



RAPPORT D'ACTIVITÉ

2021

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS





SOM- MAI- RE



ÉDITO DU PRÉSIDENT	04
AGENDA 2021	06
RETOUR SUR L'ANNÉE 2021 AVEC...	08
ÉCONOMIE ET FISCALITÉ	12
JURIDIQUE & ASSURANCE	16
SOCIAL & RH	18
SURETÉ & FACILITATION	22
SÉCURITÉ	24
NAVIGATION AÉRIENNE	28
DÉVELOPPEMENT DURABLE	30
COMMUNICATION	36
ÉTUDES ET PUBLICATIONS	39

LES AÉROPORTS AU DÉFI DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



**THOMAS
JUN**

*Président
de l'UAF & FA*

Les aéroports français ont connu en 2020 une chute de trafic de près de 70 % alors même que 80 % des revenus aéroportuaires dépendent du trafic. 2021, avec une chute comprise entre 60 % et 65 % par rapport à 2019, devrait être à l'image de l'année 2020. La crise a brutalement vidé les trésoreries des aéroports européens et remis en cause leur modèle économique. Les aéroports européens ont connu une baisse brutale de leurs revenus et ont dû s'endetter pour continuer à fonctionner.

Les niveaux du trafic de 2019 ne devraient être retrouvés qu'à partir de 2024 ou 2025 et, d'ici là, les aéroports devront faire face à la faiblesse de leurs revenus, à la pression des compagnies aériennes sur le niveau des redevances aéroportuaires, à l'augmentation du coût de la dette et à l'effondrement de leurs capacités d'investissement. Le rythme de la reconstruction dépendra étroitement de la structure et de la nature du trafic de chaque aéroport.

Nos aéroports sont frappés par une crise dure et durable. Notre secteur ne devrait pas retrouver ses capacités normales d'investissement avant 2032 alors même que la décarbonation des infrastructures aéroportuaires nécessite dans les prochaines années des investissements très importants. Les investissements nécessaires ne concernent d'ailleurs pas que la transition énergétique du secteur, mais aussi l'amélioration de la qualité de service, la digitalisation et la nécessaire adaptation des capacités aéroportuaires. Selon les analyses, il manquerait aux aéroports européens 10 milliards d'euros pour financer les investissements prévus d'ici à 2032.



La problématique des investissements à venir pose inévitablement la question du recours aux capitaux privés et, par conséquent, celle de l'attractivité du secteur aéroportuaire pour le marché des capitaux, puisque l'endettement important des États ne permettra pas, dans la période post-Covid, un afflux des capitaux publics vers les aéroports. La régulation aéroportuaire devrait donc s'attacher prioritairement à mettre en œuvre une juste rémunération du capital, à permettre aux aéroports de récupérer dans la durée leurs pertes à travers les redevances aéroportuaires, à s'adapter enfin aux réalités du transport aérien : la concurrence entre aéroports et le pouvoir de marché des compagnies aériennes.

La crise impose également la réforme du dispositif européen des aides d'État. Les lignes directrices de 2014 ne sont clairement plus adaptées aux nouvelles réalités économiques et environnementales de nos aéroports. Il appartiendra enfin à l'État de construire rapidement les cadres européen et national les plus favorables à la reprise du trafic, avec une attention particulière portée à la compétitivité des aéroports français dans un secteur aéroportuaire hautement concurrentiel. Le chantier de la réforme du financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires est à cet égard crucial.

Devant l'urgence climatique, la décarbonation du transport aérien est devenue notre priorité n° 1. Les exploitants aéroportuaires doivent non seulement réduire leurs propres émissions de gaz à effet de serre, mais également préparer, dès aujourd'hui, l'arrivée de l'avion décarboné de demain.

Réduire les émissions de CO₂ dues à l'exploitation aéroportuaire, c'est ce à quoi nous travaillons depuis la mise en place de la démarche ACA par

l'ACI EUROPE. De nombreux aéroports français sont déjà parties prenantes de cette démarche de réduction volontaire des émissions de CO₂. Pour renforcer le mouvement, l'UAF & FA a lancé, en 2020, le programme EASEE visant à accompagner tous les aéroports français dans la démarche ACA.

Notre ambition est bien que l'ensemble des aéroports français atteignent la neutralité carbone d'ici à 2050. Cette ambition, nous pouvons l'atteindre. En 2021, l'aéroport de Saint-Tropez est devenu le premier aéroport français à atteindre le zéro émission nette de carbone. Cet exemple démontre que la neutralité carbone sans compensation des émissions est possible, dans des délais courts, et pour des aéroports de toute taille, même les

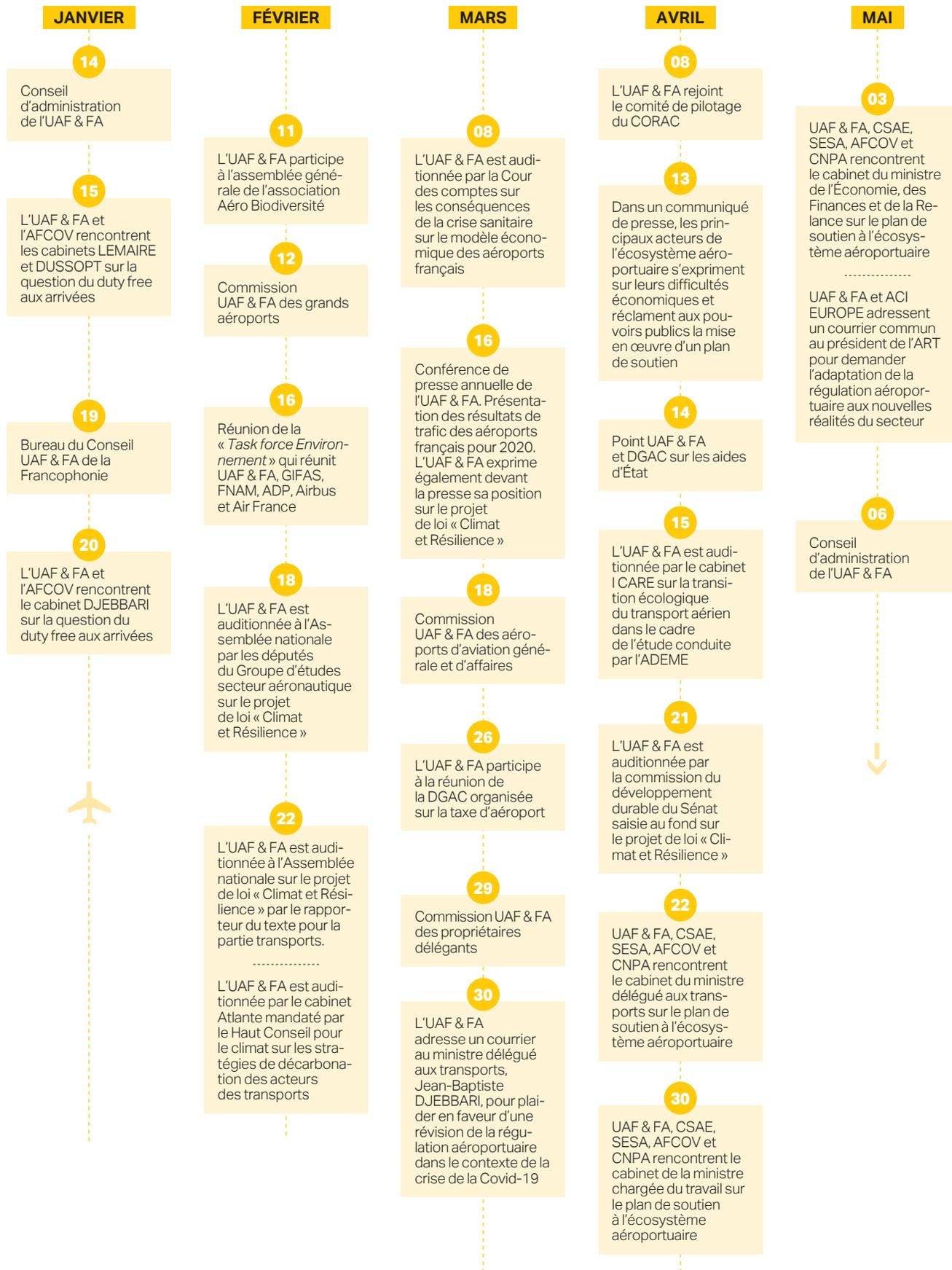
plus petits. En France, les transformations s'accroissent : l'aéroport de Lyon s'est fixé pour objectif le zéro émission nette de carbone dès 2026, les aéroports de Bâle-Mulhouse, Nice ou encore Marseille, dès 2030.

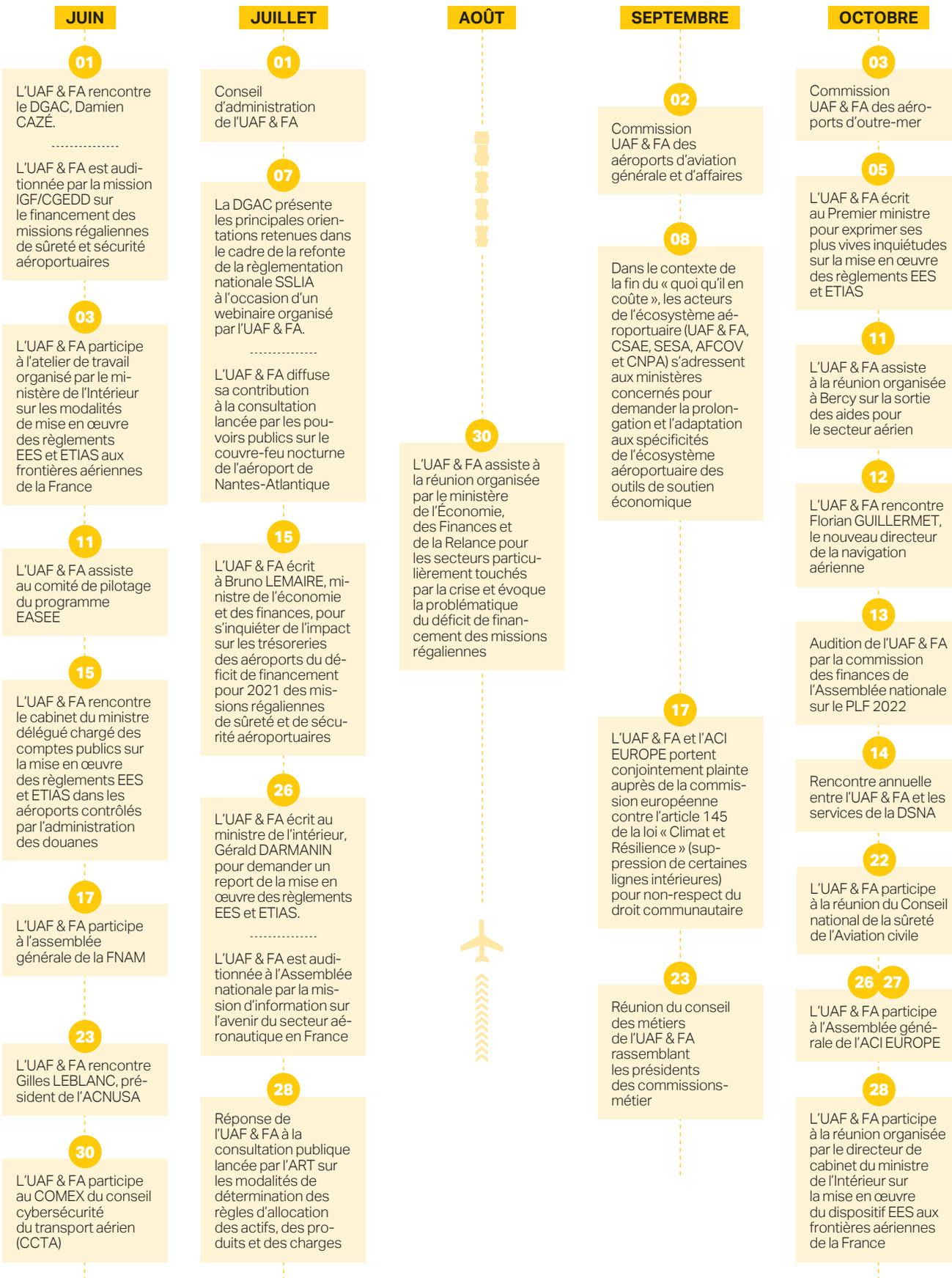
Les aéroports ont aussi un rôle moteur à jouer dans la transition énergétique de l'aviation. Les aéroports doivent ainsi préparer l'accueil de l'avion décarboné de demain, qu'il soit à motorisation hybride/électrique ou hydrogène, ou qu'il fonctionne avec des carburants aéronautiques durables. Nos aéroports auront ainsi à faire face à une mixité et une complexité énergétiques inédites requérant d'importants investissements pour adapter leurs infrastructures. Les aéroports sont d'indispensables interfaces avec leur territoire. La transition énergétique du transport aérien passe également par l'intermodalité et la décarbonation des accès terrestres à la plateforme.

En matière de décarbonation de l'aviation, la solution miracle n'existe pas. C'est bien en utilisant tous les outils et toutes les innovations à notre disposition que nous parviendrons à conduire à terme ce vaste chantier.

Nos aéroports auront à faire face à une mixité et une complexité énergétiques requérant d'importants investissements pour adapter leurs infrastructures

AGENDA 2021 - L'UAF & FA EN QUELQUES DATES







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

Quel est l'impact de la crise de la Covid-19 en 2021 pour les aéroports ?

2021 sera une année quasiment aussi catastrophique que 2020 en termes de trafic. Nous prévoyons une chute d'un peu plus de 60 % du trafic par rapport à 2019. La seule différence est que nous avons l'espoir, avec le rebond estival du trafic, que la situation devrait continuer à s'améliorer.

La faiblesse du trafic a entraîné, cette année encore, un déficit de financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires. Le montant d'avance de 250 M€ inscrit en LFI 2021 s'est vite avéré insuffisant. Il manque 100 M€ pour couvrir l'ensemble des dépenses régaliennes des aéroports. Nous avons demandé à Bercy que ces 100 M€ manquants soient inscrits au plus vite en LFR afin d'éviter les difficultés de trésorerie pour un certain nombre d'aéroports. Cette problématique du déficit de financement des missions régaliennes devrait perdurer dans le temps. Une avance en 2022 estimée par la DGAC à 180 M€ et en 2023 seront encore nécessaires. Entre 2020 et 2024 le montant cumulé des différentes avances devrait se chiffrer à

près d'1 Md€. Ces sommes devront être remboursées sur les recettes de la taxe d'aéroport à compter de 2024 et sur sept ans. Le poids des remboursements lèstera définitivement, avec l'envolée de la taxe d'aéroport, la compétitivité des aéroports français. Nous avons donc réclamé que les avances soient remplacées en tout ou partie par des subventions directes aux aéroports.

L'écosystème aéroportuaire, au même titre que les compagnies aériennes, a été particulièrement touché par la crise. Étrangement, c'est une réalité dont les pouvoirs publics n'ont pas semblé prendre pleinement conscience en 2020. Aussi nous sommes nous mobilisés avec les autres acteurs de notre communauté aéroportuaire (les assistants en escale avec la CSAE, le travel retail avec l'AFCOV, les loueurs de véhicules avec le CNPA, la sûreté aéroportuaire avec le SESA), pour donner une meilleure visibilité à notre écosystème auprès des cabinets et administrations concernés et pour obtenir une prolongation et une adaptation à nos spécificités des outils anti-

crise mis en place par les pouvoirs publics. Cette mobilisation et cette visibilité accrue ont porté leurs fruits et c'est, nous le croyons, une des avancées de cette année 2021.

