



Rapport d'activité 2025

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

Sommaire

04

Édito

08

Agenda
2025

10

Retour sur
l'année
2025

18

Économie
& Fiscalité

30

Juridique

34

Social
& Ressources
humaines

40

Sûreté &
Facilitation

48

Sécurité

52

Navigation
aérienne

58

Développement
durable

68

Communication

Édité par
l'UAF & FA

Rédaction
des contenus :
UAF & FA

Conception
et réalisation
graphique :
Planet7

Imprimé
sur papier
100% PEFC

Le conseil d'administration de l'UAF & FA

Les membres du conseil d'administration de l'UAF & FA ont été élus le lundi 2 décembre 2024 lors du Congrès de l'UAF & FA.



TRÉSORIER



Denis LELUC
Directeur général SPLAR –
Aéroport de Perpignan



PRÉSIDENT

Thomas JUIN
Directeur – Aéroports de La Rochelle-Île de Ré et de Rochefort

VICE-PRÉSIDENTS



Julien COFFINIER
Président du directoire –
Aéroport de Marseille
Provence



Régis LACOTE
Directeur – Aéroport
Paris-Charles de Gaulle –
Groupe ADP



VICE-PRÉSIDENTES

Fanny CHARLES
Directrice générale
SEALAR – Aéroport
de Vannes



Valérie VESQUE-JEANCARD
Directrice VINCI Airports
France – Aéroport
de Grenoble

ADMINISTRATEURS (TRICES)



Martin MEYRIER
Directeur Edeis Concessions –
Aéroport Cherbourg-Maupertus



Guillaume DUBOIS
Directeur général – Aéroports
de Nantes et de Saint-Nazaire



Anthony MARTIN
Président du directoire –
Aéroport de Paris-Beauvais



Adrien MARTIN
Directeur des opérations
Edeis – Aéroport de Tours



Magali HUCHETTE
Directrice générale –
Aéroport de Lille-Lesquin



Renaud PAUBELLE
Directeur général adjoint
– Aéroport de Bâle-Mulhouse



Cédric FECHTER
Président du directoire –
Aéroports de Lyon



Franck GOLDNADEL
Président du directoire –
Aéroports de la Côte d'Azur



Jean-François VASSAL
Directeur – Aéroport d'Orléans –
Saint-Denis de l'Hôtel



Philippe CREBASSA
Président du directoire –
Aéroport de Toulouse-Blagnac



Frédéric MOR
Directeur général – Egis –
Aéroport de Bergerac-Dordogne



Laurent POGGI
Directeur des Aéroports
de Corse-du-Sud – Aéroport
d'Ajaccio



Simon DRESCHER
Président du directoire –
Aéroport de Bordeaux



Olivier MOULIS
Directeur – Aéroport de Brive-
Vallée de la Dordogne



Camilo PEREZ PEREZ
Responsable trafic, régulation
économique – Aéroports de Paris



Gilles TELLIER
Président du directoire –
Aéroport de Strasbourg

ÉDITO



**Thomas
JUIN**
Président
de l'UAF & FA

La France à la croisée des chemins aériens

L'urgence de repenser sa place dans le ciel européen

L'année 2025 s'achève sur un constat d'urgence et de lucidité. Jamais, depuis la libéralisation du transport aérien européen, la France n'aura subi un tel décrochage de sa connectivité nationale et internationale. Ce constat, alarmant, impose de repenser en profondeur notre stratégie pour préserver non seulement la place de la France dans l'échiquier aérien européen, mais aussi la cohésion et la vitalité de nos territoires.

Un décrochage français accentué face aux dynamiques européennes

En 2024, le trafic passagers français n'a pas retrouvé son niveau d'avant-crise, avec un recul de 4 % par rapport à 2019. La croissance est essentiellement portée par l'international (+ 3,7 %), tandis que le trafic domestique s'effondre (- 24,8 %), ne représentant plus que 21 % du trafic en France hexagonale. Cette évolution accentuée, année après année, la fragilité des dessertes territoriales et menace la cohésion nationale. Alors que l'Union européenne a dépassé son niveau de trafic de 2019 (+ 1,8 %), la France demeure en retrait, loin derrière l'Italie (+ 17 %), l'Espagne (+ 13 %), le Portugal (+ 17 %), l'Irlande (+ 8,7 %), la Grèce (+ 22 %) ou la Turquie (+ 23 %). Seule l'Allemagne affiche une situation plus préoccupante. Ce décrochage n'est pas une fatalité, mais résulte de choix politiques et fiscaux ayant fragilisé la compétitivité française, incitant notamment les compagnies low cost à privilégier d'autres marchés européens.

Fiscalité aérienne : l'envolée des coûts de touchée

L'augmentation marquée des coûts de touchée, essentiellement attribuable à la hausse de la TSBA et du T2S, place désormais les aéroports français, en particulier les plateformes régionales et de proximité, en situation de désavantage concurrentiel. Entre 2023 et 2025, les coûts de touchée ont progressé de 21 % en France, contre + 11 % pour le panel européen.



Pays leader du tourisme mondial, la France se prive d'un levier stratégique en négligeant sa politique aérienne.



Pour la première fois, certains aéroports régionaux et de proximité français sont plus onéreux que leurs homologues européens, avec des écarts de coûts variant de + 3 % à + 42 % selon la taille de la plateforme alors même que les tarifs de leurs redevances stagnent depuis plusieurs années. Les hausses excessives de la fiscalité contraignent en effet les aéroports de proximité à ne pas faire évoluer leurs propres tarifs !

Le différentiel maximal de 42 % observé sur certaines plateformes françaises de proximité s'accompagne de suppressions de liaisons et de pertes de trafic anticipées pour la saison hivernale 2025, illustrant la corrélation entre la hausse des coûts et la diminution d'activité. En 2025, la TSBA représente à elle seule + 18 % de cette évolution. Ce surcoût affecte l'attractivité des liaisons domestiques à faible marge, déjà soumises à une double contribution de la taxe, remettant en cause la viabilité économique de nombreux trajets intérieurs et exposant certains territoires à un risque accru d'isolement.



La réponse des compagnies aériennes : la réallocation des capacités

Dans ce contexte, les compagnies à bas coûts, qui représentent 44 % du trafic métropolitain et plus de 70 % dans 18 aéroports, sont les premières à réduire ou à supprimer leurs lignes au profit d'aéroports européens plus attractifs. Progressivement, ces compagnies se retirent du marché domestique français et déploient leur flotte vers d'autres destinations afin d'éviter la « double peine » de la taxation au départ de la France.

Cette tendance a des conséquences directes sur les régions et aéroports fortement dépendants du trafic domestique, tels que la Bretagne (- 37,7 %), Toulouse (- 18,5 %) ou Rennes (- 39,9 %). Ryanair a annoncé une réduction de ses capacités en France pour l'hiver 2025-2026 (- 11,3 %), alors que la compagnie augmente ses capacités en Italie (+ 10,3 %) et en Allemagne (+ 7,5 %). Selon une enquête de l'UAF & FA, près de 650 000 passagers pourraient être perdus cet hiver avec une diminution sensible de la connectivité pour plusieurs aéroports régionaux.

Un impact sur la transition écologique et la cohésion territoriale

Loin de soutenir la transition écologique, la fiscalité actuelle accélère la marginalisation des territoires et la perte de connectivité à l'échelle nationale. Elle ampute également le secteur aérien de ressources indispensables à sa décarbonation et à sa transition énergétique. En privant les aéroports et les compagnies de marges financières nécessaires, elle ralentit l'investissement dans des technologies vertes, la modernisation des infrastructures et la mise en œuvre de solutions innovantes pour réduire l'empreinte carbone du transport aérien.



Chaque ligne supprimée, chaque aéroport fragilisé, éloigne un peu plus les territoires de la République.



L'absence d'une politique aérienne cohérente : un frein au rayonnement touristique et territorial

Pays leader du tourisme mondial, la France se prive d'un levier stratégique en négligeant sa politique aérienne. Contrairement à d'autres nations organisatrices d'événements majeurs, aucun rebond sensible du trafic aérien n'a suivi les Jeux olympiques de Paris 2024. L'effet d'évitement de la capitale pendant l'été olympique, accentué par une fiscalité particulièrement dissuasive, a freiné toute dynamique de croissance. Cette situation met en lumière les incohérences persistantes entre les ambitions affichées en matière de développement touristique et les choix fiscaux opérés dans le secteur aérien, générant un climat d'incertitude qui pèse sur l'ensemble de la filière et de l'industrie touristique nationale.

