace dans une période compliquée pour la communication des aéroports.

Visite du terminal d'aviation d'affaires de l'aéroport de Biarritz lors de la réunion de la commission communication, le 1^{er} octobre 2024.



Atelier « anti-greenwashing » aux Rencontres de Toulouse de 2024.



COMMISSIONS MÉTIER DE L'UAF & FA

ACCÈS ET STATIONNEMENT
Président **Matthias FOURNIER**

ACHATS
Présidente **Angélique BES**

ASSISTANCE EN ESCALE
Président **Bruno GARREL**

**COMMERCE, SERVICES
ET IMMOBILIER**
Présidente **Karine DUCOS**

**DÉVELOPPEMENT
DURABLE**
Président **Marc DELANOÉ**

OPÉRATIONS ET FACILITATION
Président **Ludovic GAS**

FINANCE ET RÉGULATION
Présidente **Catherine VILLE-GALI**

**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 **Christelle DIJOUX**

RESSOURCES HUMAINES
Présidente **Catherine VASSAUX**

JURIDIQUE
Président **Rémy JOËSSEL**

SÉCURITÉ
Président **Denis AUDEMAR**

SGS-COMPLIANCE MONITORING
Présidente **Jennifer GRIFFAUT**

SÛRETÉ
Présidente **Sandrine PIERAZZI**

TECHNIQUE
Président **Jean CHADOUTAUD**

GT infra
Président **Kenrich SHITALOU**

GT immobilier
Président **Lionel LASSAGNE**

L'ÉQUIPE UAF & FA



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

Social
Pauline DEMEULENAERE
p.demeulenaere@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
Clara HENNÉ
c.henne@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