La crise a dramatiquement vidé les trésoreries de nos aéroports et pose très clairement la problématique de nos capacités d'investissement. Pour financer l'accélération de notre transition énergétique, la numérisation de nos activités, l'amélioration de la qualité de service due aux passagers, l'adaptation de nos capacités au trafic, il faudra attirer des capitaux privés. Ce qui impose de réfléchir à la régulation aéroportuaire dont les principes restent enracinés dans un monde qui n'existe plus. Aussi avons-nous plaidé en 2021 pour une adaptation de la régulation aux nouvelles réalités aéroportuaires à savoir le renforcement du pouvoir de marché des compagnies aériennes, l'accroissement de la concurrence entre aéroports dans cette phase de reconstruction de la

connectivité aérienne, la nécessité de la juste rémunération du capital pour rendre nos aéroports attractifs, ainsi que la question de la récupération de nos pertes par l'augmentation des redevances.

Aux côtés des nouveaux objectifs que doit porter la régulation aéroportuaire, il sera également nécessaire d'initier une réforme rapide du dispositif européen des aides d'État. Les lignes directrices de 2014 ne répondent plus à la situation actuelle. Nous demandons, pour les grands aéroports, de pouvoir bénéficier à l'avenir d'aides à l'investissement et, pour les petits aéroports, de la prolongation des aides au fonctionnement. L'intensité des aides doit également être revue. La Commission européenne œuvre d'ores et déjà à la révision du régime des aides d'État en matière de développement durable. Nous demandons à ce que le secteur aéroportuaire puisse être éligible à ces aides pour tout projet de décarbonation des activités.

La loi « Climat et Résilience » a été publiée au JO du 24 août. Quelle a été l'action de l'UAF & FA au regard de cette loi ?

Le projet de loi « Climat et Résilience » comportait quatre articles concernant plus particulièrement le transport aérien. Ces articles visaient à prendre en compte les préconisations de la Convention citoyenne pour le climat présentées à l'été 2020. Il faut le reconnaître, et fort heureusement, les pouvoirs publics ont adouci les propositions de la convention à l'occasion de la transcription législative des mesures qui sans cela auraient eu un impact très fort sur la compétitivité du transport aérien français et la connectivité des territoires avec zéro effet sur les émissions de CO₂.

Nous avons néanmoins décidé, d'un commun accord avec nos partenaires, de combattre les mesures relatives au transport aérien contenues dans la loi. Elles relevaient toutes, à notre sens, de l'illusion de la décroissance du transport aérien dans un seul pays. La lutte contre le réchauffement climatique doit être traitée à l'échelle internationale. Comment croire, une seule seconde, que la suppression des lignes domestiques ou l'interdiction d'agrandir les aéroports en France soit une réponse à l'urgence climatique ? Pour avoir une réelle efficacité dans la lutte contre le changement climatique, nous devons non pas faire le pari de la décroissance, perdu d'avance à l'échelle de

la planète, mais nous rassembler autour de la transition écologique du transport aérien. La France a la chance de pouvoir disposer de toute la filière aéronautique et peut l'utiliser comme un véritable levier pour réduire à l'échelle internationale l'empreinte carbone des avions. Nous avons profité des débats du 1^{er} semestre autour du projet de loi pour faire porter nos arguments et redire nos convictions.

L'UAF & FA s'est ainsi opposée à la suppression des lignes domestiques prévue à l'article 145 de la loi actuelle. Fondement juridique européen contestable, absence de toute étude sérieuse d'impact tant économique que concurrentiel ou encore environnemental, perte de connectivité pour les territoires concernés, coup rude porté aux besoins de mobilité rapide des français, tout concourt à revenir sur cette mesure néfaste aux territoires et inefficace d'un point de vue environnemental. Dans le prolongement de nos actions, comme nous l'avions annoncé, l'UAF & FA et l'ACI EUROPE ont déposé plainte en septembre, après la publication de la loi, auprès de la Commission européenne contre l'article 145 pour non-respect du droit communautaire, en particulier pour violation de l'article 20 du Règlement 1008/2008.

Pour avoir une réelle efficacité dans la lutte contre le changement climatique, nous devons non pas faire la pari de la décroissance dans un seul pays, mais nous rassembler autour de la transition écologique du transport aérien

RETOUR SUR L'ANNÉE 2021 AVEC...

L'article 146 visant à l'interdiction des extensions aéroportuaires est lui en totale contradiction avec la décentralisation aéroportuaire de 2004-2005. Une interdiction générale par la loi, quelles que soient les restrictions apportées, n'entre pas dans le cadre de la réforme aéroportuaire qui a conduit à la décentralisation de la majeure partie des aéroports français. Il appartient non à l'État central mais bien aux collectivités locales, désormais propriétaires ou parties prenantes de la plupart des aéro-

ports français, de décider du développement et de l'avenir de l'aéroport desservant leur territoire. Cette mesure fait ensuite l'impasse sur les nombreuses procédures publiques déjà existantes. La loi française n'a pas à se prononcer d'autorité sur la réponse à apporter à des besoins de mobilité à venir. Les procédures d'utilité publique sont précisément faites pour cadrer les projets, vérifier leur adaptation aux besoins des territoires et aux engagements environnementaux pris par la France.

Quel regard porte l'UAF & FA sur la mise en œuvre des règlements européens EES et ETIAS ?

La mise en œuvre aux frontières aériennes de la France de l'EES, attendue pour 2022, devrait se traduire par une dégradation de la qualité de service dans les aéroports français. L'UAF & FA avait pourtant alerté, dès les Assises du transport aérien en 2018, sur la nécessité de concilier impératifs de sécurité et exigences de qualité de service aux frontières aériennes de la France afin de préserver l'attractivité de nos aéroports.

Nous n'avons malheureusement, pour l'heure, pas été entendus. Le ministère de l'Intérieur a géré à sa façon ce dossier, sans écouter les avis extérieurs et sans procédure sérieuse de concertation. Le traitement unitaire des passagers par les gardes-frontières devrait être multiplié par deux, ce qui devrait occasionner des délais d'attente plus importants dans nos aéroports. L'utilisation des kiosques de préenregistrement réservée à quelques aéroports ne permettrait de limiter que partiellement la dégradation des délais d'attente des voyageurs. Les saisons aéronautiques à venir, qui devaient marquer la reprise vigoureuse du trafic et le retour massif des touristes dans notre pays, seront par conséquent difficiles dans les aéroports français en raison de la proportion importante des premières entrées. Ces craintes ont été partagées par les aéroports opérant les principales frontières aériennes de la France, suite aux travaux de réflexion engagés au sein du « Club des opérateurs de frontières », auquel participe également Eurostar.

Très clairement, nous regrettons que les aéroports français ne puissent bénéficier à plein, contrairement à d'autres pays européens, des technologies et processus de « smart border ». Le ministère de l'Intérieur, pour des raisons qui lui appartiennent, a écarté d'emblée l'emploi de ces technologies. Nous continuons

de préconiser sans plus tarder le lancement d'une réflexion sur un dispositif de « smart border » qui permettrait de fluidifier les arrivées à nos frontières. La perspective des prochains jeux olympiques, qui se tiendront en France en 2024, rend d'autant plus nécessaire cette réflexion et cette modernisation des modalités de contrôle à nos frontières aériennes. À défaut de cette réflexion, il conviendrait, dès à présent, de développer un programme national de facilitation comme l'autorise le code frontières Schengen. La mise en œuvre d'un tel programme au niveau français permettrait d'anticiper et peut-être de prévenir quelque peu la saturation qui se profile à nos frontières. Nous souhaitons également que le ministère de l'Intérieur et l'administration des douanes ajustent les effectifs de contrôles aux nouvelles exigences de l'EES d'autant que la plupart des aéroports seront dépourvus de kiosques de préenregistrement.

Nous avons enfin redit notre opposition aux modalités de financement des kiosques envisagées par le ministère de l'Intérieur. On demande à nos aéroports de financer les frais de fonctionnement de ces kiosques alors même que le contrôle aux frontières relève des missions régaliennes et que les équipements retenus ne permettront aucune amélioration significative de la qualité de service due aux passagers dans nos aéroports. On ne peut demander à nos aéroports de financer le fonctionnement de matériel aux performances limitées et sur le cahier des charges desquels ils n'ont eu aucun droit de regard. Les exploitants d'aéroport font face aujourd'hui à une crise sans précédent, subissent un effondrement de leurs ressources et devront par ailleurs déjà assumer sur leurs fonds propres le coût des aménagements des espaces et des aubettes ainsi que la mise à disposition de personnels d'accueil spécifiquement dédiés.

La mise en œuvre de l'EES aux frontières aériennes de la France en 2022 devrait se traduire par une dégradation de la qualité de service dans les aéroports français

Quelles ont été les actions de l'UAF & FA en 2021 en matière de développement durable ?

Le secteur de l'aviation est totalement engagé dans la lutte contre le réchauffement climatique. La feuille de route « Destination 2050 », publiée en février 2021, propose une trajectoire du transport aérien vers le zéro émission nette de carbone en 2050 soutenue par l'ensemble des acteurs européens du secteur. Elle souligne aussi la nécessaire coopération entre l'industrie, l'Union européenne et les gouvernements nationaux pour mettre en place les politiques et les investissements nécessaires à cette transition écologique du secteur. En France, avec nos partenaires du transport aérien et de l'industrie aéronautique, nous avons également proposé, dans la suite de « Destination 2050 », une feuille de route française engageant les différents acteurs de la filière.

Dans la trajectoire de décarbonation du transport aérien, le recours aux carburants alternatifs durables est un levier très important. Avec ses partenaires, l'UAF & FA pousse ainsi les pouvoirs publics à créer le plus rapidement possible les mécanismes de soutien nécessaires à la mise en place d'une filière de production. Nous plaçons aussi pour que les compagnies aériennes puissent bénéficier d'aides à l'achat car ces carburants coûtent cinq fois plus cher que le kérosène. Dans un transport aérien mondialisé, il faut préserver le « *level playing field* » pour les compagnies aériennes européennes et françaises.

La pression réglementaire pour accélérer la transition énergétique du transport aérien va s'accroître dans les années à venir. La Commission européenne a annoncé le 14 juillet son paquet « *Fit for 55* ». Les consultations ont depuis lors été engagées, l'UAF & FA y prend toute sa part.

Les aéroports accélèrent de leur côté, non seulement la décarbonation de leurs activités, mais également, l'adaptation de leurs infrastructures à l'avion décarboné de demain. L'UAF & FA a poursuivi tout au long de cette année le déploiement du programme EASEE. Ce sont dorénavant près de 70 aéroports français qui sont engagés grâce à ce programme dans la démarche ACA.

Sur le modèle du programme EASEE, et cette fois-ci, avec pour objectif la préservation de la biodiversité,

l'UAF & FA a répondu à un appel à projet de l'Office National de la Biodiversité dans le cadre du plan Eco-phyto 2. Avec le projet Aéroports zéro phyto qui a été retenu, notre ambition est d'accompagner nos aéroports dans la démarche de suppression de l'utilisation des produits phytosanitaires en encourageant la diffusion des bonnes pratiques, l'échange d'information et l'innovation.

ZOOM

EES ET ETIAS

Les règlements EES et ETIAS doivent entrer en vigueur courant 2022 dans les pays membres de l'Union européenne (UE).

1. EES

Le règlement (UE) 2017/2226 crée l'EES, un système électronique commun qui enregistre et stocke la date, l'heure et le lieu d'entrée et de sortie des ressortissants de pays tiers franchissant les frontières de l'UE et qui calcule automatiquement la durée du séjour autorisé de ces ressortissants de pays tiers, et produit des signalements à l'intention des pays de l'UE lorsque le séjour autorisé a expiré.

Le système remplace l'obligation d'apposer un cachet sur le passeport des ressortissants de pays tiers, qui est applicable par tous les pays de l'UE.

L'EES s'applique aux voyageurs soumis à une obligation de visa ainsi qu'aux personnes exemptées et admises pour un court séjour n'excédant pas 90 jours sur une période de 180 jours, qui franchissent les frontières extérieures de l'espace Schengen. L'EES enregistrera également les données relatives aux ressortissants de pays tiers dont l'entrée pour un court séjour a été refusée.

2. ETIAS

ETIAS est un système informatique automatisé créé pour identifier tout risque en matière de sécurité ou d'immigration illégale présenté par les visiteurs exemptés de visa voyageant vers l'espace Schengen tout en veillant au respect des droits fondamentaux et de la protection des données.

Les ressortissants de pays tiers qui sont exemptés de l'obligation de visa pour voyager vers l'espace Schengen devront faire une demande d'autorisation de voyage avant leur départ.

Après qu'un formulaire de demande en ligne a été rempli, le système effectue des comparaisons avec les systèmes d'information de l'UE pour la gestion des frontières et la sécurité.

La chute du trafic impose de repenser le cadre dans lequel s'exerce l'activité aéroportuaire. L'UAF & FA a ainsi plaidé sans relâche au cours de l'année 2021 en faveur de la préservation de la compétitivité des aéroports français et de la mise en place de subventions directes en lieu et place du dispositif d'avances pour le financement des missions régaliennes de sûreté et sécurité. Elle a également milité pour des adaptations de la régulation aéroportuaire aux nouvelles réalités du marché.

Trafic

Trafic passagers 2020

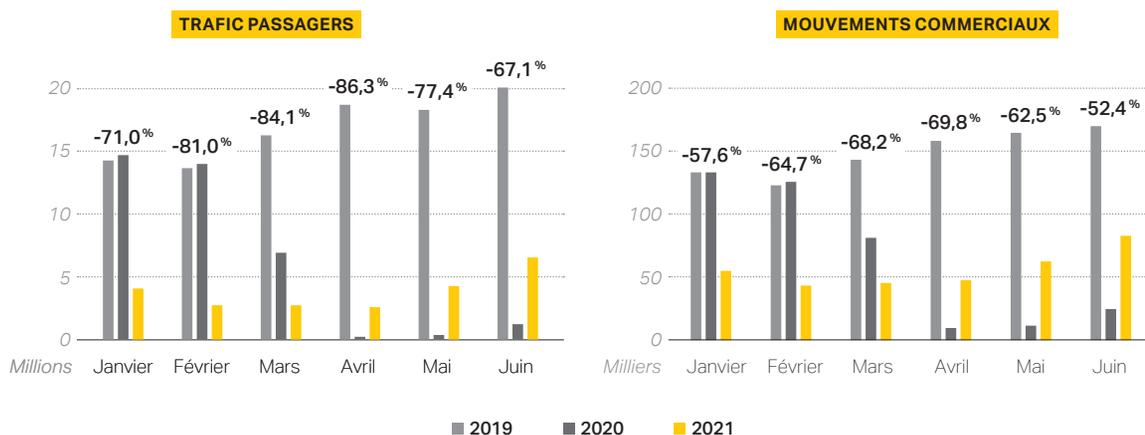
Après des années de croissance ininterrompue, 2020 a été une année de crise brutale pour le secteur du transport aérien. La pandémie de la Covid-19 a fait drastiquement baisser le nombre de passagers aériens. Le trafic passagers des aéroports français a diminué de 67,3 % par rapport à 2019. Les aéroports en outre-mer ont mieux résisté à la crise, avec tout de même une

réduction de 50,5 % de leur trafic qui s'explique par l'importance de la continuité territoriale entre les territoires ultramarins et la métropole, alors que la chute de trafic est de 68,4 % pour les seuls aéroports métropolitains. Le trafic des aéroports français a été de 70 millions de passagers en 2020, contre plus de 214 millions en 2019.