À ce jour, seuls 26 % des aéroports métropolitains ont retrouvé leur niveau de trafic de 2019. Les régions dépendantes du transport domestique voient leurs accès se réduire, alimentant un sentiment de relégation et d'injustice. La perte de connectivité ne se limite pas à une dimension économique : elle affecte l'égalité des chances, l'accès aux soins, à l'emploi, à la culture, ainsi que la mobilité des jeunes et des seniors. Chaque ligne supprimée, chaque aéroport fragilisé, éloigne un peu plus les territoires de la République, menaçant la cohésion nationale et aggravant les fractures sociales et territoriales.

Pour une politique aérienne ambitieuse et cohérente

Face à ces constats, l'UAF & FA appelle à :

- réformer la fiscalité aérienne pour la rendre compétitive et propice à la transition écologique, sans compromettre la connectivité ;
- définir une véritable stratégie nationale de connectivité, alignée sur les ambitions touristiques, économiques et territoriales ;
- reconnaître pleinement le rôle structurant des aéroports dans la cohésion nationale, l'attractivité et la résilience des territoires.

La France ne peut plus se contenter d'observer un nombre croissant d'avions survoler ses territoires pour se poser chez ses voisins. Notre pays, bien qu'étant la première destination touristique mondiale en nombre de visiteurs, reste en retard sur ses concurrents en termes de recettes touristiques, avec 71 milliards d'euros en 2024 contre 126 milliards par exemple pour l'Espagne. Ce décalage s'explique par l'absence d'une stratégie claire visant à améliorer la qualité, à diversifier l'offre et à encourager des séjours plus longs et plus dépensiers. Il est donc nécessaire de repenser la stratégie touristique en misant notamment sur le transport aérien pour renforcer l'attractivité et la valeur générée par le secteur.

Il devient impératif de réconcilier ambition touristique, cohésion territoriale et compétitivité du transport aérien. L'UAF & FA, avec l'ensemble de ses membres, se tient prête à travailler avec l'État, les collectivités et tous les acteurs du secteur pour élaborer une politique aérienne à la hauteur des enjeux du XXI^e siècle.



Agenda 2025

L'UAF & FA en quelques dates

JANVIER

09

L'UAF & FA adresse un courrier au ministre délégué aux Transports concernant ses préoccupations sur le financement des EDS Cabine

13

Dans un courrier adressé au ministre délégué aux Transports, l'UAF & FA s'oppose à toute augmentation du T2S pour les aéroports de classe 3

14

Rencontre annuelle UAF & FA-DSNA sur la navigation aérienne

16

L'UAF & FA participe au séminaire de conjoncture trafic organisé par la DGAC

22

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

29

L'UAF & FA rencontre Pierre MONZANI, le nouveau président de l'ACNUSA

30

L'UAF & FA participe à la réunion annuelle de présentation relative au T2S organisée par la DGAC

FÉVRIER

04

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

L'UAF & FA participe au GT Agents de sûreté du futur de la DGAC

24

Dans un courrier adressé au ministre délégué aux Transports, l'UAF & FA demande le maintien de l'exemption des mandats d'incorporation de SAF pour les vols au départ des DROM

26

L'UAF & FA rencontre Philippe TABAROT, le nouveau ministre délégué aux Transports

MARS

05

L'UAF & FA transmet à la Commission européenne sa réponse à la consultation sur les lignes directrices de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes

07

Première réunion de l'observatoire des effets de la fiscalité sur le transport aérien mis en place par la DGAC

11

Conseil d'administration de l'UAF & FA délocalisé à Marseille

12

L'UAF & FA tient sa conférence de presse annuelle et présente les résultats de trafic des aéroports français pour l'année 2024. L'UAF & FA dénonce dans le même temps les effets catastrophiques sur la connectivité aérienne de l'augmentation de la fiscalité décidée dans le cadre du PLF 2025

13

Séminaire Préservation de la biodiversité dans les infrastructures aéroportuaires organisé à la DGAC

17

L'UAF & FA rencontre le directeur général de l'Aviation civile (DGAC), Damien CAZÉ, pour évoquer les dossiers professionnels

18

L'UAF & FA participe au COMEX de la FNAM

Webinaire UAF & FA-Eurocontrol relatif au lancement du déploiement d'ECRA 2 (European Connected Regional Airport) pour la France

19

L'UAF & FA est auditionnée par le groupe d'études sur l'aviation civile du Sénat

20

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

21

L'UAF & FA participe à la réunion organisée par le GIFAS afin de préparer la réponse de la filière transport aérien à la consultation relative à la PPE3

27

L'UAF & FA rencontre le SGDSN sur le plan français de déploiement des EDS Cabine

AVRIL

01

Commission UAF & FA des aéroports d'outre-mer

02

Commission UAF & FA des propriétaires délégués

09

L'UAF & FA est auditionnée avec la FNAM et le GIFAS au Sénat dans le cadre d'une mission consacrée aux nuisances sonores liées aux transports

14

Entretien de l'UAF & FA avec le nouveau président de la CPME, Amir REZA TOFIGHI sur la fiscalité dans le transport aérien et ses conséquences sur l'attractivité des territoires

17

Réunion du Club Frontières

22

L'UAF & FA est à Bruxelles avec l'ACI Europe à la rencontre d'eurodéputés français

25

Réunion entre le Club Frontières UAF & FA et le ministère de l'Intérieur sur le déploiement du dispositif des EDS Cabine

28

L'UAF & FA est auditionnée par la députée Christine ARRIGHI, rapporteur du budget transport aérien, sur les soutiens publics accordés aux aéroports

MAI

06

L'UAF & FA adresse un courrier au Premier ministre dans lequel elle expose sa position sur le plan national de déploiement des EDS Cabine et demande des précisions à l'État sur les modalités de financement

Lancement de la refonte du site internet de l'UAF & FA

13

L'UAF & FA participe à la conférence organisée par l'EBAA

16

L'UAF & FA et la FNAM rencontrent le cabinet du ministre des Outremer sur la fiscalité du transport aérien

20

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

26

Réunion du GT UAF & FA dédié au désengagement de la DSNA de certaines plateformes et rassemblant les aéroports concernés

JUIN**02**

L'UAF & FA participe à la réunion organisée par la DGAC sur le plan de déploiement des EDS Cabine

04

L'UAF & FA participe à la réunion de l'observatoire des effets de la fiscalité sur le transport aérien

04 au 06

Rencontres des aéroports français & francophones du Touquet-Paris-Plage

10

Conférence de presse UAF & FA-FNAM autour de la publication de l'étude du cabinet SIA Partners sur le profil socio-économique du passager et les usages de l'avion

Courrier de l'UAF & FA au directeur des services de la navigation aérienne (DSNA) sur les points d'achoppement relatifs au désengagement du contrôle aérien de certaines plateformes

JUILLET**02**

L'UAF & FA participe au congrès de la FNAM

03

Communiqué de presse de l'UAF & FA dénonçant la grève des contrôleurs aériens

07

L'UAF & FA transmet sa contribution à la consultation publique CDG & Vous

10

Conférence de presse CPME, UAF & FA, FNAM et easyJet sur l'impact de la fiscalité du transport aérien sur le tourisme. Plaidoyer de l'UAF & FA pour la mise en œuvre d'une politique du transport aérien en cohérence avec la stratégie nationale de développement touristique

11

L'UAF & FA rencontre le cabinet de la ministre déléguée au Tourisme sur la fiscalité du transport aérien

16

Dans un courrier adressé au ministre délégué aux Transports, l'UAF & FA plaide pour le maintien des aides au fonctionnement pour les petits aéroports régionaux dans le contexte de la révision des lignes directrices de 2014

FNAM, l'UAF & FA et BAR la France déplorent dans un courrier commun les impacts désastreux de la grève des contrôleurs aériens des 3 et 4 juillet et plaident pour une réforme du contrôle aérien

10

Lancement, avec les partenaires de la filière construction aéronautique & transport aérien, de l'actualisation de la feuille de route de décarbonation du transport aérien