Retour sur le trafic du premier semestre 2021

En France, sur le premier semestre 2021, le trafic est en recul de 78 % par rapport au premier semestre 2019 (-79,6 % pour le premier trimestre, -77,0 % pour le deuxième trimestre).

Le transport aérien mettra des années à retrouver son niveau de trafic d'avant-crise



Perspectives de trafic pour 2021 et pour les années à venir

Le transport aérien mettra des années pour retrouver son niveau de trafic de 2019. Dans ses prévisions de trafic (présentées le 25/10/2021), l'ACI EUROPE prévoit un retour au niveau de trafic de 2019 en 2024 pour son scénario optimiste et en 2025 pour son scénario de base. Pour l'année 2021, la baisse de trafic devrait se situer autour de -60 %. Pour l'année 2022, les prévisions estiment que la baisse de trafic serait comprise entre -39 % (scénario pessimiste) et -20 % (scénario opti-

miste), sachant que le scénario de base prévoit une baisse de -32 %.

Concernant les pertes de revenus pour les aéroports européens, ce chiffre s'élève à 30 Md€ pour 2020. En se basant sur les prévisions du trafic passagers, l'ACI EUROPE estime qu'en 2021 les revenus des aéroports seraient encore inférieurs à ceux de 2019 de 29 Md€.

ZOOM

AÉROPORTS EUROPÉENS : LES CHIFFRES DE LA CRISE ⁽¹⁾

La crise sera indubitablement dure et durable. Alors que les coûts des aéroports européens ont seulement diminué de 24 % en 2020 (-6,4 Md€ par rapport à 2019), les recettes totales des aéroports européens ont diminué, elles, de 60 % (soit une baisse de 30 Md€ en comparaison avec 2019). La majorité des recettes des aéroports provient de fait des recettes aéronautiques tirées des redevances aéroportuaires et des recettes non aéronautiques (restauration, commerces, parking, notamment) très dépendantes du volume de passagers. En 2020, sur les aéroports européens, les recettes aéronautiques ont diminué de 67 % et les recettes extra-aéronautiques ont diminué de 51 %.

Dans ce contexte d'effondrement des recettes, les aéroports ont naturellement cherché à réduire leurs coûts de fonctionnement. Mais, à l'image de nombreuses infrastructures de transport, les aéroports ont d'important coûts fixes dus notamment aux multiples exigences réglementaires (sûreté, sécurité...), aux coûts de maintenance des divers équipements et installations, aux mesures sanitaires supplémentaires requises et à la problématique des pointes journalières.

Pour faire face aux besoins opérationnels, les exploitants aéroportuaires ont été contraints, au plus fort de la crise, de puiser dans les trésoreries des aéroports (« *operational cash burn* ») ce qui a causé une chute dramatique de leurs investissements (près de 4 Md€ en un an). Les dépenses en investissement des aéroports européens sont ainsi passées de 14 Md€ en 2019 à 10 Md€ en 2020, soit une baisse de 29 % par rapport à 2019. Les aéroports européens ont donc dû largement s'endetter pour continuer à fonctionner : +20 Md€ de dettes supplémentaires.

Le trafic de 2019 ne devrait pas être retrouvé par la plupart des aéroports européens avant 2024 au plus tôt selon les analystes. Le rythme de la reconstruction dépendra étroitement de la nature du trafic. La reprise du trafic à l'international (vols long courrier) sera de toute évidence plus lente et étroitement dépendante du rythme de la vaccination dans le monde et des évolutions de la pandémie.

La période de reconstruction de la connectivité aérienne sera difficile pour les aéroports européens (« *cash intensive and revenue weak recovery* ») : les aéroports continueront de faire face à la faiblesse de leurs revenus très liés au trafic, à la pression des compagnies aériennes sur le niveau des redevances aéroportuaires, à l'épuisement des trésoreries vidées par la crise, à l'augmentation du coût de la dette en raison de la fragilisation de leur modèle économique et à l'effondrement de leurs capacités d'investissement (« *investment crush* »).

Les aéroports européens ne devraient pas récupérer leurs capacités d'investissement avant 2032, alors même qu'ils auront à faire face au défi de leur transition énergétique et de l'arrivée de l'avion décarboné de demain. La problématique des investissements ne concerne d'ailleurs pas que la transition énergétique du secteur mais aussi l'amélioration de la qualité de service, la digitalisation et la nécessaire adaptation des capacités aéroportuaires. Il manquerait aux aéroports européens 10 Md€ pour financer les investissements prévus d'ici à 2032.

1) Tous les chiffres sont tirés de l'étude du cabinet AlixPartners « Turnaround time : Airport financial recovery and restart following Covid-19 ».

Financement des missions régaliennes

L'UAF & FA plaide en faveur de la conversion de tout ou partie des montants d'avance de la taxe d'aéroport en subventions directes aux aéroports

La loi de finances pour 2021 porte l'ouverture d'une avance de 250 M€ afin de financer les missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires. Cette avance de 250 M€ fait suite à la première avance de 300 M€ au titre de l'année 2020 inscrite en loi de finances rectificative du 30 juillet 2020.

Les conventions d'avance entre les exploitants, l'Agence France Trésor, Bercy et la DGAC, ont été envoyées courant juillet 2021 aux aéroports concernés. Les avances seront remboursables à compter de 2024 et sur une durée maximale de sept ans, soit jusqu'en 2031. En revanche, ce dispositif d'avances gagées sur les futures recettes de la taxe d'aéroport ne s'applique pas aux exploitants d'aéroports dits de « classe N ». Ces derniers reçoivent de façon prioritaire les recettes de majoration de la taxe d'aéroport dont la répartition pour l'année en cours est fixée dans l'arrêté du 12 avril 2021.

Toutefois, le montant d'avance de 250 M€ ne suffira pas à couvrir la totalité des dépenses de sûreté et de sécurité effectuées en 2021 par les exploitants aéroportuaires. Il devrait manquer une somme avoisinant les 100 M€.

L'UAF & FA est donc intervenue auprès de Bercy et du ministère des Transports afin de réclamer le complément de financement nécessaire en loi de finances rectificative. Le déficit de financement des missions régaliennes devrait impacter une nouvelle fois négativement des trésoreries déjà asséchées par la crise et des équilibres économiques fragilisés.

La lente reprise du trafic laisse envisager pour 2022 un déficit des missions régaliennes de l'ordre de 180 M€. À cela, il faut également prévoir un montant de déficit de financement pour l'année 2023. Il faudrait ainsi, à partir de l'année 2024, rembourser sur les recettes de la taxe d'aéroport, un montant qui approcherait le milliard d'euros. Aussi l'UAF & FA plaide-t-elle depuis le début de la crise en faveur de la conversion de tout ou partie des montants d'avance en subventions directes aux aéroports. Cette solution permettrait de limiter l'envolée de la taxe d'aéroport et la dégradation inéluctable de la compétitivité des aéroports français à compter de 2024 et les risques corollaires de perte de connectivité pour la France et ses territoires.

ZOOM

LA COMPÉTITIVITÉ DES AÉROPORTS EN QUESTION

L'édition 2020 de l'Observatoire des coûts de touchée a été publiée par la DGAC en juillet 2021. L'objectif de cet Observatoire est de présenter chaque année un benchmark des coûts de touchée en Europe. En comparant les coûts de touchée sur un panel d'aéroports européens, l'Observatoire permet d'apprécier les facteurs de leur compétitivité d'un point de vue économique et d'apprécier le positionnement concurrentiel des aéroports français par rapport à leurs homologues européens.

Cette analyse du marché dans un contexte d'avant-crise sanitaire (2019), dessine une position concurrentielle nuancée pour les aéroports français. L'Observatoire analyse le segment de marché le plus concurrentiel en Europe : les vols effectués en avion monocouloir de type A320 et opérés par les compagnies à bas coûts. Le coût de touchée complet par passager s'établit en 2019 à 31,7 € pour l'ensemble des aéroports du panel européen et à 30,1 € pour les aéroports français qui affichent donc une position compétitive « intermédiaire » au sein du panel européen. En haut du classement européen, on retrouve le Royaume-Uni avec le coût de touchée le plus élevé (43,5 €). Le Portugal possède le coût de touchée le plus faible (18,8 €).

La compétitivité des aéroports français doit être appréhendée plus finement par catégorie d'aéroport. La catégorie d'aéroports français présentant le meilleur positionnement concurrentiel est celle des aéroports de type « régional » (Bordeaux, Lyon, Nantes, etc.). Les aéroports de proximité (+/- 1 million de passagers), dont certains sont très dépendants du trafic généré par les compagnies à bas coûts, présentent des coûts relativement compétitifs mais toujours supérieurs aux aéroports des pays du sud de l'Europe, leurs principaux concurrents pour attirer les flux touristiques.

La France est le seul pays dans lequel la part des taxes gouvernementales (55 %) est le mode de facturation majoritaire du coût de touchée complet, en raison notamment du financement des coûts de sûreté et de sécurité par la taxe d'aéroport plutôt que par une redevance.

Cet observatoire permettra de suivre dans la durée la position des aéroports français au sein d'un marché européen très concurrentiel, dans un contexte de hausse prévisible de la fiscalité spécifique au transport aérien (augmentation de la taxe d'aéroport, risque de la fiscalité écologique, etc.).

Fiscalité du transport aérien & Brexit

Au terme de la période de transition du Brexit, soit après le 31 décembre 2020, les passagers en partance des aéroports français à destination du Royaume-Uni auraient dû relever du tarif « hors UE » pour la taxe de l'aviation civile et la taxe de solidarité, ce qui représentait une augmentation de plus de 8 € de la fiscalité sur les billets d'avion pour cette catégorie de passagers.

L'UAF & FA avait dénoncé, auprès du ministère des Transports et du ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance, cette augmentation de la fiscalité du transport aérien sur les liaisons avec le Royaume-Uni avec un impact certain sur la compétitivité des aéroports français très

dépendants du trafic avec le Royaume-Uni. L'UAF & FA a été entendue puisque l'impact du Brexit sur la fiscalité a été neutralisé par la loi de finances pour 2021. Les critères de détermination des tarifs de la taxe de l'aviation civile et de la taxe de solidarité ont en effet été modifiés par l'ajout d'un critère fondé sur la distance.

L'arrêté du 29 décembre 2020 a fixé la liste des États situés à moins de 1 000 km de la France : principauté d'Andorre, principauté de Monaco, Royaume-Uni, République de Saint-Marin. Les passagers à destination de ces États sont ainsi assujettis au tarif le plus bas de la taxe de solidarité et de la taxe de l'aviation civile.

Régulation aéroportuaire

Dans la suite de la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021, l'Autorité de régulation des transports (ART) a lancé en mai 2021 une nouvelle consultation publique sur le cadre général dans lequel devront s'inscrire les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges des aéroports. L'UAF & FA, avec l'appui du cabinet Frontier Economics, a répondu à cette consultation publique en juillet.

Cette consultation publique a permis à l'ART d'exposer aux parties prenantes sa vision des grands enjeux du sujet ainsi que le calendrier prévu jusqu'à l'adoption par

l'Autorité de la décision par laquelle celle-ci déterminera le cadre général des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges.

Sur la base des éléments recueillis lors de ces échanges, l'ART établira un projet de décision qui sera soumis à une seconde consultation publique. Celle-ci pourrait avoir lieu à l'automne 2021. Sur la base des contributions recueillies au cours de la seconde consultation publique, le document sera amendé avant d'être proposé à l'adoption par le collège de l'Autorité d'ici la fin de l'année 2021.

L'impact du Brexit sur la fiscalité du transport aérien a été neutralisé par la loi de finances pour 2021



BESOIN D'UNE EXPERTISE AÉROPORTUAIRE ?

VOTRE PLAN DE GESTION DES MILIEUX AÉROPORTUAIRE EST DÉPASSÉ ?

DES SOUCIS DANS VOTRE GESTION DU RISQUE ANIMALIER ?

NOUS SOMMES LÀ POUR VOUS !

BTEE SA VOTRE EXPERT AÉROPORTUAIRE

QUALITÉ SUISSE !

info@bteesa.com | +41 27 783 33 70 | www.bteesa.com

La poursuite de la crise sanitaire a conduit l'UAF & FA, à suivre de très près, comme en 2020, les évolutions de la réglementation française sur les mesures sanitaires afin d'informer au mieux ses adhérents. La rupture du contrat d'assurance Responsabilité Civile Exploitant et la montée en puissance des réglementations européenne et française sur les questions de cybersécurité ont également pleinement mobilisé l'organisation au cours de cette année.

Bientôt des lignes OSP européennes ?

La demande de mise en œuvre d'OSP européennes avait été formulée de longue date par l'UAF & FA et sa commission des Propriétaires délégués.

La DGAC avait accepté, suite aux travaux du groupe de travail « OSP » monté lors des Assises du transport aérien de 2018, de modifier la réglementation française plus stricte en cette matière que les règles européennes.

En effet, si les OSP européennes existent en France (à Strasbourg par exemple), l'article L. 6412 4 du code des transports ne permettait à l'État de déléguer sa compétence pour organiser une OSP que dans les cas de vols ayant lieu à l'intérieur du territoire métropolitain.

Les collectivités locales se voyaient ainsi déléguer une compétence pour les OSP nationales, reliant entre autres certains territoires à Paris, mais n'avaient pas la possibilité d'envisager une OSP vers une ville européenne.

La loi d'orientation des mobilités publiée fin 2019 n'ayant pas eu de volet aérien, il aura fallu attendre pour les OSP européennes le véhicule législatif du projet de loi DDA-DUE dont l'adoption est prévue à l'automne 2021.

Cette adoption devrait permettre une modification du code des transports qui ouvrirait ainsi la voie à d'éventuelles ouvertures de lignes OSP européennes dans les aéroports français.

La cybersécurité, un enjeu majeur

La cybersécurité est un enjeu majeur des années à venir, qui préoccupe de plus en plus les entreprises. En 2021, et pour la quatrième année consécutive, le risque de cyberattaques létales demeure par exemple le risque principal pour les sociétés d'assurance et de réassu-

rance d'après la Fédération française de l'assurance. La crise de la Covid-19 et le recours massif au télétravail, parfois avec les équipements numériques personnels des salariés, a mis en lumière une augmentation des risques liés aux cyberattaques, qui ont été multipliées par quatre en 2020 selon l'ANSSI.

Face à cela, l'écosystème aérien s'est regroupé au sein du Conseil pour la cybersécurité du transport aérien (CCTA), afin de travailler ensemble à réduire les risques cyber pesant sur l'industrie, tout en appréhendant mieux un cadre réglementaire français et européen en pleine mutation.

À la mise en œuvre de la Loi de programmation militaire (LPM) ont succédé des obligations européennes appliquées à la sûreté à compter de fin 2021 (règlement UE 2019/1583), en attendant celles qui seront appliquées à la sécurité (futur règlement PART-IS).

En concertation avec les exploitants d'aérodrome et l'UAF & FA, la DGAC a ainsi publié début septembre 2021 un Cadre de Conformité Cyber France (3CF) pour les accompagner dans leur démarche de mise en conformité.

Face au risque cyber, l'écosystème du transport aérien s'est regroupé au sein du CCTA afin de travailler ensemble à réduire les risques pesant sur l'industrie

DIGITALISATION DU MÉTIER DE JURISTE COMMENT BIEN L'ABORDER ?

Au sein de la Commission Juridique de l'UAF & FA, des réflexions ont été engagées sur la digitalisation du métier de juriste : présentation par LexisNexis de leur solution d'analyse des contrats et des tendances en matière d'outils numériques ou d'intelligence artificielle à l'attention des juristes, présentation par le consultant Calamé Consulting de la marche à suivre pour réussir la digitalisation des directions juridiques, benchmark des outils numériques utilisés par les directions juridiques au sein des aéroports...

L'objectif était d'identifier les gains de productivité rendus possibles par l'automatisation de certaines tâches (signature électronique, contrathèque, ...), ainsi que les outils destinés à mieux mesurer l'activité des services juridiques à l'aide de KPIs pertinents.

Covid-19 un cadre juridique en constante évolution

La crise de la Covid-19 s'étant prolongée durant toute l'année 2021, l'UAF & FA a suivi de près les évolutions réglementaires pour informer au mieux les exploitants d'aéroport.

Le couvre-feu instauré lors du deuxième confinement a fort heureusement épargné le transport aérien, une exception étant prévue pour les vols programmés en dehors des heures de sortie autorisées.

Les obligations de tests (PCR ou antigénique) ont été progressivement étendues à tous les passagers, avant que le passe sanitaire ne fasse son apparition, dans un premier temps pour les vols européens, puis pour les vols domestiques.

Le passe sanitaire européen harmonisé (certificat Covid numérique), entré en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2021, a globalement facilité les contrôles sanitaires des pas-

sagers par rapport aux modalités précédemment en vigueur.

Voyager pour convenance personnelle n'a de plus été autorisé que vers et depuis certaines destinations, avec une liste des pays verts/orange/rouges en perpétuel mouvement, avec pas moins de dix actualisations de cette liste entre juin et septembre 2021.

Les restrictions de déplacements ont aussi changé plusieurs fois s'agissant de l'outre-mer, selon l'évolution de l'épidémie dans ces territoires.

Le suivi de certains dispositifs de soutien économique (fonds de solidarité, dispositif « coûts fixes », PGE, aide du concédant au concessionnaire) et de leur application aux exploitants d'aéroport a également mobilisé l'UAF & FA tout au long de l'année 2021.

Assurance RC Exploitant un nouvel apériteur à compter du 1^{er} février 2022

Le programme RC Exploitant d'aérodrome des membres de l'UAF & FA, suite à un appel d'offres réalisé en 2018, avait été confié à l'assureur Allianz pour une durée maximale de cinq ans, par période d'un an renouvelable. Ce contrat aurait donc pu s'appliquer du 1^{er} février 2019 au 31 janvier 2024 au maximum. Néanmoins, l'assureur Allianz a notifié officiellement à l'aéroport de Bordeaux, coordonnateur du groupement de commande, sa volonté de résilier le contrat au terme de la période annuelle en cours, qui se termine le 31 janvier 2022 à minuit. La police en cours n'est donc pas affectée, mais ne sera pas renouvelée au 1^{er} février 2022. Allianz a justifié sa décision par des modifications importantes sur-

venues au sein des marchés de l'assurance aviation, et par la réduction significative des capacités d'assurance/réassurance au titre de la garantie des risques de guerre et autres risques assimilés.

Devant cette situation inédite, l'UAF & FA s'est mise en ordre de marche pour organiser rapidement un nouvel appel d'offres, en coordonnant les travaux avec le courtier, le coordonnateur du groupement et la commission Assurances de l'UAF & FA. Un rétroplanning a été établi, et les prochaines étapes seront communiquées aux aéroports au fil de l'eau, afin de garantir la mise en place d'un nouveau contrat à compter du 1^{er} février 2022.

L'UAF & FA s'est mise rapidement en ordre de marche pour organiser rapidement un appel d'offre en vue du renouvellement du groupement d'assurance RC Exploitant

Suivi du projet de loi « Climat et Résilience »

Le projet de loi « Climat et Résilience » portée par la ministre de la Transition écologique, a également été un des grands sujets juridiques de l'année 2021, tant il touchait à différents domaines, entre autres :

La commande publique (intégration de critères environnementaux pour l'attribution des marchés publics et des contrats de concession de service public).

La régulation de la publicité (affichage de l'impact environnemental des biens et services, fin de la publicité pour les énergies fossiles).

La modification de certaines règles en matière d'urbanisme (artificialisation des sols).

La création d'un délit de mise en danger de l'environnement en cas de pollution.

Et évidemment, les mesures spécifiques au transport aérien. (*interdiction de certains vols domestiques, interdiction de certaines extensions aéroportuaires, compensation carbone, etc.*)

Pour alléger l'impact économique de la crise, les aéroports ont largement utilisé les dispositifs anticrise mis en place par les pouvoirs publics. Aussi l'UAF & FA s'est-elle battue pour que les aéroports puissent bénéficier des conditions d'accès les plus favorables à l'activité partielle et à l'activité partielle longue durée. Elle a également mobilisé les autres acteurs de l'écosystème aéroportuaire afin de mieux faire connaître et reconnaître la gravité de la crise ainsi que les spécificités des différents métiers aéroportuaires.

AP, APLD de branche et mesures économiques

Dans le contexte de la crise sanitaire, l'UAF & FA a poursuivi, tout au long de l'année 2021, sa mission d'information auprès de ses adhérents et a mis à leur disposition une note spécifique sur l'éligibilité des aéroports au dispositif d'activité partielle ainsi qu'un « questions-réponses » régulièrement actualisé sur l'activité partielle.

À ce titre, des modifications afférentes au calendrier et à l'indemnisation des entreprises pour l'activité partielle de droit commun ou des secteurs protégés, ont été actées par les décrets du 29 mai 2021.

Ainsi, pour les aéroports rattachés à l'annexe 2 du décret du 29 juin 2020, la baisse des taux préférentiels s'est progressivement faite durant l'été 2021.

Néanmoins, les entreprises des secteurs protégés connaissant une très forte baisse de leur chiffre d'affaires (au moins 80 %), ont bénéficié d'un calendrier différent.

Dans le contexte de crise, les partenaires sociaux de la branche du transport aérien, suite à une forte demande de l'UAF & FA et de la partie patronale dans son ensemble, ont signé un accord APLD de branche.

À cet effet, depuis la parution le 15 mai 2021 au *Journal officiel* de l'arrêté du 29 avril 2021, les entreprises de la branche, et en particulier les aéroports qui le souhaitent, ont pu se saisir de l'APLD de la branche du transport aérien. L'UAF & FA a transmis un modèle d'accord unilatéral et a intégré les spécificités propres à l'APLD dans sa note d'information générale.

Sur le volet économique, l'UAF & FA a communiqué et transmis une note relative aux dispositifs exceptionnels de réduction, d'exonération et d'aide au paiement des cotisations et contributions sociales.

Des webinaires organisés par l'UAF & FA ont permis aux aéroports d'être accompagnés, tant en matière sociale avec le cabinet Barthélémy, qu'en matière de protection sociale avec la MCCI.

Enfin, l'UAF & FA a réalisé une enquête sociale auprès des aéroports qui a confirmé, entre autres, l'utilisation massive des dispositifs d'activité partielle et d'APLD par les plateformes aéroportuaires. Les résultats de cette enquête ont été transmis aux gestionnaires d'aéroport.

Dans le contexte de crise, les partenaires sociaux de la branche du transport aérien ont signé un accord APLD

Travaux menés au sein de la branche du transport aérien

De nombreux travaux ont été menés au sein de la branche du transport aérien, avec la participation active de l'UAF & FA. L'actualité sociale et conventionnelle a été particulièrement riche.

Durant cette année, différents accords ont été signés :



Accord APLD de la branche du transport aérien



Accord NAO de 2021



Accord sur le dialogue social de branche

La branche a également publié les résultats d'une Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) de branche, et ce, dans le contexte de crise que connaît l'ensemble du secteur.

Des négociations sont toujours en cours en vue de la signature d'accords relatifs à la formation professionnelle.

ZOOM

L'ÉCOSYSTÈME AÉROPORTUAIRE RÉCLAME UN PLAN DE SOUTIEN

Avec une chute de 67,3 % de passagers sur les aéroports français, le trafic aérien s'est effondré en 2020 sous l'effet de la crise sanitaire de la Covid-19 et des restrictions de déplacement imposées par les pouvoirs publics. En dépit du rebond estival, les perspectives pour l'année 2021 restent sombres avec une prévision de trafic entre -60 % et -65 % (par rapport à 2019).

Or, moins de passagers dans les avions entraîne inéluctablement une chute de chiffre d'affaires pour l'ensemble des acteurs du transport aérien qu'il s'agisse des compagnies aériennes, des exploitants d'aéroport, des assistants en escale, des sociétés de sûreté, des loueurs de véhicules ou encore du « *travel retail* ». C'est ce que les pouvoirs publics français n'ont pas toujours semblé comprendre dans le traitement économique et social de la crise du transport aérien, comme l'a illustré l'application différenciée du dispositif d'activité partielle par le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion. Le secteur aérien

est une des victimes les plus importantes de la Covid-19 et la crise est appelée à durer. L'ensemble de l'écosystème aéroportuaire a d'ores et déjà perdu entre 10 et 15 % de ses emplois, soit près de 30 000 salariés. Au-delà des emplois directs, de nombreux sous-traitants sont eux aussi touchés.

Aussi tout au long de 2021, les organisations représentant les principaux acteurs de l'écosystème aéroportuaire (UAF & FA, CSAE-assistance en escale, AFICOV-travel retail, SESA-sûreté aéroportuaire, CNPA-loueurs de véhicules), se sont mobilisés et ont plaidé conjointement, à l'occasion de nombreux rendez-vous et d'échanges avec les cabinets et administrations concernés (transport, économie et finance, travail), pour un rattachement de l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire à la liste des secteurs dits protégés, pour la prolongation et l'adaptation à leurs spécificités des outils de soutien économique et social, ainsi que pour la mise en œuvre d'un plan de soutien.

Mise en œuvre des mesures sanitaires sur les plateformes aéroportuaires

Les enjeux sanitaires ont été au cœur de l'actualité et, à ce titre, l'UAF & FA a communiqué et accompagné ses adhérents sur les points les plus importants. La mise en œuvre de l'obligation vaccinale et du passe sanitaire, à compter de l'été 2021, a fait l'objet d'une information continue.

Il convient sur ce point de souligner :

La parution d'un « questions-réponses » du ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion sur le passe sanitaire et l'obligation vaccinale

Dans la lignée de la publication de la loi n° 2021-1040 relative à la gestion de la crise sanitaire du 5 août 2021, le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion a fait paraître le 9 août un questions-réponses sur l'obligation de vaccination ou de détention d'un passe sanitaire pour certaines professions. En plus du champ de l'obligation, le document détaille et précise les conditions d'application dans les entreprises (intégration des dispositions dans le règlement intérieur, cas des salariés intérimaires, etc.), mais aussi les conséquences d'un refus de présentation des justificatifs.

La mise à jour successive du protocole sanitaire en entreprise

Le protocole national pour assurer la santé et la sécurité des salariés en entreprise face à l'épidémie de la Covid-19

a été actualisé à de multiples reprises par le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion.

La mise en place du passe sanitaire et de l'obligation vaccinale pour certaines catégories de salariés par la loi du 5 août 2021 relative à la gestion de la crise sanitaire a conduit l'UAF & FA à interroger la DGAC sur les questions de l'obligation vaccinale pour les personnels SSLIA et SSIAP en aéroport et de l'obligation de détention du passe sanitaire en aéroport pour les salariés en contact avec le public.

Fin août, l'administration a confirmé par courrier l'interprétation juridique initiale de l'UAF & FA, indiquant que le texte de loi voté n'entraînait finalement ni obligation vaccinale pour les agents SSLIA et SSIAP à l'exception de ceux issus des SDIS, ni obligation de détention du passe sanitaire pour les salariés dépendant des exploitants.

L'UAF & FA a transmis à ses adhérents un « questions-réponses » mis à jour, intégrant l'ensemble des problématiques sanitaires spécifiques au secteur aéroportuaire.

À l'été 2021, l'UAF & FA interroge la DGAC sur la mise en œuvre dans les aéroports de l'obligation vaccinale et de la détention du passe sanitaire

Problématiques sociales diverses

En 2021, le transfert de représentativité patronale de l'UAF & FA à la FNAM est devenu effectif pour la période 2021-2025

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

Des notes UAF & FA, telles que la note relative aux entretiens professionnels et bilans, ont été communiquées. De nouvelles fiches thématiques ont été publiées sur le site de l'UAF & FA.

En outre, l'UAF & FA a abondamment communiqué sur :

- **La santé au travail :** la loi du 2 août 2021 pour renforcer la prévention de la santé au travail modifie les pratiques actuelles.
- **La loi de finances rectificatives :** la loi de finances rectificative pour 2021, publiée au *Journal officiel* le 20 juillet, reconduit une nouvelle fois la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat pour récompenser notamment les salariés les plus fortement mobilisés durant la crise sanitaire (travailleurs de « deuxième ligne »).

De plus, elle crée un nouveau dispositif d'aide au paiement des cotisations sociales applicable aux entreprises les plus touchées par la crise sanitaire et accompagne la reprise d'activité.

- **La loi « Climat et Résilience » :** la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, a été publiée le 24 août au *Journal officiel*. Inspirée du travail de la Convention citoyenne pour le climat (CCC), elle donne de nouvelles attributions au Comité social et économique (CSE).
- **La réforme de l'assurance chômage :** un décret du 29 juin 2021 proroge jusqu'au 30 septembre 2021 le régime actuel de calcul du salaire journalier de référence, issu de la convention du 14 avril 2017. Le Conseil d'État avait, en effet, suspendu l'entrée en vigueur de la réforme de l'assurance chômage qui devait être effective le 1^{er} juillet.

MISE À JOUR DU GUIDE EMPLOI FORMATION DE L'UAF & FA

En 2019, l'UAF & FA a travaillé activement sur la réforme de la formation professionnelle avec la parution d'un guide emploi formation à destination des aéroports. Les commissions-métier UAF & FA « Assistance en escale » et « RH » ont largement contribué à la rédaction de ce guide.

Compte tenu des évolutions réglementaires en matière de formation professionnelle et des projets relevés par le groupe de travail « Formation », l'UAF & FA a décidé de remettre à jour le guide emploi formation des aéroports pour une version finalisée en 2022.

Cette nouvelle version du guide emploi formation des aéroports intégrera l'ensemble des nouveautés propres à la réforme de la formation professionnelle et des entretiens professionnels, ainsi qu'une mise à jour de certaines fiches métiers aéroportuaires.

À titre de rappel, l'UAF & FA participe pleinement aux travaux de la branche en matière de formation et siège à la commission transversale de l'OPCO pour les entreprises de moins de 50 salariés, ainsi qu'à la Section paritaire professionnelle (SPP).

Enquête représentativité et transfert de représentativité patronale auprès de la FNAM

Compte tenu du nouveau cycle de représentativité patronale débutant en 2021, l'UAF & FA a diffusé à l'ensemble de ses adhérents une enquête représentativité permettant, sur la base des données de décembre 2018, d'analyser les statuts sociaux applicables ainsi que les effectifs des différentes structures aéroportuaires.