11

Lancement du process de revue de l'UAF & FA

13

L'UAF & FA participe au Paris Air Forum au CNIT de la Défense

16

Inauguration du Salon du Bourget

17

En partenariat avec EDF, l'UAF & FA pilote la visite de ses adhérents sur les stands VoltAero et Aura Aero au Salon du Bourget

18 au 20

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

19

L'UAF & FA participe au COMEX de la FNAM

24

L'UAF & FA participe à l'Assemblée générale du CERT Aviation France

30

L'UAF & FA participe au 3^e point de préparation organisé par la DGAC sur la gestion du trafic aérien durant l'été 2025

18

Réunion entre le ministère de l'Intérieur et le Club Frontières UAF & FA sur la mise en œuvre du dispositif Entry Exit System (EES)

L'UAF & FA rencontre la Direction du budget à Bercy sur les questions de fiscalité du transport aérien dans la perspective du PLF 2026

22

L'UAF & FA rencontre, avec la FNAM, Louis MARGUERITTE, directeur de cabinet adjoint du Premier ministre, sur la fiscalité du transport aérien

23

Entretien de l'UAF & FA sur la fiscalité du transport aérien avec la présidente de la commission transport de l'Assemblée des départements de France (ADF)

30

L'UAF & FA et le groupe ADP rencontrent la DSAC pour une première réunion de concertation sur le projet de l'AESA de simplification réglementaire

03

L'UAF & FA est auditionnée par le rapporteur de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale

09

L'UAF & FA rencontre le député Charles de COURSON, rapporteur général du PLF 2026

10

L'UAF & FA communique ses propositions dans le cadre de la consultation lancée par la DGAC sur le projet d'arrêtés relatifs aux modalités de déclaration pour l'établissement du T2S

Commission UAF & FA des aéroports de proximité

15

Le président de l'UAF & FA intervient dans le cadre du colloque organisé par l'ART pour ses 15 ans

18

Lancement du projet AEROPLUM sur l'aéroport de demain

OCTOBRE**12**

Lancement du dispositif européen Entry Exit System (EES)

22

L'UAF & FA est auditionnée par le sénateur Vincent CAPO-CANELLAS sur le PLF 2026

23

L'UAF & FA rencontre Chems CHKIOUA, le nouveau DGAC

SEPTEMBRE**01**

Réunion de préparation au ministère de l'Intérieur sur le lancement de l'Entry Exit System (EES)

Dans un courrier à la DGAC, l'UAF & FA demande que la France s'oppose aux projets d'amendements AVSEC 2025 en l'absence d'étude d'impact sur les aéroports français

RETOUR SUR L'AN 2025

Rapport moral du délégué
général de l'UAF & FA

**Nicolas
PAULISSEN**



En 2025, l'UAF & FA a mené plusieurs combats contre les augmentations de fiscalité pesant sur le transport aérien. Quels ont été les principaux axes de mobilisation et quelles solutions portez-vous ?

La pression fiscale sur le transport aérien français s'est encore accentuée en 2025, mettant en péril la compétitivité de nos aéroports et la connectivité des territoires. Face à la multiplication des projets d'augmentation de taxes, qu'il s'agisse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), du tarif de sûreté et de sécurité aéroportuaire (T2S), ou de la création de nouvelles contributions environnementales, l'UAF & FA s'est mobilisée sans relâche pour défendre les intérêts de la profession.

Dans le cadre spécifique des discussions autour du projet de loi de finances 2025, l'UAF & FA s'est engagée de manière très active contre toute augmentation de la TSBA et du T2S. Nous avons

NÉE

mené une campagne de sensibilisation intense auprès des pouvoirs publics et des parlementaires, en leur présentant des analyses détaillées sur les impacts potentiellement désastreux de telles hausses. À travers de nombreuses interventions, auditions et notes de position, l'UAF & FA a démontré que l'alourdissement de la TSBA et du T2S entraînerait un renchérissement significatif du coût du transport aérien pour les passagers, réduirait la compétitivité des plateformes françaises, et mettrait en péril de nombreuses liaisons, en particulier pour les aéroports régionaux.

Grâce à cette mobilisation, l'UAF & FA a obtenu de haute lutte une réduction de la charge fiscale initialement prévue pour les vols domestiques, ultramarins et européens. L'intervention du sénateur Vincent CAPO-CANELLAS, particulièrement attentif aux enjeux de compétitivité et de connectivité des territoires, a été un élément clé dans cette avancée. Sa compréhension des risques de distorsion de concurrence avec les autres pays européens a permis d'aboutir à ce compromis qui reste largement insuffisant au regard des

enjeux structurels qui pèsent sur le secteur : la fiscalité demeure trop lourde et continue de fragiliser la compétitivité des aéroports français face aux autres pays européens.

Par ailleurs, l'UAF & FA s'est également fortement mobilisée pour le retour à un encadrement parlementaire de la fixation des plafonds du T2S. En effet, un amendement porté par l'UAF & FA a été adopté et inscrit dans la loi, rétablissant la compétence du Parlement en matière de fixation des plafonds du T2S. Cette avancée met fin à la disposition de la loi de finances initiale 2024 qui avait transféré cette prérogative au ministère des Finances, dépossédant ainsi les parlementaires de leur pouvoir de contrôle sur un enjeu majeur pour la compétitivité aéroportuaire. Ce retour à la loi garantit davantage de transparence et de débat démocratique sur le niveau de prélèvement supporté par les aéroports, et constitue une victoire pour la profession, soucieuse de préserver un équilibre fiscal soutenable et équitable.

Dans la continuité de son engagement, l'UAF & FA a également milité, à l'automne, dans le cadre des discussions autour du projet de loi de finances 2026, pour une suppression des hausses de fiscalité intervenues en 2025. L'UAF & FA considère en effet que seule une diminution significative de la pression fiscale permettra de restaurer durablement la compétitivité du transport aérien français et de préserver la connectivité des territoires. Cette demande s'inscrit dans la volonté de l'UAF & FA de promouvoir un environnement fiscal plus équilibré et adapté aux enjeux de relance du secteur.

Le financement des missions régaliennes et du T2S reste un point de tension majeur pour les aéroports. Quelle est la position de l'UAF & FA et quelles solutions défendez-vous ?

Le financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité, assuré *via* le T2S, se trouve aujourd'hui à un tournant décisif et constitue l'un des enjeux les plus sensibles pour la pérennité du secteur aéroportuaire français. Le T2S impose une pression fiscale considérable aux aéroports, ce qui entrave fortement leur compétitivité dans un contexte de concurrence accrue à l'échelle européenne. En 2024, le coût annuel des missions régaliennes s'élève à environ 1,1 milliard d'euros, tandis que le dispositif T2S demeure défici-

Retour sur l'année 2025

taire à hauteur de près de 250 millions d'euros. Cette situation est d'autant plus préoccupante que, depuis septembre 2024, les aéroports sont tenus de rembourser les avances consenties par l'État pendant la crise Covid, soit un montant total de 747 millions d'euros, intérêts compris. De fait, les aéroports se retrouvent à financer des missions relevant de la responsabilité de l'État, en mobilisant leur trésorerie ou en contractant des emprunts, devenant ainsi, malgré eux, les banquiers de l'État.

Cette situation, parfaitement anormale, menace la viabilité de nombreux aéroports, en particulier les plus vulnérables. L'UAF & FA milite donc, depuis longtemps, pour la transformation de tout ou partie de ces avances en subventions directes, afin d'alléger la dette Covid et de soulager le dispositif. Nous nous opposons également à l'extension du système du ticket modérateur, actuellement limité à ADP, aux grands aéroports régionaux : il est inacceptable que les aéroports aient à assumer sur leurs fonds propres des charges relevant des missions régaliennes de l'État.