Surtout, suite à une décision du Conseil d'administration de l'UAF & FA, cette enquête a permis un nouveau transfert de représentativité patronale pour quatre ans à la FNAM.

En pratique, la FNAM signera en lieu et place de l'UAF & FA les accords de la branche du transport aérien négociés

avec les organisations syndicales de salariés. Les accords de branche signés par la FNAM engagent donc les adhérents de l'UAF & FA pour toute la période 2021-2025.

L'UAF & FA restera présente et active dans la totalité des instances paritaires de la branche et y défendra les intérêts des exploitants aéroportuaires.

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



LA PAROLE À

CATHY HERVY

CO-PRÉSIDENTE DU GT UAF & FA FORMATION

Durant la crise de la Covid-19, quels ont été les principaux enjeux en matière de formation professionnelle ? Les RH et responsables formation ont utilisé les dispositifs mis à disposition par les pouvoirs publics. Dans un contexte où l'activité partielle et l'APLD ont été fortement utilisées sur les aéroports, des dossiers FNE formation (prise en charge des coûts pédagogiques par l'État), ont été engagés. Depuis le printemps 2021, les règles d'éligibilité au FNE formation sont plus restrictives. Le volet relatif à l'entretien bilan a aussi mobilisé les équipes.

Le GT formation UAF & FA a été créé assez récemment. Quel est son objectif ? Le GT formation, rattaché à la commission-métier RH de l'UAF & FA, a été créé en 2018. Il est né de deux constats. Tout d'abord, les responsables formation avaient un réel besoin d'échanger sur leurs pratiques. Ensuite, avec la parution de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, il nous semblait important d'aborder et de traiter les sujets formation de façon collective. C'est dans cet esprit qu'a été rédigé en 2019, en collaboration avec l'OPCO AKTO, la FNAM et l'ENAC, le

guide emploi formation des aéroports, disponible sur le site de l'UAF & FA. Il est important de rappeler qu'il s'agit d'un travail collectif !

Pouvez-vous nous parler de la mise à jour du guide emploi formation de l'UAF & FA ? Compte tenu des évolutions législatives et réglementaires, nous avons prévu de remettre à jour le guide emploi formation aéroports en 2020. En raison de la crise sanitaire, nous avons dû reporter cette mise à jour. Une parution de la deuxième version du guide emploi formation aéroports est prévue en 2022.



EXPERT EN SÛRETÉ ET SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

seris.fr

0 810 111 942 | contact@seris.fr

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



L'UAF & FA a porté, en 2021, les préoccupations croissantes des exploitants d'aéroport sur la gestion de la mise en œuvre des règlements EES et ETIAS par le ministère de l'Intérieur. L'entrée en vigueur de ces réglementations européennes courant 2022 devrait entraîner un allongement des délais d'attente aux frontières aériennes de la France. L'UAF & FA avait pourtant alerté, dès les Assises du transport aérien, sur les impératifs de qualité de service et d'attractivité des aéroports français.

Mise en œuvre de l'EES

Les règlements européens EES et ETIAS devraient entrer en vigueur au cours de l'année 2022. Les nouvelles modalités de contrôle des passagers des pays tiers aux frontières de l'Europe devraient augmenter le Temps unitaire de traitement (TTU) de chaque passager par les gardes-frontières. Par rapport à la situation actuelle, et selon les calculs optimistes du ministère de l'Intérieur, ce TTU devrait être multiplié par deux en l'absence de kiosques de préenregistrement et augmenter de 20 % en présence de ces kiosques ! C'est donc bien la qualité de

service dans les aéroports qui est en jeu dans le déploiement de ces nouveaux dispositifs de contrôle. D'autant que la dotation prévue par l'État en kiosques de préenregistrement ne concernera qu'un petit nombre d'aéroports et que ces kiosques ne permettront pas de profiter à plein des process et technologies de « *smart border* ». L'UAF & FA est intervenue plusieurs fois au cours de l'année pour afficher sa position sur ce dossier. Elle a ainsi présenté au ministère de l'Intérieur, à l'occasion de divers échanges plusieurs demandes :

L'UAF & FA a exprimé ses craintes sur l'importance des coûts occasionnés pour les aéroports par la mise à disposition de personnels et par l'aménagement des espaces

Report de la date de mise en œuvre de l'EES faite pour les aéroports de pouvoir se préparer dans les temps

Augmentation des effectifs de garde-frontière tant sur les aéroports sous contrôle de la PAF que de l'administration des douanes

Amélioration des TTU par des modifications des process et procédures arrêtés jusqu'ici par le ministère de l'Intérieur

Passage le plus rapide possible à un véritable dispositif de « *smart border* »

Levée des contrôles systématiques sur les vols Schengen pour accompagner la mise en œuvre des règlements EES et ETIAS

L'UAF & FA a également exprimé ses craintes sur l'importance des coûts occasionnés pour les aéroports par la mise à disposition de personnels d'accueil et par l'aménagement des espaces notamment. Elle se prononcera sur

la question des modalités de financement des kiosques en fonction de l'amélioration des performances des dispositifs finalement mis en œuvre.

EES

L'UAF & FA ÉCRIT AU PREMIER MINISTRE

Dans un courrier en date du 5 octobre, l'UAF & FA a communiqué au Premier ministre la position des aéroports français sur le déploiement de l'EES aux frontières aériennes de la France.

Extraits :

(...) Force est de constater que, d'un point de vue opérationnel, il s'avère d'ores et déjà impossible de tenir les délais de mise en œuvre de l'EES dans nos aéroports. (...) Aussi, l'UAF & FA souhaite-t-elle que la France puisse plaider à Bruxelles en faveur d'un report de la date d'application des deux règlements.

(...) La répartition entre aéroports de la dotation globale de kiosques de préenregistrement, prévue par le ministère de l'Intérieur, découle par ailleurs d'un modèle mis au point par le seul ministère de l'Intérieur. (...) Les résultats issus de ce modèle suscitent au final plus de questions que de réponses. Il n'est de plus pas envisagé de renforcer les effectifs de la DCPAF et de l'administration des douanes alors même que les

temps d'attente dans nos aéroports ne dépendent pas uniquement des kiosques mais aussi des effectifs de garde-frontière.

*(...) Aussi notre organisation appelle-t-elle à l'ouverture rapide d'une réflexion et d'une concertation sur la mise en place d'un dispositif de « *smart border* » à nos frontières aériennes permettant de concilier exigences de sécurité des français et impératifs de qualité de service dans nos aéroports.*

(...) Le déploiement d'effectifs de garde-frontière en nombre suffisant ainsi qu'une dotation minimale en kiosques « intelligents » est la condition sine qua non de la préservation d'une qualité d'accueil acceptable pour les visiteurs étrangers arrivant dans nos aéroports (...).

EDS standard 3

Le long feuilleton relatif au report des échéances pour le déploiement des EDS Standard 3 pour le contrôle des bagages de soute a enfin connu son dénouement avec la publication en février 2021 du règlement (UE) 2021/255. L'action de l'ACI EUROPE à Bruxelles, appuyée par celle de l'UAF & FA, a contribué à la conclusion de cet accord,

certains États membres étant à l'origine plutôt réticents à accepter un nouveau report des échéances. La Commission européenne a choisi une approche équilibrée en octroyant plus ou moins de délais aux aéroports, en fonction de l'importance et de la structure de leur trafic.

Quatre catégories de plateformes ont été créées :

CATÉGORIE 1	CATÉGORIE 2	CATÉGORIE 3	CATÉGORIE 4
Aéroports ayant accueilli plus de 25 millions de passagers en 2019	Aéroports assurant des services réguliers à destination d'au moins un des pays tiers appliquant des normes de sûreté équivalentes, à l'exception du Royaume-Uni	Aéroports ayant enregistré le plus grand volume de trafic en 2019 dans chaque État membre lorsqu'ils ne figurent pas déjà dans la catégorie I ou II	Autres aéroports

Le calendrier stabilisé est désormais le suivant :

	EDS conformes à la norme 2 installés avant le 01/01/2011	EDS conformes à la norme 2 installés entre le 01/01/2011 et le 01/09/2014
Aéroports de catégorie I	1 ^{er} mars 2022	1 ^{er} mars 2023
Aéroports de catégorie II ou III	1 ^{er} septembre 2022	1 ^{er} septembre 2023
Aéroports de catégorie IV	1 ^{er} mars 2023	1 ^{er} mars 2024

smiths detection

HI-SCAN 6040 CTiX

Premier système d'inspection-filtrage de sécurité de Smiths Detection à utiliser la technologie de tomodensitométrie (CT) pour les bagages cabine.

La capacité de détection avancée offerte par la CT élimine la nécessité de retirer les appareils électroniques et/ou les liquides des bagages à main (normes réglementaires EDS CB C3).

Pour plus d'informations, veuillez contacter:
francedsmithsdetection.com

www.smithsdetection.com

Trois grands dossiers ont mobilisé l'UAF & FA durant l'année 2021. Tout d'abord la mise en œuvre concrète des règlements de l'AESA, avec notamment la mise en place du *Global reporting format* (GRF) au cours de l'été ou encore de l'*Apron management system* (AMS). Puis, la finalisation des travaux liés à la refonte de la réglementation nationale SSLIA qui devraient déboucher d'ici à 2023 sur la publication de nouveaux textes réglementaires. Enfin la poursuite de la crise sanitaire a imposé un suivi particulier des règles de sécurité sanitaire mises en œuvre sur les plateformes aéroportuaires.

Application des règlements AESA

La mise en œuvre des règles de l'AESA est restée une problématique constante pour l'UAF & FA ces derniers mois. Plusieurs mesures restaient en cours de déploiement et d'autres sont venues s'ajouter, comme cela a été le cas avec le corpus publié en décembre 2020 (Règlement 2148/2020) et mars 2021 (AMC/GM) constituant la plus importante évolution réglementaire depuis la fin du processus de certification des aéroports de 2017. Dans ce contexte, afin d'aider les exploitants d'aérodrome, des travaux ont été menés par la DGAC avec le soutien de l'UAF & FA sur la production de guides co-signés.

Le balisage lumineux

Le guide technique publié par le Service technique de l'aviation civile (STAC) avec le groupe de travail « balisage » de l'UAF & FA, est ainsi disponible pour tous les aérodromes depuis février 2021. Ce document, très complet, vise à communiquer sur les méthodes et les bonnes pratiques d'installation des divers équipements d'aide visuelle sur les plateformes aéroportuaires. Ce guide traite également des travaux nécessaires à l'installation de ces équipements à l'aide de multiples schémas et photos.

Le plan d'urgence aérodrome

De même, le guide de la DSAC réalisé avec l'UAF & FA intitulé « Exercices de mise en œuvre du plan d'urgence », présente de manière concrète les prérequis du plan d'urgence en proposant des pistes d'actions pour leur planification, leur organisation et leur réalisation dans les délais impartis par la réglementation. Ce guide établit aussi des dispositions communes validées par les ministères de l'Intérieur et des Transports, ayant vocation à être mises en œuvre par les exploitants d'aérodrome. Le travail collaboratif mené avec la DSAC et le ministère de l'Intérieur a conduit à la rédaction d'une circulaire interministérielle relative au plan d'urgence transmise à l'ensemble des préfets ⁽¹⁾.

Le Runway Safety

Les commissions-métier Système de gestion de la sécurité (SGS) et sécurité de l'UAF & FA, restent pleinement impliquées sur des points particuliers d'application du règlement *Runway Safety*. Les travaux portent sur la conformité des temps de réponse des Services de secours et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA) et sur les exigences relatives aux autorisations de conduite côté piste. Cette méthode de travail conjointe UAF/DSAC a permis d'homogénéiser les pratiques au niveau national et de faciliter les échanges locaux avec les DSAC locales.

Le Global reporting format (GRF)

Le *Global reporting format* (GRF), entré en application le 12 août 2021 en Europe, est une évolution majeure pour les exploitants d'aérodrome. Cette réforme, suivie de près par l'UAF & FA depuis 2016, a permis d'accompagner les changements pour les 136 aérodromes concernés, y compris pour les PTOM (pays et territoires d'outre-mer).

Les guides produits début 2021⁽²⁾ par l'UAF & FA et l'analyse sur les changements réglementaires réalisée par le cabinet *Time to Fly* à la demande de l'UAF & FA ont été diffusés aux exploitants d'aérodromes soumis au GRF. Les guides ont été réalisés avec un groupe d'aérodromes AFIS volontaires. Dans le cadre de la mise en œuvre du GRF, l'UAF & FA se félicite également de la collaboration avec la DSNA qui a conduit à la réalisation d'un portail commun à tous les aérodromes (cdm@DSNA), destiné à remonter les *Runway condition code* (RCR) au Service d'information aéronautique (SIA) et au service de contrôle (ATC).

[Les guides produits par l'UAF & FA et les analyses d'un cabinet extérieur ont été diffusés à tous les aéroports soumis au GRF](#)

Pour les services d'information de vol (AFIS), le manuel de phraséologie produit par l'UAF & FA en 2019 est en cours de modification afin d'y intégrer les expressions conventionnelles propres au GRF. Dans l'attente du texte réglementaire, l'UAF & FA a produit une note vérifiée par la DSAC ⁽³⁾ à l'intention de ses adhérents.

L'Apron management system (AMS)

Attendu depuis plusieurs années, l'ensemble des règles relatives au gestionnaire d'air de trafic (AMS) a été publié en 2020. Ces règles seront applicables à compter du 20 mars 2022. Elles viennent compléter le règlement 139/2014 relatif à la certification.

L'enjeu de ces textes, applicables à tous les exploitants d'aérodromes certifiés, même sans prestataire AMS déclaré, est d'établir un partage clair des responsabilités

entre les exploitants d'aérodrome et la DSNA (qui n'a pas émis le souhait de devenir prestataire AMS sur les aérodromes où elle est présente).

L'UAF & FA a engagé en 2021 avec la DSNA des travaux d'analyse des textes. Une première étape a donc consisté à valider une lecture commune des règles, à l'occasion de multiples échanges et réunions. Il n'a pas été identifié à ce jour de points bloquants ou de divergences entre les exploitants d'aéroport et l'administration sur l'application du règlement. Néanmoins, un important travail de formalisation reste à faire entre l'UAF & FA et la DSAC afin de rédiger des moyens alternatifs nationaux de conformité (Trois AltMOCs ont été identifiés).

Il y a également nécessité de mettre à jour les protocoles entre les exploitants et la DSNA. Pour cela, il a été convenu de travailler de conserve sur un modèle national de protocole.

Refonte de la réglementation nationale SSLIA

Ce chantier, initié lors des Assises du transport aérien de 2018 et mené par la DSAC avec l'UAF & FA, des exploitants d'aérodrome, des responsables SSLIA et le ministère de l'Intérieur, a trouvé un premier aboutissement avec la présentation en juillet 2021 des travaux et des orientations issus du groupe de travail. L'étape la plus importante visant à proposer des orientations de réforme dans la perspective de la rédaction des textes réglementaires nécessaires est aujourd'hui achevée.

Après 17 réunions de travail, un rapport de synthèse des propositions et de premières ébauches d'étude d'im-

pact ont été diffusés auprès des aéroports. Le 7 juillet 2021, un webinaire de présentation de la réforme organisé conjointement par l'UAF & FA et la DSAC a réuni plus de 70 exploitants d'aérodrome.