***Il est inacceptable
que les aéroports
aient à assumer
sur leurs fonds
propres des charges
relevant des missions
régaliennes de l'État.***



Dans le prolongement des audits récemment menés sur plusieurs plateformes aéroportuaires concernant les dépenses liées au T2S, la DGAC s'est engagée, au cours de l'été, dans une révision de l'arrêté relatif à la déclaration de ces dépenses. L'UAF & FA a activement participé à la consultation lancée par la DGAC, mobilisant l'ensemble de ses adhérents au sein du groupe de travail T2S pour défendre la voix de la profession et les intérêts des aéroports français. À cette occasion, l'UAF & FA a soutenu l'éligibilité des coûts liés aux agents d'information et de « queuing », indispensables à la fluidité des flux passagers et à la maîtrise des coûts opérationnels. Elle a également contesté l'exclusion de certaines dépenses, telles que les immobilisations de moins de 5 000 €, les coûts de cybersécurité, les frais généraux ou encore la radioprotection, estimant qu'une telle approche risquerait de fragiliser le dispositif et d'alourdir sensiblement les charges des exploitants. Par ailleurs, l'UAF & FA a souligné l'importance d'une clarification du périmètre des dépenses éligibles, d'un renforcement de la transparence du processus déclaratif, ainsi que d'une meilleure anticipation des évolutions réglementaires, afin d'apporter visibilité et stabilité aux exploitants. Ces propositions visent à adapter le dispositif T2S aux réalités opérationnelles des aéroports, tout en préservant leur compétitivité à l'échelle européenne.

Le plan de déploiement des EDS Cabine suscite de nombreuses inquiétudes. Quelles sont les positions de l'UAF & FA ?

Le déploiement des EDS Cabine et des body scanners s'inscrit dans le respect des exigences européennes visant à garantir le plus haut niveau de sécurité pour les passagers, tout en optimisant leur parcours et la fluidité au sein des aéroports. Cependant, ce dossier suscite de vives préoccupations chez les exploitants aéroportuaires, tant sur les volets financier, opérationnel que réglementaire.

Du point de vue financier, il est essentiel que le financement du déploiement des EDS Cabine et des body scanners soit assuré exclusivement par le produit du T2S, et non par les fonds propres des exploitants aéroportuaires. Pour cela, le dispositif T2S doit impérativement être calibré afin d'absorber l'impact financier considérable engendré par ce plan, dont le coût total est évalué à près de 800 millions d'euros pour les aéroports accueillant plus d'un million de passagers. Il serait inacceptable que les exploitants soient contraints de supporter cette charge sur leurs propres ressources, d'autant plus que le T2S présente déjà un déficit structurel et que les remboursements des avances Covid demeurent en cours. L'UAF & FA souligne donc la nécessité de garantir la pérennité et la capacité du T2S à financer ces investissements stratégiques, afin de préserver la stabilité et la compétitivité des plateformes aéroportuaires.

Sur le plan réglementaire, le contexte reste très incertain : la France ne doit pas devancer l'appel européen ni imposer une surréglementation nationale qui créerait une distorsion de concurrence avec les autres aéroports européens. Nous avons connu en 2024 un imbroglio réglementaire et technologique, notamment sur la question de l'inspection des liquides de grand volume : la DGAC a imposé en urgence le retrait des liquides des bagages cabine quelques jours avant les Jeux olympiques, alors que certains aéroports avaient déjà investi dans des EDS Cabine permettant de lever cette contrainte. Cette instabilité réglementaire a généré des surcoûts opérationnels et financiers, et a interrogé l'engagement des aéroports dans la poursuite du déploiement.

Quels sont alors les objectifs de l'UAF & FA ?

- Un dispositif T2S suffisamment robuste pour garantir le financement du déploiement, sans recours aux fonds propres des aéroports et sans hausse excessive du prélèvement pour les compagnies et les passagers.
- Une cohérence des calendriers de déploiement : il est essentiel que la France s'aligne sur les échéances européennes, pour garantir la stabilité des investissements et éviter toute distorsion de concurrence entre plateformes françaises et européennes.
- La stabilité et la clarté du cadre réglementaire : les aéroports ont besoin de visibilité sur les technologies à déployer, leur certification, et sur l'absence de remise en cause des choix techniques opérés.
- Une réflexion globale sur le poste d'inspection-filtrage du futur : il ne s'agit pas seulement d'acheter des machines, mais de repenser l'ensemble du parcours passager, la formation des agents, les conditions de travail, et l'intégration des nouvelles technologies dans une logique d'efficacité, de sûreté et de qualité de service.

L'UAF & FA rappelle que la réussite de ce plan dépendra de la capacité des pouvoirs publics à garantir un dispositif T2S pérenne et adapté, une réglementation stable et une concertation étroite avec la profession.

Le développement durable reste-t-il une priorité malgré le contexte économique ?

Plus que jamais, le développement durable demeure au cœur de la stratégie de l'UAF & FA et de ses membres. Face à l'intensification des enjeux climatiques, à l'évolution rapide du cadre réglementaire national et européen, ainsi qu'à la pression économique croissante, notre engagement s'est encore renforcé en 2025. La commission développement durable de l'UAF & FA structure ses travaux autour de groupes thématiques (énergie et climat, biodiversité, gestion des ressources naturelles, gestion du bruit, etc.), mutualise les outils et bonnes pratiques, et veille à rendre la transition accessible à tous les aéroports, quels que soient leur taille ou leurs moyens. Nous portons la voix des aéroports au sein de la filiale lors des principales consultations publiques (SNBC, PPE, RE2020, IRICC), en défendant une stratégie énergétique ambitieuse qui permette à la France de rester à la pointe de la transition durable de l'aviation.

Notre accompagnement auprès des gestionnaires aéroportuaires dans leur transition environnementale s'est considérablement accru. L'adaptation au changement climatique constitue un axe central de notre action. Conscients de la fréquence décuplée des phénomènes climatiques extrêmes et de leurs impacts sur les infrastructures, nous avons fait de la résilience une priorité. Ainsi, l'UAF & FA a coordonné un groupe de travail dédié, réunissant gestionnaires, experts techniques et représentants institutionnels, pour élaborer un cadre méthodologique commun destiné aux études de vulnérabilité climatique.

Retour sur l'année 2025

La résilience face au changement climatique est devenue une priorité pour tous les aéroports.



Ce référentiel permet à toutes les plateformes de disposer d'outils harmonisés pour évaluer leurs risques spécifiques (inondations, vagues de chaleur, tempêtes, etc.) et de hiérarchiser les investissements nécessaires à leur adaptation.

Ce travail s'est effectué en étroite concertation avec la DGAC et dans le cadre du Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC). Nous avons également intégré les retours d'expérience d'autres infrastructures critiques afin de proposer des solutions robustes et innovantes.

Par ailleurs, l'UAF & FA s'implique activement dans les initiatives européennes sur la résilience des infrastructures aéroportuaires, en participant à des groupes d'experts et à des projets pilotes pour anticiper les risques liés aux événements climatiques extrêmes et harmoniser les pratiques au sein de l'Union. Cette approche collaborative favorise le partage des meilleures pratiques, anticipe les évolutions réglementaires et positionne les aéroports français à la pointe de l'innovation en matière d'adaptation climatique.

Nous poursuivons également la sensibilisation et la formation des équipes aéroportuaires aux enjeux de la résilience climatique, à travers des modules spécifiques et des ateliers de retour d'expérience.

Où en sont les aéroports dans deux chantiers plus anciens : la lutte contre les émissions de CO₂ et la préservation de la biodiversité?

Le principal défi de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ réside aujourd'hui dans la prise en compte des émissions de scope 3. Dans un écosystème aéroportuaire particulièrement complexe, notamment avec l'intégration des mandats d'incorporation de SAF dans les opérations aériennes, il ne suffit plus de se concentrer sur les seules émissions directes : il devient indispensable d'intégrer celles générées par l'ensemble des acteurs de la plateforme (compagnies aériennes, sous-traitants, fournisseurs, opérateurs de fret, etc.).

Cette évolution impose une réflexion collective sur la collecte, le partage et l'exploitation des données d'émissions, afin de bâtir une feuille de route globale et efficace pour la décarbonation, engageant tous les acteurs de la plateforme. Le projet Aéroseed répond précisément à ce besoin : cette plateforme collaborative, développée avec des experts spécialisés, centralisera et analysera les données environnementales de tous les intervenants aéroportuaires. Aéroseed deviendra ainsi un outil clé pour fiabiliser le calcul du scope 3, favoriser la transparence et fédérer l'écosystème autour d'une stratégie commune de réduction des émissions de CO₂. Grâce à ce projet, les aéroports disposeront d'une solution concrète pour piloter et mutualiser l'action climatique sur l'ensemble de leur périmètre d'influence, en adéquation avec les ambitions nationales et européennes de transition carbone.

La préservation de la biodiversité et la gestion durable des milieux naturels constituent également des priorités majeures de notre engagement. En 2025, nous avons coorganisé un séminaire national sur la biodiversité aéroportuaire et publié le guide de référence « Biodiversité en aéroport : comprendre, préserver, agir », présentant dix actions concrètes pour structurer et harmoniser les pratiques des exploitants. Les aéroports français, qui gèrent plus de 460 km² d'espaces, jouent un rôle clé dans la préservation des écosystèmes et la lutte contre l'artificialisation des sols.

En somme, le développement durable n'est pas une variable d'ajustement : il structure l'ensemble de notre feuille de route, irrigue tous les métiers de la filière aéroportuaire, et s'impose comme une condition indispensable à la résilience, à la compétitivité et à l'acceptabilité sociale du transport aérien en France.

L'UAF & FA a multiplié les études cofinancées avec des partenaires ces dernières années. Pourquoi ce choix et quelles sont les principales études réalisées ou en cours ?

Nous sommes convaincus que la défense des intérêts de la profession repose sur des analyses solides, indépendantes et chiffrées, réalisées par des cabinets de référence. Cette approche nous permet de peser dans le débat public, d'objectiver nos argumentaires et de convaincre les décideurs sur la base de données fiables.

En 2023, dans un contexte de polémiques virulentes, nous avons cofinancé avec la FNAM une étude du cabinet Arthur D. Little sur l'aviation générale et d'affaires. Cette étude a mis en lumière le rôle économique et territorial, souvent méconnu, de ce secteur.

En 2024, deux études majeures ont été publiées :

- L'étude OXERA sur l'impact des mesures environnementales européennes et françaises sur les liaisons entre la France hexagonale et les DROM. Rendue publique en septembre 2024, elle démontre que le paquet « Fit for 55 » et les réglementations françaises entraîneraient une hausse des tarifs de 20,7 % d'ici 2031 et de 26,9 % d'ici 2050, avec une baisse de la demande de 14,4 % à 18,7 % selon les scénarios. Elle chiffre également les pertes économiques pour les territoires ultramarins et alerte sur la compétitivité des destinations françaises face à la concurrence internationale.

- L'étude Deloitte sur les bénéfices économiques et sociaux du transport aérien en France, présentée lors d'une conférence de presse commune FNAM-UAF & FA en novembre 2024, met en évidence, chiffres à l'appui, le rôle du transport aérien dans l'économie nationale, l'emploi, la cohésion des territoires et l'attractivité touristique.

En 2025, nous avons poursuivi cette dynamique avec une étude de SIA Partners sur le profil socio-économique des passagers et les usages de l'avion, offrant une meilleure compréhension de l'évolution des comportements post-crise, de la diversification des profils et de la montée des usages touristiques et affinitaires.

Par ailleurs, nous avons également publié ou cofinancé des guides pratiques et des outils pour la profession, tels que :

- le guide sur la domanialité publique aéroportuaire, en partenariat avec UGGC Avocats ;
- le guide anti-greenwashing pour la communication environnementale ;
- le manuel d'accompagnement juridique pour les petits aéroports.



Le développement durable n'est pas une variable d'ajustement, il structure l'ensemble de notre feuille de route.



Retour sur l'année 2025

Comment l'UAF & FA se prépare-t-elle à renforcer son action d'influence et son organisation pour les années à venir ?

La feuille de route 2025-2027, adoptée lors du Congrès 2024, marque une nouvelle étape pour l'UAF & FA et reflète clairement notre volonté de nous projeter vers l'avenir. Dans le prolongement direct de cette feuille de route, nous avons sollicité l'expertise d'un cabinet de relations publiques reconnu, sélectionné spécifiquement pour sa capacité à travailler en étroite coordination avec les territoires. Ce choix stratégique nous permet de structurer et de renforcer notre stratégie d'influence auprès des pouvoirs publics dans un contexte politique complexe.

Parallèlement, la revue de notre organisation interne a également été engagée dans la continuité de cette démarche, avec pour objectif d'identifier les leviers d'amélioration et d'adapter nos processus aux exigences émergentes de la profession. Cette réorganisation vise à accroître notre efficacité opérationnelle, à renforcer notre réactivité et à garantir une adaptation continue de notre structure face aux enjeux à venir. Il s'agit là d'une démarche de progrès, qui s'inscrit pleinement dans l'ambition de fournir à l'UAF & FA les meilleurs outils pour défendre les intérêts de tous ses membres.

Enfin, l'UAF & FA s'est engagée dans un troisième chantier stratégique en intégrant le consortium du projet AEROPLUM. Ce programme ambitieux rassemble des partenaires de premier plan, tels que le groupe ADP, EDF, Bouygues, Schneider Electric, le Commissariat à l'énergie atomique et



***La défense
des intérêts
de la profession
repose sur des
analyses solides,
indépendantes
et chiffrées.***



aux énergies alternatives (CEA), l'École nationale de l'aviation civile (ENAC), ainsi que d'autres acteurs majeurs, avec pour objectif de concevoir les aéroports du futur à l'horizon 2050. AEROPLUM adopte une approche collaborative pour traiter les principaux enjeux technologiques, environnementaux, économiques et sociétaux, mobilisant ainsi l'ensemble des parties prenantes autour d'une vision commune et fédératrice des aéroports de demain. La coconstruction vise à élaborer des scénarios prospectifs, à la fois réalistes et inspirants, pour les plateformes aéroportuaires de demain. Cette démarche aboutira à l'élaboration d'une feuille de route destinée à accompagner les directions d'aéroport et à guider les décideurs publics et privés au-delà des réalités présentes vers une anticipation des fonctions et des besoins futurs des aéroports.

Stratégie d'influence

L'UAF & FA renforce sa voix

En 2025, l'UAF & FA a choisi de s'appuyer sur le cabinet de relations publiques Séance Publique afin de naviguer dans un environnement institutionnel particulièrement complexe, marqué par de fortes menaces fiscales sur le secteur aérien dans le cadre du projet de loi de finances (PLF) 2026. Ce cabinet se distingue par une expertise reconnue à la fois au niveau national et territorial, grâce à un réseau d'experts présents dans les territoires et une connaissance fine des rouages institutionnels.

Séance Publique a permis à l'UAF & FA de structurer un discours pédagogique et percutant, de mobiliser des relais politiques et de déployer une stratégie d'influence multicanale : rencontres avec les décideurs publics, amplification territoriale auprès des parlementaires et veille institutionnelle active. Cette démarche visait à préserver la compétitivité du secteur aéroportuaire, à défendre la connectivité des territoires et à obtenir des arbitrages favorables lors des discussions budgétaires.

L'UAF & FA muscle son lobbying avec Séance Publique face aux défis fiscaux

Séance Publique : partenaire stratégique de l'UAF & FA pour défendre le secteur aéroportuaire

Mobilisation institutionnelle : l'UAF & FA fait front contre les menaces fiscales du PLF 2026

Stratégie d'influence multicanale : l'UAF & FA renforce sa voix dans l'arène budgétaire

Préserver la compétitivité aéroportuaire : l'UAF & FA s'appuie sur l'expertise de Séance Publique

LES TRIBUNES DE L'UAF & FA

Une parole engagée au service du transport aérien

En 2025, le président de l'UAF & FA a pris la plume à plusieurs reprises pour porter haut les enjeux du transport aérien dans le débat public. À travers des tribunes publiées dans la presse nationale, il a défendu une vision ambitieuse du rôle des aéroports dans le développement territorial, l'attractivité de l'économie nationale, la transition énergétique et la relance de l'industrie touristique.

Deux tribunes ont particulièrement marqué l'année par leur portée collective et leur tonalité engagée. La première, cosignée avec Daniel FASQUELLE, maire du Touquet et Charles AGUETTANT, président de l'EBAA, a souligné l'importance stratégique de l'aviation d'affaires

dans l'attractivité des territoires. La seconde, rédigée avec Amir REZA-TOFIGHI, président de la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME), a mis en lumière le rôle essentiel des aéroports pour les entreprises françaises, en tant que vecteurs de mobilité, de compétitivité et d'ouverture à l'international. Elle a également réaffirmé l'importance du transport aérien pour l'attractivité touristique de la France.