La DSAC travaille depuis l'été à une étude d'impact détaillée des mesures envisagées. Le calendrier de préparation des textes réglementaires prévoit la présentation des projets de texte d'ici la fin 2021, la consultation des exploitants aéroportuaires sur les projets de texte courant 2022 et une entrée en application des nouveaux textes au mieux en 2023.

Les orientations de réforme de la réglementation nationale SSLIA issues des travaux du GT DGAC/UAF & FA ont été présentées en juillet

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE FIN DE PROJET



1) L'instruction interministérielle du 17 août 2020 relative aux obligations d'organisation des exercices de plan d'urgence sur les aérodromes, rappelle les exigences en termes de tests du plan d'urgence aérodrome de l'exploitant.
 2) Scénarios GRF AFIS et étude de sécurité générique ELISA (janvier 2021).
 3) Principes de phraséologie (AFIS) - Mise en œuvre du GRF (juillet 2021).

Permettre la continuité d'activité et de service sur les aéroports a été le maître mot des exploitants pendant toute la crise sanitaire

Crise sanitaire et sécurité

Permettre la continuité d'activité et de service sur les aéroports a été le maître mot des exploitants pendant toute la crise sanitaire. En dépit des différents confinements et des contraintes de déplacements pour les personnels des sociétés exploitantes, les aéroports ont néanmoins su accueillir un très grand nombre de vols de rapatriement, de vols sanitaires et de fret.

Dès le mois de mai 2020, l'AESA a communiqué sur les mesures sanitaires à mettre en place dans le transport aérien avec le protocole de sécurité sanitaire de l'aviation produit en collaboration avec l'ECDC (*European center for disease prevention and control*). En décembre 2020, l'AESA a de nouveau communiqué avec deux guides : un guide relatif aux dispositions à prendre afin d'assurer le transport des vaccins Covid-19 et un guide complémentaire au protocole AESA/ECDC, paru le 2 décembre 2020. L'ensemble de ces documents et communications ont

été mis à la disposition des aéroports membres de l'UAF & FA sur le site internet de l'organisation.

La reprise des opérations aéroportuaires, dès le mois de janvier 2021, a aussi fait partie d'un suivi particulier, notamment avec la mise à jour du bulletin d'information SIB (Service information bulletin de l'AESA), relatif au redémarrage progressif des opérations d'aéroport après une fermeture complète ou partielle (suivi des SIB 2020-10, SIB 2020-13).

Au printemps 2021, une communication a été assurée par l'UAF & FA sur les événements de promotion de la sécurité préparés par l'AESA (*Ramping up aerodrome operations & managing skills and knowledge*, webinaire du 22 juin 2021) et la DSAC (Webinaire DSAC sur l'évolution des risques générés par la crise de la Covid-19, le 7 juillet 2021).



LA PAROLE À

SÉVERINE KRETZSCHMAR

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION-MÉTIER UAF & FA SGS/CM

Quelles sont les sujets abordés par la commission SGS/CM ?

La commission SGS (Système de gestion de la sécurité) et CM (Compliance monitoring) vise à trouver des solutions communes et favoriser les échanges de bonnes pratiques des aéroports certifiés AESA. C'est un sujet vaste, et nous ne sommes pas trop de deux, avec mon vice-président Mathieu Massardier, pour l'animer. La réglementation devient de plus en plus complexe et évolue très souvent. Par ailleurs et trop fréquemment dans le passé, nous nous sommes aperçus qu'elle pouvait être interprétée différemment par les DSAC/IR (interrégionales). En conséquence, nous avons resserré les liens avec l'échelon central de la DSAC via l'UAF & FA, en participant à des sessions de travail communes, afin de

favoriser une vision plus homogène sur le territoire français.

Quelles ont été les travaux menés par la commission en 2021 ?

La commission SGS rencontre un succès certain, puisqu'elle réunit tous les deux mois plus d'une vingtaine de responsables SGS, qui se connaissent bien et ont plaisir à travailler ensemble. Entre 2020 et 2021, nous avons dû faire face à la publication tardive de la plus volumineuse mise à jour du règlement AESA 139/2014 et des textes associés. Et ce pour application immédiate. Cette mise à jour porte sur différents aspects de la sécurité en piste, et a donc des impacts forts sur les SGS des aéroports, mais aussi sur les entreprises travaillant avec nous, et sur les services de l'État. Un

premier travail d'analyse du texte a été mené par un prestataire extérieur grâce à l'UAF & FA. Le deuxième travail a consisté à échanger entre aéroports pour identifier les changements de pratiques et de procédures à mettre en œuvre.

Comment voyez-vous l'avenir ?

Pas simple, car la réglementation européenne en matière de sécurité évolue en permanence et notre métier devient un vrai métier de spécialiste des textes qui peut nous éloigner du terrain. Les responsabilités de l'exploitant d'aéroport en matière de sécurité aéronautique ne cessent de s'élargir, et l'enjeu de demain pour la Commission SGS/CM, c'est vraiment de soutenir l'UAF & FA dans ses négociations avec la DGAC pour défendre nos intérêts.

LE SYMPOSIUM ANNUEL DE LA DSAC DU JEUDI 3 DÉCEMBRE 2020 BATTERIES LITHIUM : ANTICIPER LE RISQUE DE FEU À BORD

Comme chaque année l'UAF & FA est un partenaire que la DSAC sollicite pour son symposium de décembre. Fin 2020, le symposium s'est tenu en visioconférence. Lors de ce symposium, l'UAF & FA a pu s'appuyer sur les expériences de sa commission-métier Sécurité, de certains exploitants d'aérodrome, ainsi que sur celles du SDIS du département de la Vienne, pour son expertise sur les feux dus au Lithium. Une présentation sur les risques soute et cargo vus par les exploitants d'aérodrome a été dispensée.



Risques soute et cargo : côté exploitants d'aérodromes

- > Des équipements particuliers à transporter peuvent poser des problèmes:
 - **Exemple : chaises PMR électriques (retrait de la batterie avant la mise en soute)**

Le risque de feu est à prendre en compte par les SSLIA

- Les alarmes de soute au poste ne sont pas fréquentes, mais demandent une levée de doutes systématique.
- Si l'avion à quitté son poste de stationnement, qu'une alarme fumée soute apparaît, il sera conduit sur une aire sécurisée (par exemple une aire de dégivrage).
- Une levée de doute sur une fumée ou un point chaud est une opération difficile (lieux confinés, soute encombrée, il faut du temps! car il faut alors décharger les bagages ou les conteneurs).
- Une intervention sur un feu de lithium est particulière (par exemple pour se prémunir du risque de dégagement d'acide fluorhydrique, ou du risque de projection d'élément cylindrique).



BATTERIES LITHIUM

Anticiper le risque de feu à bord

LES SYMPOSIUMS 3 décembre 2020



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

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

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



Contactez-nous :
sales.ineo-es@engie.com

Catalogue Produits :
www.be-safe.com

NAVIGATION AÉRIENNE

Dans un souci de meilleure efficacité économique et environnementale, l'UAF & FA avait lancé en 2019, à l'occasion des Rencontres des Aéroports Français & Francophones, la réflexion sur un « CDM aéroports régionaux » dont l'objectif est de rendre cet outil accessible à toutes les plateformes régionales. Les travaux se sont depuis lors poursuivis avec l'ensemble des parties intéressées. Ils ont débouché cette année sur un dispositif pilote proposé par Eurocontrol qu'il reste maintenant à expérimenter sur des plateformes volontaires.

Compte tenu des enjeux autour du déploiement des objectifs du ciel unique européen, plusieurs sujets sont suivis par l'UAF & FA, avec le soutien de l'ACI EUROPE.

CDM aéroports régionaux

Au début de l'été 2021, l'agence européenne Eurocontrol s'est rapprochée de l'UAF & FA afin de solliciter sa participation à un groupe de travail dénommé CRCATF (*Connected regional and small airports task force*), sur la mise en œuvre d'une solution CDM (*Collaborativ decision making*) spécifiquement dédiée aux aéroports régionaux. Côté français, l'UAF & FA avait initié la réflexion sur un « CDM aéroports régionaux » à l'occasion des Rencontres des Aéroports Français & Francophones de Biarritz en 2019 qui s'est poursuivie depuis, en lien avec la DGAC, l'ACI EUROPE et Eurocontrol. Le groupe de travail CRCA s'inscrit dans le cadre plus global de l'AOT (*Airport operation team*).

L'UAF & FA travaille dans ce groupe avec l'assistance technique de l'ACI EUROPE.

Ce groupe vise à :

Identifier et définir l'ensemble des données devant être échangées entre les aéroports régionaux et le NM (Network Manager - le gestionnaire de réseau), ainsi que toutes les procédures et processus associés

Convenir d'un processus de séquençage pour le déploiement de ces échanges de message sur les aéroports

Définir le rôle de l'industrie et les exigences d'interface pour normaliser la connexion aéroport / industrie avec le gestionnaire de réseau

En octobre 2021, le groupe de travail CRCA a été officiellement présenté au cours de la réunion annuelle de l'AOT. Son programme de travail devrait s'inscrire dans les trois prochaines années.

L'année 2022 devrait voir se réaliser des tests sur des aérodromes volontaires des îles grecques, puis les aéroports français seront intégrés lors d'une 2^e étape d'expérimentation prévue à la fin de cette année-là.

Évaluateurs AFIS

À ce jour, huit évaluateurs AFIS, mandatés par la DSAC, couvrent l'ensemble du territoire métropolitain. Ces agents AFIS, recrutés pour leur expérience, sont agréés par la DSAC afin de valider le cursus de formation de tout nouvel agent AFIS sur un aérodrome.

Ce transfert de mission a été mis en place en 2016, afin de suppléer la disparition des contrôleurs volontaires de la DSNA qui assuraient cette fonction jusqu'alors.

Après cinq années de fonctionnement, il s'est avéré souhaitable, d'une part, de mieux encadrer les modalités

d'intervention des évaluateurs agréés et, d'autre part, de produire un guide d'information à l'attention des exploitants désireux de qualifier des agents AFIS sur leur aérodrome.

Pour cela, l'UAF & FA a proposé à la communauté des directeurs ou responsables d'exploitation d'aérodromes employant des évaluateurs AFIS, de participer à un groupe de travail permettant de produire ce guide. Ce guide a été finalisé à l'automne et a été envoyé à tous les aérodromes pourvus d'un service d'information de vol.

L'UAF & FA participe activement au groupe de travail mis en place par Eurocontrol en vue du déploiement d'un CDM spécifique aux aéroports régionaux



LA PAROLE À

NICOLAS PAULISSEN
DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE L'UAF & FA

PARTENARIAT UAF & FA / ENAC, DEUX ANS APRÈS...

Concrètement, après deux années, quels sont les fruits de ce partenariat ?

Ce partenariat, formalisé lors de notre congrès 2019, a déjà permis de mieux nous connaître, d'échanger des informations et des données précieuses pour nos activités respectives.

L'UAF & FA relaie à tous ses membres les informations sur les cycles de formation continue offerts par l'ENAC à l'intention des exploitants aéroportuaires, ainsi que sur l'Uni-

versité du transport aérien (UTA) organisée chaque année par l'ENAC et qui s'adresse à tous les dirigeants actuels ou futurs du transport aérien.

Ce partenariat a également débouché sur la mise à disposition des exploitants d'aérodrome d'un module de formation à distance, en langue française, sur le GRF (*Global reporting format*), ou encore, sur la création d'une formation spécifique à l'utilisation du système IRMA pour la visualisation radar par les agents AFIS. Des productions spécifiques à l'intention

des exploitants aéroportuaires sont également nés de ce partenariat. En 2020, un manuel d'aérodrome type pour les aéroports d'aviation générale et d'affaires exemptés de certification européenne a été produit avec l'aide d'étudiants de l'ENAC. En 2021, un groupe d'étudiants de 2^e année du cursus ingénieur a travaillé en lien avec l'UAF & FA à la rédaction d'un manuel relatif au stockage d'aéronef sur une plateforme aéroportuaire.

Utilisation de l'imagerie radar pour les services AFIS

L'UAF & FA avait relayé auprès de la DGAC, en janvier 2017, une demande de certains de ses aéroports d'aviation générale et d'affaires pour que soit rendue possible l'utilisation de l'imagerie radar par les personnels AFIS. Un état des lieux avait alors été effectué par la DSNA afin d'évaluer la faisabilité de l'accès des agents AFIS à l'outil IRMA utilisé par les contrôleurs aériens.

La requête de l'UAF & FA précisait les gains en termes de sécurité apportés par un tel élargissement de l'outil aux agents AFIS. La FAA (*Federal aviation administration*) américaine et le BEA (Bureau enquête accident) français, préconisent tous deux cette utilisation dès lors que cela est possible.

Ce dossier a favorablement évolué depuis 2017 avec, désormais, la possibilité pour des agents AFIS spécifiquement formés d'utiliser l'outil IRMA sur les plateformes où il existe, la mise en place d'une offre de formation par l'ENAC destinée aux agents utilisateurs et la publication par la DSAC d'un guide sur l'utilisation de l'outil rédigé spécifiquement à leur intention.

Restent posées pour l'UAF & FA la question de la pérennisation à terme de l'outil IRMA sur les plateformes aéroportuaires ainsi que la problématique du coût d'utilisation de l'outil⁽¹⁾ pour les aérodromes qui n'en disposent pas encore.

Les agents AFIS spécifiquement formés ont désormais la possibilité d'utiliser l'outil IRMA

1) Guide d'implantation d'un système de visualisation dans le système fonctionnel d'un prestataire AFIS (version 1, datée du 26 juillet 2021).

DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'urgence climatique impose l'accélération de la transition énergétique des aéroports ainsi que l'adaptation des infrastructures aéroportuaires à l'avion décarboné de demain. Les nouvelles réglementations européennes posent de nouveaux objectifs de décarbonation pour les aéroports européens. La décennie 2020-2030 est cruciale en matière de lutte contre le changement climatique. L'UAF & FA a ainsi fait de la décarbonation des aéroports et de la préservation de la biodiversité une priorité de son action environnementale pour les années à venir.

La lutte contre le changement climatique : une priorité

2021 a été une année importante pour le transport aérien européen qui a présenté « Destination 2050 », une trajectoire de décarbonation de l'aviation

La crise climatique nécessite une réponse transsectorielle urgente à l'échelle mondiale. Le changement climatique est devenu une priorité de la politique européenne depuis quelques années, en particulier depuis les engagements pris par l'Union européenne au titre de l'Accord de Paris. Le Pacte vert européen est l'objectif n°1 de la Commission européenne, qui veut faire de l'Europe le premier continent à atteindre la neutralité carbone.

En 2021, la Commission européenne a introduit un nouvel objectif climatique pour 2030 : le -55 % d'émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990. Afin d'aligner les politiques de l'Union européenne sur cet objectif, la Commission a publié en juillet 2021 un important paquet législatif, « *Fit for 55* ». Ce paquet législatif comprend plusieurs mesures relatives aux aéroports et à l'aviation : le développement d'une filière européenne de carburants aéronautiques durables (REFUEL-EU), la révision du système européen d'échanges de quotas d'émission (EU-ETS), la révision de la directive sur la taxation de l'énergie (DTE) et du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR).