Ces prises de position illustrent la volonté de l'UAF & FA de coconstruire, avec les élus et les acteurs économiques, une feuille de route partagée pour un transport aérien durable, accessible et résilient.

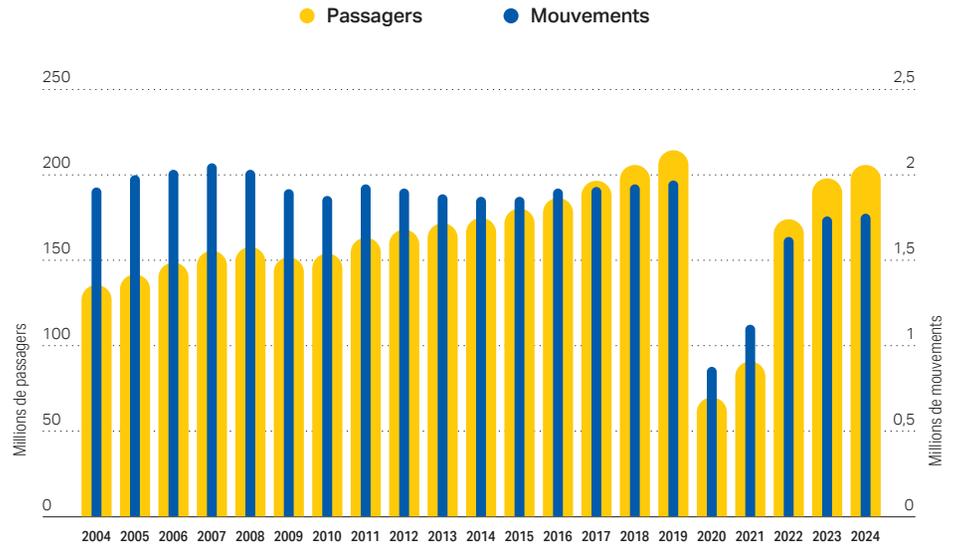
Économie & Fiscalité

Dans un contexte marqué par la reprise progressive du trafic aérien et par d'importantes mutations fiscales, l'UAF & FA s'est fortement mobilisée en 2025 afin de défendre la compétitivité du secteur aéroportuaire. L'UAF & FA a intensifié ses actions auprès des pouvoirs publics pour contenir la hausse de la fiscalité pesant sur le transport aérien. Parallèlement, elle a poursuivi ses travaux visant à faire évoluer le mode de financement des missions régaliennes, tout en participant activement à la mise en œuvre de nouvelles formes de régulation économique adaptées aux enjeux actuels du secteur.

Trafic passagers 2024

En 2024, le trafic reste toujours en deçà de son niveau de 2019, année de référence. En 2024, le trafic des aéroports français a enregistré une baisse de 4,0 % par rapport à 2019, malgré une augmentation de 3,6 % par rapport à 2023. Le nombre de passagers commerciaux dans les aéroports français s'est établi à presque 206 millions en 2024, contre plus de 214 millions en 2019. Le trafic de l'année 2024 est similaire à celui de 2018, avec plus de 206 millions de passagers enregistrés en 2018.

ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN COMMERCIAL entre 2004 et 2024



Source : UAF & FA – Enquêtes statistiques annuelles

Passagers commerciaux

205 756 079

+3,6% ↗
par rapport à 2023

-4% ↘
par rapport à 2019

Mouvements commerciaux

1 765 942

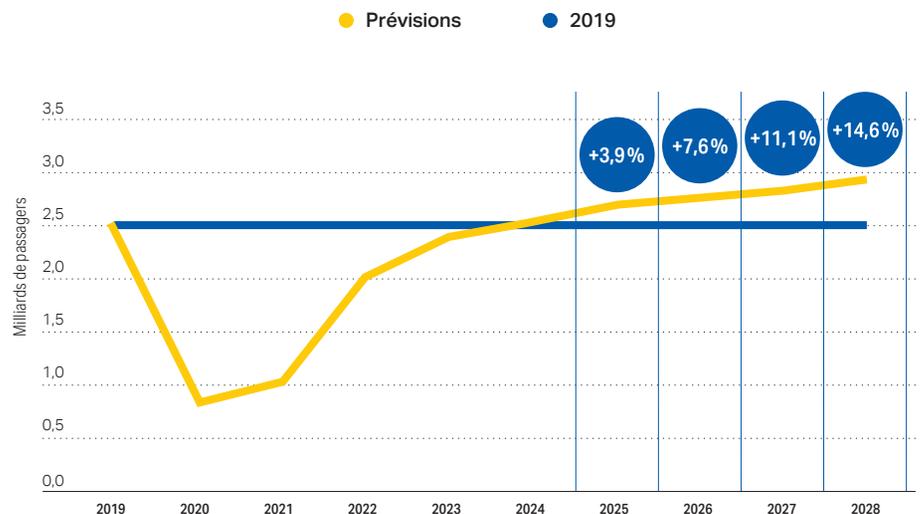
+0,6% ↗
par rapport à 2023

-10,3% ↘
par rapport à 2019

Perspectives de trafic pour 2025 et les années à venir

Dans ses dernières prévisions de trafic en date d'avril 2025, l'ACI Europe prévoit pour 2025, dans son scénario de base, une hausse du nombre de passagers dans les aéroports européens de 3,9 % par rapport à 2019, et de 14,6 % d'ici à 2027. Cependant, au niveau national, les prévisions sont nettement plus réservées, la France peinant à rattraper son niveau d'avant Covid-19, notamment à cause du poids de la fiscalité.

PRÉVISIONS DE TRAFIC



Source : ACI Europe

Dossier

Hausse de la fiscalité sur le transport aérien : la TSBA

Un alourdissement confirmé par la loi de finances 2025

La loi de finances pour 2025 impose une augmentation du barème de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), applicable depuis le 1^{er} mars 2025.

Le texte introduit également :

- Une nouvelle distinction selon un critère de distance parmi les destinations hors pays de l'Union européenne et assimilés :
 - Destinations intermédiaires (< 5 500 km)
 - Destinations lointaines (> 5 500 km)
- Un tarif spécifique pour les aéronefs d'affaires, différenciant les turbopropulseurs et les turboréacteurs.

Barème 2025 de la TSBA

Destination	Classe économique	Classe affaires/première	Aéronef d'affaires (turbopropulseur)	Aéronef d'affaires (turboréacteur)
UE ou pays assimilés	7,40 €	30 €	210 €	420 €
Destinations intermédiaires	15 €	80 €	675 €	1 015 €
Destinations lointaines (> 5 000 km)	40 €	120 €	1 025 €	2 100 €

Affectation des recettes de la TSBA

Les montants collectés sont répartis en trois paliers :

Bénéficiaire	Montant collecté	Affectation
Agence française de développement (AFD)	0 à 210 M€	Projets de développement durable dans les pays émergents (santé, éducation, infrastructures)
Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)	210 à 462 M€	Financement de projets de transport, en majorité hors secteur aérien
Budget général de l'État	> 462 M€	Intégralement reversé au budget de l'État en cas de recettes supplémentaires

Le gouvernement table sur **800 M€** de recettes en 2025 grâce au renforcement de la TSBA.

Un impact marqué sur la compétitivité française

Le gouvernement assume sa volonté d'augmenter significativement les recettes fiscales issues du transport aérien. Cependant, l'UAF & FA alerte : la France détient déjà le record européen de fiscalité aérienne, avec 63 % du coût de touchée⁽¹⁾ constitué de taxes gouvernementales.

Cette nouvelle hausse accentue l'écart de compétitivité avec les pays voisins – Espagne, Italie, Grèce – où la pression fiscale est bien plus faible. Les aéroports régionaux, très dépendants des compagnies low cost, sont les plus exposés : ces transporteurs, sensibles aux prix, pourraient réduire

ou supprimer des lignes, affectant la connectivité des territoires et l'attractivité touristique.

- En 2024, le trafic low cost représentait plus de 70 % du trafic dans 18 aéroports français (contre 11 en 2019) et dépassait 99 % à Paris-Beauvais, Carcassonne, Béziers et Nîmes.
- La France reste en retrait par rapport à 2019 : - 4 % contre + 17 % en Italie, + 13 % en Espagne, + 17 % au Portugal, + 8,7 % en Irlande, - 0,1 % au Royaume-Uni. Seule l'Allemagne affiche un recul plus marqué.

Conséquences immédiates : le cas Ryanair

En juillet 2025, Ryanair a annoncé la suppression de nombreuses liaisons en France, notamment dans les petits aéroports régionaux.

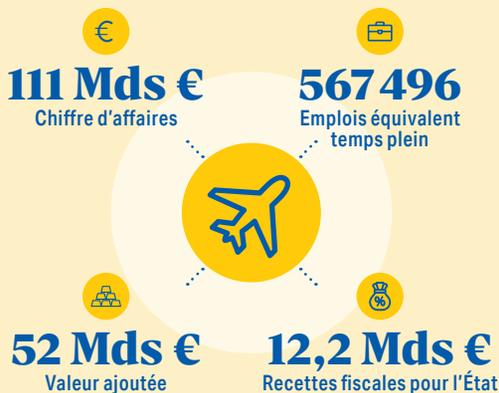
Cette décision entraîne sur la saison hiver 2025-2026 :

- - 11 % de capacité en moins ;
- 24 lignes supprimées, soit environ 650 000 passagers en moins par rapport à la saison hiver 2024-2025

ÉTUDE DELOITTE

Le poids socio-économique du transport aérien français

Le cabinet Deloitte souligne que la fiscalité et la capacité à attirer et à maintenir des compagnies basées en France sont des facteurs déterminants de compétitivité.

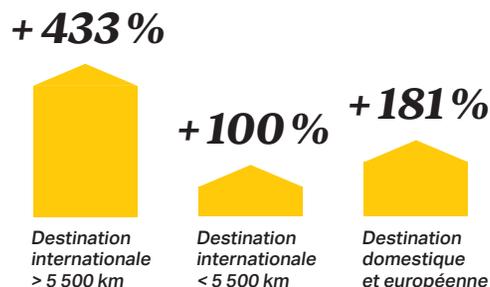


Source : Données acteurs, calculs Deloitte



Table ronde intitulée « La fin de la compétitivité pour les aéroports français » lors du Congrès de l'UAF & FA en novembre 2024.

HAUSSE DE LA TSBA POUR LES CLASSES ÉCONOMIQUES



(1) Selon l'observatoire des coûts de touchée de la DGAC, édition 2025

Économie & Fiscalité

Financement des missions régaliennes

L'exclusion des avances de l'assiette du ticket modérateur

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

Depuis le début de la crise, l'UAF & FA plaide pour que tout ou partie de ces avances soient converties en subventions directes, afin de limiter l'augmentation des tarifs de sûreté et de sécurité, et de préserver la compétitivité des aéroports français. Si le ministère de l'Économie et des Finances n'a pour l'instant pas répondu favorablement à cette demande, l'UAF & FA a été néanmoins entendue s'agissant de l'exclusion des avances Covid de l'assiette déclenchant le ticket modérateur. Le nouvel arrêté relatif aux déclarations T2S intègre cette dernière mesure.

Une réflexion sur les évolutions du dispositif T2S

L'UAF & FA a, par ailleurs, mis en place fin 2024 un groupe de travail dédié au dispositif T2S, rassemblant les collaborateurs des aéroports possédant une expertise approfondie sur ce sujet et ses enjeux financiers. Ce groupe a élaboré une réponse collective au courrier adressé en décembre 2024 par la DGAC aux exploitants, portant sur la maîtrise des coûts déclarés dans le cadre du financement T2S. Cette réponse traite les dix axes identifiés par la DGAC en matière de maîtrise des dépenses régaliennes. L'UAF & FA y a renouvelé ses préoccupations quant à l'obsolescence du dispositif de financement T2S, qui ne permet déjà plus de prendre en charge la hausse des dépenses régaliennes.

Cette difficulté est accentuée par l'amortissement des équipements de standard 3, le remboursement des avances Covid et l'introduction de nouvelles technologies onéreuses pour l'inspection-filtrage des passagers (EDS Cabine, body scanners, etc.).



Table ronde sur la question des EDS Cabine et du financement des missions régaliennes lors du Congrès de l'UAF & FA en novembre 2024.

Dans une démarche proactive face à cette problématique, le groupe de travail a engagé une étude juridique approfondie sur les modalités de financement des missions régaliennes au sein des aéroports. Les résultats de cette analyse sont attendus d'ici à la fin de l'année 2025, afin d'apporter des éclairages et des recommandations pertinentes pour adapter le dispositif aux évolutions actuelles et futures.

Le financement des missions régaliennes en LFI 2025

La loi de finances pour 2024 avait transféré au pouvoir réglementaire, au détriment du Parlement, la compétence de fixation des plafonds du tarif de sûreté et de sécurité (T2S) appliqué par passager aérien. À l'occasion du projet de loi de finances pour 2025, l'UAF & FA a porté un amendement visant à rétablir cette prérogative parlementaire. Cet amendement a été adopté.

La loi de finances pour 2025 a également introduit plusieurs évolutions majeures. Pour les aéroports de classe 3, en cas de changement d'exploitant, le déficit n'est désormais plus financé par une fraction des recettes issues du tarif de péréquation aéroportuaire, mais supporté par le nouvel exploitant. Cette disposition prendra effet le 1^{er} janvier 2027.

Pour les aéroports de classe 1 et 2, le taux de prise en charge des coûts de sûreté et de sécurité (T2S) a été réduit de 94 % à 92 % lorsque le coût par passager dépasse 9 euros. Ce mécanisme, dit du ticket modérateur, instauré en 2019, ne s'applique actuellement qu'aux Aéroports de Paris, mais pourrait rapidement concerner d'autres aéroports de classe 2.

Par ailleurs, la loi de finances pour 2025 a relevé le plafond du T2S pour la classe 3 de 17,20 euros à 20 euros, à compter du 1^{er} avril 2025.

Étude sur la sociologie du passager aérien et les usages de l'avion

Mandaté par l'UAF & FA, la FNAM, Air France et ADP, le cabinet SIA Partners a publié en juillet 2025 une étude approfondie sur la sociologie des passagers et l'évolution des usages de l'avion.

Ce travail propose une analyse fine des profils voyageurs et des tendances de mobilité, en s'appuyant sur des critères sociodémographiques détaillés et sur un décryptage des comportements de déplacement.

L'étude se fonde sur les données d'enquête des aéroports (52 aéroports ont été contactés), ainsi que sur un sondage réalisé par l'Institut français d'opinion publique (Ifop). La DGAC a également accepté de partager ses données issues de l'enquête nationale auprès des passagers aériens (ENPA), source sans laquelle cette étude n'aurait pu voir le jour.

À partir de ces sources, SIA Partners a identifié quinze profils types de passagers (« personas ») permettant de cartographier les segments et d'analyser l'évolution historique des usages aériens.

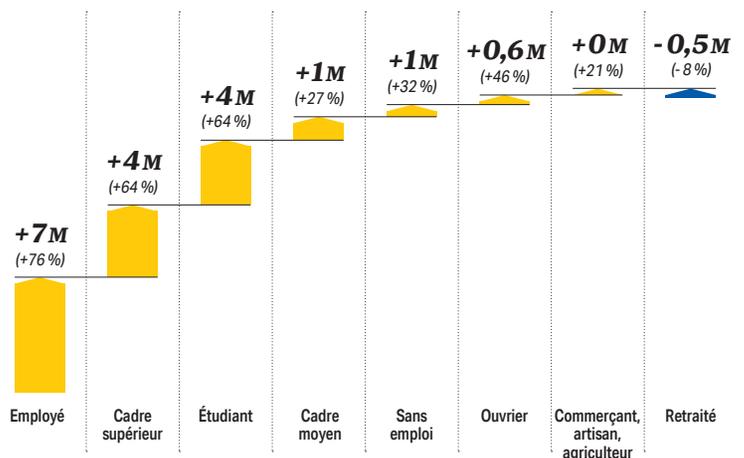
Principaux enseignements :

- Les CSP- représentent une part croissante du trafic aérien depuis 2016. Les employés constituent désormais la CSP la plus représentée parmi les actifs, malgré leur recul dans la population active occupée française sur la période 2016-2024.
- Les moins de 35 ans gagnent du poids dans l'aviation commerciale : leur part atteint 46 % en 2024, avec une progression marquée des 15-24 ans (+ 6 points), nettement surreprésentés par rapport à leur poids dans la population active (+ 7 points).
- Les vols internationaux progressent, tandis que le trafic domestique au départ de Paris recule.
- Les liaisons vers l'Europe augmentent pour les passagers voyageant pour le loisir ou rendant visite à la famille ou à des amis, tandis que les vols vers le Maghreb connaissent une forte croissance tous motifs confondus.
- Depuis 2016, la part des voyages de loisirs reste stable (48 %), mais les déplacements professionnels ont reculé de 15 %, alors que les voyages vers de la famille ou des amis ont augmenté de 50 %.