Dans ce cadre, 2021 a été une année importante pour le transport aérien européen, qui a présenté en février un rapport intitulé « Destination 2050 ». Il s'agit d'une réflexion majeure sur les scénarios de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation. Le document propose une trajectoire pour la décarbonation du transport aérien en Europe d'ici à 2050. Cette feuille de route est fondée sur le panier des mesures de l'OACI : l'amélioration de la performance environnementale des avions grâce aux progrès technologiques, l'optimisation des procédures de vol et des infrastructures conduisant à réduire la consommation de carburant, le développement des carburants aéronautiques durables (SAF) et les mesures économiques visant à inciter à la sobriété énergétique.

De leur côté, les acteurs français du transport aérien, dont l'UAF & FA, travaillent ensemble à l'élaboration d'une feuille de route française pour l'aviation bas carbone de demain. Celle-ci comporte plusieurs aspects comme le développement accéléré d'une filière dédiée à la production de carburants aéronautiques durables en France.

ZOOM

LE LABEL AÉROBIO

Les aéroports sont composés de vastes espaces verts. Ces surfaces peuvent constituer des espaces d'accueil pour certaines espèces de plantes et d'animaux. La gestion des espaces verts aéroportuaires se transforme pour désormais intégrer la dimension de préservation des espèces. Dans ce contexte, l'association Aéro Biodiversité a pour objectif de sensibiliser les aéroports et les aérodromes aux enjeux de la biodiversité. L'association vise aussi à valoriser la biodiversité en proposant des méthodes de gestion des espaces verts adaptées aux contraintes de sécurité aérienne et aux habitats naturels présents. L'UAF & FA est membre d'Aéro Biodiversité depuis le 1^{er} janvier 2020.

L'association, qui a connu des évolutions importantes ces deux dernières années, a lancé en 2021 un label afin de valoriser les engagements des aéroports partenaires.

La démarche, unique en son genre, repose sur des protocoles de science participative, validés par un comité scientifique issu du Muséum national d'histoire naturelle (MNHN).

Le label, intitulé « Aérobio », couvre quatre enjeux principaux :

LA BIODIVERSITÉ	LA COMMUNICATION
L'INVESTISSEMENT DU PERSONNEL	L'ANCRAGE TERRITORIAL

Aérobio comportera trois niveaux selon le degré d'engagement des aéroports autour de ces axes de travail, le niveau 3 étant le plus exigeant. Le label sera attribué pour une période de trois ans. Il a été décerné pour la première fois en novembre 2021 aux aéroports de Perpignan, de Tarbes-Lourdes et de Paris-Orly.

LES 7 CHANTIERS DE DÉCARBONATION DES AÉROPORTS

La question de la décarbonation du transport aérien fait aujourd'hui l'objet d'une attention accrue. Le transport aérien doit prendre toute sa part dans la lutte contre le changement climatique.

Dans ce cadre, l'UAF & FA a identifié les grands chantiers de décarbonation que doivent conduire les exploitants aéroportuaires dans les années à venir. Mener à bien ces grands chantiers est essentiel, non seulement pour réduire les émissions de carbone issues de l'exploitation aéroportuaire, mais aussi, pour préparer les infrastructures aéroportuaires à accueillir l'avion décarboné de demain.

LES 7 PRINCIPAUX CHANTIERS

— 1 —

La production et le stockage d'énergies renouvelables sur site

1.1 Électricité

Il est incontournable de mettre en œuvre une production massive d'énergies renouvelables sur site, particulièrement l'énergie solaire, la plus compatible avec l'infrastructure aéroportuaire. Cette démarche exigera également la mise en place de systèmes de stockage pour toute énergie produite sur la plateforme aéroportuaire.

1.2 Gaz

Pour atteindre le zéro émission nette de CO₂, il faut éradiquer l'utilisation des chaudières à gaz ou, à minima, les alimenter en biogaz. Idéalement, les solutions géothermiques sont à privilégier ou bien la substitution des chaudières par des thermo-frigo-pompes alimentées en énergie verte.

1.3 Hydrogène

Il est essentiel que les aéroports français soient en mesure d'intégrer la filière hydrogène en cours de développement. Cette technologie peut permettre aux aéroports de mettre en place un écosystème hydrogène capable de répondre à la fois aux besoins énergétiques de l'exploitation aéroportuaire, des avions et de la desserte terrestre de la plateforme.

— 2 —

Les mesures d'efficacité énergétique

Les initiatives d'efficacité énergétique sont à privilégier à court terme, car elles permettent de réduire à la fois les coûts et les émissions de carbone. Ceci pourrait inclure le remplacement des systèmes d'éclairage et de ventilation en fin de vie utile par des technologies à très faible consommation d'énergie. Il est également important de prendre en compte les travaux de rénovation thermique, qui nécessitent des investissements coûteux dans la modernisation des infrastructures des bâtiments.

— 3 —

La décarbonation des véhicules et des engins de piste

Il faut viser le remplacement rapide des véhicules légers à motorisation thermique par des véhicules entièrement électriques, hybrides ou à piles à hydrogène, ainsi que la transition des véhicules lourds vers les biocarburants et, le cas échéant, vers des modèles électriques, à bioGNV ou à hydrogène. L'installation d'une infrastructure d'approvisionnement en bioGNV et en hydrogène, est également nécessaire pour décarboner le parc automobile aéroportuaire.

— 4 —

L'électrification des tarmacs

Les aéronefs et les transports terrestres des passagers à destination et en provenance de l'aéroport sont les principales sources des émissions de CO₂ sur une plateforme aéroportuaire. Les aéroports cherchent ainsi à aider les compagnies aériennes à réduire leurs consommations de kérosène liées à l'utilisation des APU. Les moyens de substitution aux APU existent mais nécessitent des aéroports des investissements importants, notamment dans le cas des postes au large. Dans ce cadre, le déploiement des moyens de substitution aux APU comme le 400 Hz et les bornes de recharge électrique, implique des travaux et des coûts importants de modernisation du réseau électrique de l'aéroport.

— 5 —

La décarbonation des accès terrestres

La décarbonation des accès terrestres aux plateformes aéroportuaires nécessitera également l'installation de bornes de recharge électrique (à l'usage des passagers, des taxis, des véhicules de location, des salariés de l'aéroport, etc.) qui rendra d'autant plus nécessaire les travaux de modernisation du réseau électrique de la plateforme. Il conviendra également en matière de dé-

carbonation des accès terrestres de favoriser le développement de la desserte ferroviaire des plateformes.

— 6 —

Les technologies à émissions négatives

Pour atteindre l'objectif zéro émission nette de carbone, les aéroports devront probablement déployer des technologies d'émissions négatives. Ces techniques sont fondées sur la nature (puits carbone, par exemple) ou sur la capture et le stockage des émissions de carbone, et sont associées à d'autres mesures d'élimination du carbone résiduel. Diverses technologies d'élimination du carbone de l'atmosphère existent, la plupart d'entre elles étant encore aux premiers stades de développement.

— 7 —

La préparation des aéroports à l'avion décarboné de demain

Il est essentiel de financer et de lancer dès aujourd'hui des études prospectives pour définir la composition du mix énergétique nécessaire à l'avion décarboné. Une vision précise de ce mix énergétique est essentielle pour analyser son impact sur les infrastructures aéroportuaires. Les résultats de ces études permettront également aux aéroports de prévoir les investissements nécessaires à la modernisation de l'infrastructure.

La mise en œuvre des démarches de décarbonation des aéroports requiert des actions rapides et concrètes de la part des exploitants aéroportuaires. Pour ce faire, les aéroports devront investir massivement dans les années à venir. À ce titre, l'UAF & FA demande que le secteur aéroportuaire soit éligible aux différents plans de relance et de transition énergétique de l'économie française mis en place par l'État.

La décarbonation des aéroports

Projet d'arrêté roulage N-1 moteurs

La DGAC a engagé une procédure de consultation sur le déploiement des procédures de déplacement au sol des aéronefs avec un ou plusieurs moteurs éteints. Cette pratique est en ligne avec la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques sur les plateformes aéroportuaires. L'UAF & FA a élaboré une réponse avec l'ensemble des exploitants impactés par ce projet réglementaire. La procédure de roulage avec des moteurs éteints est soutenue par les aéroports et déjà régulièrement appliquée par certaines compagnies aériennes.

La procédure de roulage avec des moteurs éteints est soutenue par les aéroports

Moyens de substitution aux APU

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant du transport aérien, les pouvoirs publics envisagent de limiter le temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU). À cet effet, la DGAC a lancé une consultation dans la perspective des modifications réglementaires à venir. Les plateformes concernées par le projet réglementaire ont apporté leur réponse à la DGAC.



LA PAROLE À

SYLVIE VIEUXLOUP

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION-MÉTIER UAF & FA DÉVELOPPEMENT DURABLE

Quel a été l'impact de la crise sanitaire de la Covid-19 sur les efforts de développement durable des aéroports ?

La crise sanitaire a très fortement impacté le monde aéroportuaire, avec une chute importante du trafic et une réduction du personnel en présentiel. Cette crise a également mis en avant plusieurs urgences :

- celle de nous projeter vers une sortie de crise et d'envisager un « après »,
- mais également et surtout celle de corréliser nos engagements environnementaux et nos stratégies de développement à une autre crise d'envergure, celle du climat.

Ainsi, la décarbonation et l'inscription des aéroports sur une trajectoire de net zéro émission sont devenues des challenges majeurs du transport aérien. Les perspectives technologiques qui en découlent se révèlent variées, inattendues, innovantes et motivantes !

Face à ce constat, les aéroports ont su s'adapter et ont poursuivi leurs travaux visant à réduire toujours plus concrètement leurs consommations d'énergie et leurs émissions de CO₂. C'est d'ailleurs dans ce contexte, que plus de 70 aéroports se sont engagés dans la démarche *Airport Carbon Accreditation* grâce au programme EASEE.

Quels sont les principaux objectifs des aéroports en matière de développement durable aujourd'hui ?

Aujourd'hui nous avons trois enjeux stratégiques en matière de développement durable :

Tout d'abord, comme expliqué précédemment, la réduction des GES et donc la décarbonation des opérations aéroportuaires et l'adaptation des infrastructures à l'accueil des avions de demain (Hydrogène, SAF...).

Ensuite la préservation de la biodiversité autour et sur les plateformes : ce sujet prend de plus en plus d'importance et offre des perspectives à fort enjeux environnementaux.

Enfin et toujours maintenir et préserver une relation respectueuse et collaborative avec les collectivités riveraines via la concertation et l'économie solidaire et circulaire.

Comment la commission développement durable s'organise-t-elle pour avancer sur les sujets de développement durable ?

La commission travaille aujourd'hui sur quatre axes thématiques : les émissions sonores, les émissions atmosphériques, les infrastructures aéroportuaires et la biodiversité.

En 2021, nous avons mis en place des groupes de travail pour chacune de ces quatre thématiques. Ces groupes de travail regroupent les visions de plusieurs aéroports sur un sujet donné, ce qui a permis à la Commission d'être plus agile et dynamique. La Commission donne certainement à l'UAF & FA la possibilité d'offrir à ses aéroports membres une vision riche et diversifiée des questions de développement durable.

ZOOM

LE PROGRAMME EASEE

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

Le programme s'adresse à toutes les plateformes aéroportuaires qui ne sont pas certifiées ou qui sont certifiées ACA 1 ou ACA 2 et qui souhaitent passer au niveau supérieur. Les aéroports bénéficient ainsi d'un ensemble de prestations, accompagnements, conseils et outils, afin de mettre en place des actions de réduction de leur consommation énergétique :

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

Le programme EASEE vise également à rapprocher les aéroports engagés au sein d'une communauté partageant les bonnes pratiques en matière de décarbonation. En 2021, l'UAF & FA a travaillé, d'une part, à faire participer les plateformes françaises au programme, et d'autre part, à accompagner les aéroports déjà engagés dans la mise en place de leurs stratégies de réduction de consommation énergétique.

Dans ce cadre, l'UAF & FA a organisé, avec Eco CO₂, cinq webinaires de formation pour les aéroports sur de nombreux sujets : la procédure de vérification et certification ACA, l'application du plan de management carbone et du plan des tiers, par exemple.

Fin 2021, près de 70 aéroports ont rejoint le programme EASEE et quatre ont reçu, dans ce cadre, une certification.



LA TASK FORCE ENVIRONNEMENT

Dans un contexte de polémique autour des nuisances environnementales du transport aérien, les acteurs de la filière aéronautique et du transport aérien ont décidé en 2019 de se mobiliser et d'unir leur force au sein d'une task force environnement. Cette task force, qui rassemble les trois grandes marques du secteur - Airbus, Air France et ADP -, ainsi que les trois organisations professionnelles du secteur - GIFAS, FNAM et UAF & FA -, a pour vocation d'être à la fois un lieu d'échanges, de réflexion et de concertation ainsi qu'un lieu de coordination et de production de position partagée. En 2021, dans la suite de la publication du rapport « Destination 2050 » des acteurs du transport aérien européen, la task force a produit la feuille de route du transport aérien français. Elle a également pris des positions communes sur les principaux sujets liés à la transition énergétique de l'aviation.

Lutte contre les nuisances sonores

Données radar

L'UAF & FA travaille actuellement avec la DSNA à l'élaboration d'un protocole de traitement des données radar. Ce protocole est d'une grande importance pour sécuriser les données radar fournies aux aéroports, afin qu'ils puissent mettre en œuvre une vraie stratégie de gouvernance de l'information.

Dans cette perspective, l'UAF & FA a mené une consultation avec ses adhérents sur leurs besoins spécifiques en matière d'information radar. Les renseignements recueillis dans le cadre de cette consultation ont été communiqués à la DGAC en mai 2021.

L'UAF & FA souhaite que le protocole puisse renforcer la crédibilité des outils de visualisation des trajectoires auprès des riverains. Cette démarche doit renforcer également la capacité des exploitants aéroportuaires à répondre aux questionnements de ces mêmes riverains.

Refonte classification acoustique

La DGAC a consulté l'UAF & FA au sujet du projet de refonte de la classification acoustique des aéronefs. Cette classification a une grande importance car elle sert de support au calcul de la modulation des redevances d'atterrissage, d'une part, et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), d'autre part.

La refonte des classes acoustiques des aéronefs est attendue par les gestionnaires d'aéroport. La classifica-

tion précédente, établie en 2004, ne tenait pas compte des dernières avancées technologiques des aéronefs dans le domaine acoustique. Cette refonte doit ainsi être exemplaire afin de renforcer la lutte contre les nuisances sonores. Elle doit, pour l'UAF & FA, reconnaître et promouvoir les progrès technologiques propres à la dernière génération d'avion.

Couvre-feu Nantes

L'atténuation des nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien représente un enjeu majeur pour les riverains et, par conséquent, pour l'acceptabilité sociale du développement des aéroports. L'UAF & FA est particulièrement attachée à l'équilibre entre réduction des nuisances sonores et impératifs de développement économique et social des territoires. C'est dans cette perspective qu'elle a apporté en juillet sa contribution à la consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique.

L'UAF & FA n'est pas opposée en principe à une réglementation administrative comme le couvre-feu en cœur de nuit (0h-6h). Néanmoins, la question de l'atterrissage pendant la période du couvre-feu pour les aéronefs retardés des compagnies aériennes basées doit être prise en compte, ainsi que le risque d'extension de la période de couvre-feu au-delà du cœur de nuit. Le développement de la connectivité doit rester un objectif des territoires.

La classification acoustique des aéronefs doit reconnaître et promouvoir les progrès technologiques propres à la dernière génération d'avion

ZOOM

LE PROGRAMME AÉROPORTS ZÉRO-PHYTO

Dans le cadre du plan Ecophyto II+, des appels à projets nationaux sont lancés chaque année par l'Office français de la biodiversité (OFB) pour appuyer des projets en faveur de la réduction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques.

Dans le contexte de la récente interdiction de l'utilisation des produits phytosanitaires en France applicable à compter du 1^{er} juillet 2022, l'UAF & FA a déposé un projet, soutenu par ses aéroports membres, dont ADP. Le projet a pour but d'accompagner les aéroports dans la mise en place d'un plan zéro phyto et de pérenniser cette approche sur les plateformes.

Les aéroports ont des infrastructures particulières : surfaces importantes à gérer, contraintes d'accessibilité du fait des règles de sûreté et de servitude aéronautiques, contraintes de gestion du risque animalier pour la sécurité aéronautique, gestion de la faune et de la flore afin de réduire le risque de collisions avec les aéronefs.

Le projet identifiera les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour adopter et enraciner en milieu aéroportuaire la démarche zéro phyto. L'initiative a également pour objectif de développer et de diffuser des outils techniques et décisionnels pour supprimer certaines contraintes techniques et économiques.



CHECK IN OK ?



LE RÉFLEXE SÛRETÉ

Optez pour des solutions d'inspection efficaces !



Solutions check point & désinfection



Solutions d'inspection cargo



Solutions NRBCe

HTDS vous propose des solutions dissuasives, fiables et économiques pour limiter vos risques

Société HTDS - info@htds.fr - www.htds.fr - Tel : +33 (0)1 64 86 28 28



INGENIERIE

INTEGRATION STANDARD 3



POSTE INSPECTION FILTRAGE



TG concept

What else ?

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

L'UAF & FA s'est lancée sur les réseaux sociaux à l'automne 2020. Elle a, durant l'année 2021, consolidé et élargi sa présence sur Twitter et sur LinkedIn pour continuer à porter la voix des aéroports français dans ces espaces d'expression et de débat. Avec 4 axes principaux de communication : le développement durable, l'innovation, la défense du réseau aéroportuaire français et les métiers.

L'UAF & FA sur les réseaux sociaux

Après plus d'un an de présence sur les réseaux sociaux LinkedIn et Twitter, l'UAF & FA a pu augmenter sa présence médiatique auprès des décideurs, de ses membres et de la communauté du transport aérien.

in
plus de
2 000
abonnés

plus de
400
abonnés

Avec en moyenne trois posts et tweets par semaine, l'UAF & FA s'est positionnée activement dans le champ de la communication positive et pédagogique sur les aéroports en particulier et plus généralement sur le transport aérien, notamment sur le thème du développement durable (« Le Saviez-vous ? ») avec des faits et des chiffres sur l'impact réel du transport aérien, le bruit, le tourisme, l'emploi, etc.).



De nombreux posts ont été consacrés au programme EASEE

L'UAF & FA s'est aussi fait le relais des communications de l'ACI EUROPE (campagne « Destination 2050 », communications sur la crise ou l'après-crise, trafic, etc.), de l'ACA, d'Aéro Biodiversité ou encore de la DGAC.

De nombreux posts ont été consacrés au programme EASEE, pour féliciter les aéroports entrés dans le programme ou au sujet des webinaires organisés par Eco CO₂.

Les métiers aéroportuaires, permettant de montrer que les aéroports sont aussi - et surtout - des femmes et des hommes qui y travaillent, font l'objet de posts réguliers et toujours appréciés par la communauté.

Les communiqués de presse de l'UAF & FA, les chiffres du trafic des aéroports français, les publications ou les prises de parole de l'UAF & FA sur les difficultés rencontrées par les aéroports durant la crise, ont également été largement relayés sur les réseaux sociaux.

Enfin, le mois de mars 2021 a été consacré à la diffusion des arguments de l'UAF & FA contre les trois articles de la loi « Climat et Résilience » portant préjudice aux aéroports. Chiffres et arguments ont jalonné les réseaux, contribuant ainsi à alerter les décideurs avant la promulgation de la loi.

Une campagne de communication UAF & FA sur le développement durable a été diffusée du 25 octobre au 12 novembre 2021 à l'occasion de la COP26. Elle s'articule autour de la gestion de l'eau, de l'énergie, des déchets, de la biodiversité et de l'air sur les plateformes aéroportuaires. Validée par la Commission-métier communication, cette campagne offre l'occasion aux aéroports de valoriser leurs actions en relayant cette campagne sur tout ou partie des thèmes retenus. Toutes ces actions ont ensuite été compilées et mises en avant dans une vidéo sponsorisée sur LinkedIn et Twitter pour une meilleure visibilité.

Les événements

Le Congrès 2020 en visioconférence

25 novembre 2020

En raison de la crise sanitaire, le Congrès 2020 a été transformé en un événement virtuel de deux heures, sponsorisé par SECURITAS. À l'ordre du jour, le discours de Thomas JUIN, président de l'UAF & FA, qui portait sur le thème « Réussir la saison aéronautique printemps/été 2021 » et le rapport moral de Nicolas PAULISSEN, Délégué général de l'UAF & FA. Raphaël CRINIER, adjoint à la

sous-directrice des aéroports DGAC/DTA, qui était l'invité de cette session, s'est exprimé ensuite sur le financement des missions régaliennes 2020 et 2021. La question du développement durable a fait l'objet d'une attention particulière autour de trois points : point d'étape sur le programme EASEE, la réforme du programme ACA et la préservation de la biodiversité.

Conférence de presse en visioconférence

16 mars 2021

À cette occasion, l'UAF & FA a présenté les résultats de son enquête statistique portant sur le trafic 2020 et présenté un focus sur la connectivité en France et en Europe en 2019 et l'impact de la Covid-19 sur cette connectivité en

2020. L'UAF & FA a également profité de l'événement pour évoquer les mesures relatives au transport aérien prévues dans le projet de loi « Climat et Résilience » ainsi que les conditions nécessaires à la sortie de crise du secteur.

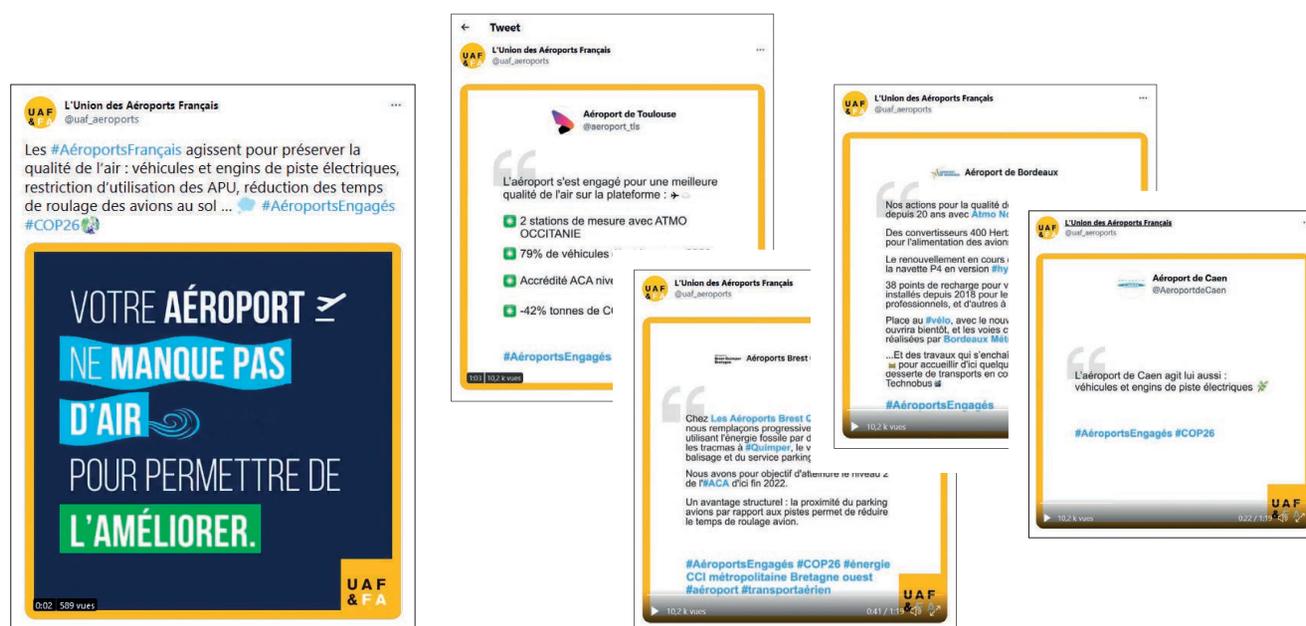
Report des 2^e Rencontres des Aéroports Français & Francophones de Marseille

2022

Les Rencontres de 2020 qui avaient été reportées en 2021 ont été reportées une nouvelle fois, toujours à Marseille, mais en 2022 du 29 juin au 1^{er} juillet. Un bel événement convivial et de nombreux sujets attendent les aéroports et leurs partenaires. Les sponsors comme les

exposants ont d'ores et déjà répondu à l'appel de ces Rencontres qui porteront plus que jamais bien leur nom. Les congressistes devraient être nombreux à la veille de l'été 2022. Les inscriptions seront envoyées par mail quand elles seront ouvertes.

Pour tout savoir sur les Rencontres : <https://www.rencontresaeroportsmarseille2022.aeroport.fr/>



» Présentation de l'un des cinq visuels de la campagne UAF & FA sur les réseaux sociaux visant à valoriser les actions des aéroports français en matière de développement durable autour de 5 thèmes : l'énergie, l'eau, l'air, le tri des déchets et la biodiversité.

NOUVELLES RECRUES

BIENVENUE AUX NOUVEAUX COLLABORATEURS DE L'UAF & FA !



Mounia M'SELLEK

*Assistante
de direction*

Avec une expérience professionnelle de 23 ans en assistantat de direction, Mounia M'SELLEK est arrivée à l'UAF & FA le 3 juin 2021, en remplacement de Joëlle CADIOU partie à la retraite. Après avoir passé 12 années en tant qu'assistante de direction dans un cabinet de conseil de plus de 600 salariés - dont 6 ans en tant qu'assistante du président du cabinet, elle a été pendant 6 ans l'assistante du directeur général et du président du Conseil supérieur d'un Ordre professionnel. Elle a ensuite exercé dans divers domaines, de la start-up à l'industrie en passant par le micro-entrepreneuriat.



Rafael COSTA

*Responsable
Développement durable*

Rafael Costa a rejoint l'UAF & FA en avril 2021. Il est en charge des dossiers liés à l'environnement et à la transition énergétique des aéroports. Avec un parcours académique de relations internationales et un Master en développement durable et responsabilité des organisations à l'Université Paris Dauphine-PSL, Rafael a initié son parcours professionnel dans la recherche sur le développement international. Avant de rejoindre l'UAF & FA, il a été chef de projet développement durable et ESG chez Embraer.



Karyne LAUHON

*Chargée de communication digital /
web / réseaux sociaux (alternante)*

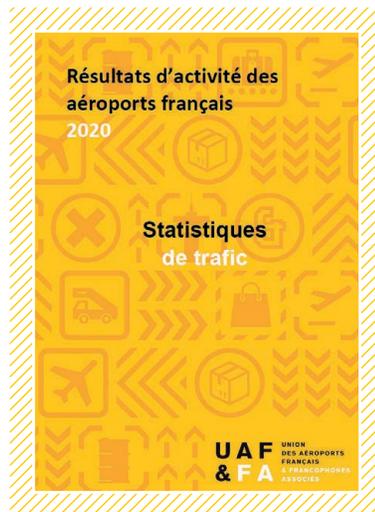
Avec une expérience professionnelle de deux ans dans le milieu de la communication et du marketing digital, Karyne LAUHON est arrivée à l'UAF & FA le 1^{er} octobre 2021, dans le but de valider son Master 2 : Manager de la communication et stratégie digitale - UX management et stratégie de l'innovation. Après avoir été diplômée de « Stylisme-Modélisme » en 2012 et avoir travaillé pendant six ans en tant qu'assistante styliste et styliste-illustratrice freelance, elle décide de faire une reconversion professionnelle. En 2020, elle intègre l'école de commerce Sup de Pub où elle obtient un Master 1 « Responsable Communication et publicité - marketing digital et médias sociaux », en alternance dans une grande école en tant que chargée de marketing digital et administrative taxe d'apprentissage au service des Relations Entreprises.

ZOOM

NOUVEAU SITE INTRANET ESPACE COMMISSION MÉTIER « ECM »

Suite à la fusion avec l'AFACI, l'UAF & FA avait conservé et fait évoluer le site intranet Alfanet qui existait depuis de nombreuses années. Obsolète, ce site a été abandonné à l'été 2021 et un nouveau site plus performant et plus ergonomique l'a remplacé. Cet espace a vocation à permettre aux membres des commissions de travailler avec un outil facilitant leurs échanges grâce à la possibilité qui est donnée de créer des réunions, de poster des articles

par commission, avec tous types de supports et des documents partagés pour que les personnes qui y ont accès puissent les faire évoluer. Ce site a également vocation à être un lieu de partage entre aéroports français et francophones, entre communauté aéroportuaire et partenaires de cette communauté. Les partenaires de l'UAF & FA pourront également partager offres d'emplois et communiqués de presse.



» **Statistiques de trafic 2020**



» Traduction de la nouvelle brochure ACA en français : **« La réponse au changement climatique »**



» **Guide stockage actif d'aéronefs sur un aéroport**

Ce guide a été réalisé en octobre 2021 à l'intention des exploitants d'aéroport afin de les aider à gérer et optimiser ce nouveau service qui a été mis en place dans l'urgence pendant la crise sanitaire de la Covid-19.

COMMISSIONS MÉTIER DE L'UAF & FA

ACCÈS ET STATIONNEMENT
Président **MATTHIAS FOURNIER**

ACHATS
Présidente **ANGÉLIQUE BES**

ASSISTANCE EN ESCALE
Président **BRUNO GARREL**

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

DÉVELOPPEMENT DURABLE
Présidente **SYLVIE VIEUXLOUP**

FACILITATION
Président **SYLVAIN LE MEILLOUR**

FINANCE ET RÉGULATION
Président **DOMINIQUE SENGLIN**

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

JURIDIQUE
Président **RÉMY JOËSSEL**

**MARKETING
ET STRATÉGIE COMMERCIALE**
Présidents **GWENVAËL RONSIN
HARDY** et **PASCAL BIGOT**

COMMUNICATION
Présidente **ÉMILIE CABANNES**

QUALITÉ
Présidentes **EMMANUELLE PLANTEY**
et **AURÉLIE FEUILLAT**

RESSOURCES HUMAINES
Présidente **CATHERINE VASSAUX**

SÉCURITÉ
Président **DENIS AUDEMAR**

SGS / COMPLIANCE MONITORING
Présidente **SÉVERINE
KRETZSCHMAR**

SÛRETÉ
Présidente **SABRINA JULIEN**

TECHNIQUE
Président **GUY MARGUET**

GT IMMOBILIER
Président **LIONEL LASSAGNE**

GT INFRA
Président **MARC HUAULT**

GT BALISAGE
Président **ARNAUD GUIHARD**



L'ÉQUIPE UAF & FA

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

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

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

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

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

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

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

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

Secrétariat
MOUNIA M'SELLEK
T. 01 40 65 98 68
F. 01 47 34 16 07
secretariat@uaf.aeroport.fr

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

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

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