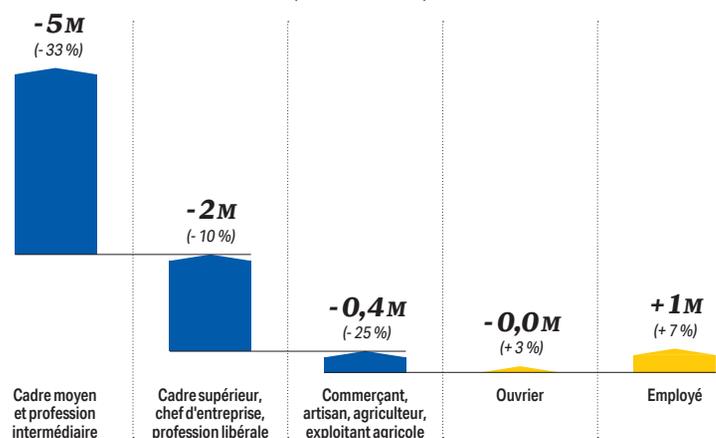
Exemple de persona identifiée

Julie, 34 ans, cadre intermédiaire à Paris, réserve deux mois à l'avance un vol aller-retour pour Naples avec une compagnie low cost. Elle part un vendredi soir après le travail avec son compagnon pour une longue semaine afin de visiter les ruines de Pompéi et de profiter de la côte amalfitaine. Elle rejoint l'aéroport Paris-Orly en métro et apprécie cette parenthèse de découverte et de détente.

ÉVOLUTION DE LA PART DES CSP DES VOYAGEURS RENDANT VISITE À DE LA FAMILLE OU À DES AMIS (2016-2024)



ÉVOLUTION DES DIFFÉRENTES CSP DES PASSAGERS VOYAGEANT POUR MOTIF PROFESSIONNEL (2016-2024)



Source : DGAC, Analyse SIA

Zoom

Le projet d'arrêté « Déclarations T2S »

L'UAF & FA s'est pleinement investie au cours de l'été 2025 dans le cadre de la consultation lancée par la DGAC portant sur la refonte de l'arrêté du 27 décembre 2022 relatif aux modalités de déclaration pour l'établissement du T2S. Dans le cadre du projet d'arrêté soumis à consultation, l'UAF & FA a formulé plusieurs propositions et observations.

01

Calendrier et modalités de déclaration

L'UAF & FA a proposé l'instauration d'un calendrier adapté aux contraintes comptables des exploitants aéroportuaires, à savoir : la remise des données réalisées pour l'année N-1 au plus

tard le 30 juin ; la transmission des prévisions pour l'année N au plus tard le 31 juillet ; et l'envoi des prévisions pour l'année N+1 avant le 15 octobre. Elle a également sollicité un report de la date

limite de dépôt des prévisions et a demandé que la validation finale par la DGAC intervienne avant le 30 septembre.

02

Prise en charge des coûts et allocation des actifs

L'UAF & FA s'est opposée à l'exclusion des frais financiers afférents aux immobilisations d'un montant inférieur à 5 000 €, estimant que tous les investissements régaliens devaient bénéficier

d'un traitement équitable. Elle a réclamé par ailleurs le maintien de la prise en charge des agents de prévenance et de préparation aux contrôles, considérant que ces personnels étaient essen-

tiels à la performance et à la maîtrise des coûts de sûreté. L'UAF & FA a ainsi suggéré une rédaction qui permettrait d'intégrer ces fonctions dans le périmètre des coûts éligibles.

03

Cybersécurité et systèmes d'information

L'UAF & FA a demandé que les coûts liés à la cybersécurité soient systématiquement intégrés dans le dispositif

T2S, conformément aux obligations réglementaires. Elle a également proposé de créer une catégorie dédiée

intitulée « Cybersécurité » dans la nomenclature des coûts.

04

EDS Cabine et travaux associés

L'Union a souhaité la suppression de la disposition qui excluait la prise en charge du surcoût lié au crédit-bail

pour l'acquisition des EDS Cabine. Elle a également plaidé pour une prise en charge intégrale des travaux de génie

civil directement imputables à l'installation des nouveaux équipements de sûreté.

05

Frais généraux et exclusions

L'UAF & FA a marqué son opposition à l'exclusion de certains frais généraux, tels que les honoraires des commissaires aux comptes, les systèmes in-

formatiques non dédiés ou encore les frais de déménagement du personnel. Elle a également souhaité que soit maintenue la possibilité de rendre ex-

ceptionnellement éligibles certains coûts non listés, notamment pour répondre à des demandes expresses des autorités.

06

Dispositions spécifiques et points de vigilance

L'UAF & FA a recommandé de préciser la définition des projets structurants et des postes d'accès routier d'inspection filtrage (PARIFs) additionnels, afin d'éviter toute difficulté d'interpré-

tation. Elle a aussi attiré l'attention sur la nécessité de prendre en compte les spécificités des aéroports ultramarins, en particulier pour le financement des systèmes de surveillance frigorifiques

et électriques. Enfin, elle a préconisé la mise en place d'un régime dérogatoire jusqu'à la fin de l'année 2029 pour l'application des nouvelles dispositions en cas de changement d'exploitant.

07

Fin de concession et continuité de l'exploitation

L'UAF & FA a insisté sur l'importance d'anticiper les risques de soldes négatifs en fin de concession pour les aéro-

ports de classe 3 et 4. Elle a également souligné la nécessité de garantir la continuité du service public aéroport-

uaire, en prévoyant des dispositifs spécifiques pour traiter les situations où aucun repreneur n'aurait été désigné.

L'UAF & FA a réaffirmé la nécessité d'une concertation approfondie et d'une analyse systématique coût-avantage pour toute nouvelle mesure réglementaire en matière de sûreté. Elle a appelé à une vigilance accrue concernant les conséquences opérationnelles, juridiques et économiques du nouveau cadre proposé, et a formulé des recommandations concrètes afin de garantir la soutenabilité ainsi que la cohérence du dispositif T2S.

Loi DDADUE

L'article 26 de la loi du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE) comprend plusieurs dispositions impactant le secteur aéroportuaire et sa régulation.

Ainsi, l'article 26 de cette loi dispose notamment que :

- L'Autorité de régulation des transports (ART) est consultée sur les projets de textes réglementaires applicables aux aéroports régulés.
- La modération tarifaire peut ne pas être appliquée par l'ART lorsqu'elle a eu pour conséquence d'empêcher, chaque année pendant une durée de cinq ans, l'exploitant de l'aérodrome de recevoir une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1 du Code des transports.
- La durée maximale des contrats pluriannuels (CRE) peut être portée à dix ans lorsque les spécificités du projet industriel de l'exploitant de l'aérodrome le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant.

L'extension de la durée maximale des CRE résulte d'une réflexion commune entre l'UAF & FA, les compagnies aériennes et la DGAC.

Consultation sur les décrets relatifs aux redevances aéroportuaires

Dans le prolongement de l'arrêté du 23 mai 2024, qui ouvrait notamment la possibilité pour quatre aéroports de bénéficier d'une caisse aménagée, la DGAC a lancé en juin 2024 une consultation publique sur deux projets de décrets relatifs aux redevances aéroportuaires, à laquelle l'UAF & FA a contribué.

Ces deux décrets (n° 2025-377 et n° 2025-378), publiés le 25 avril 2025, modifient notamment les règles encadrant la commission consultative économique (CoCoEco) et les contrats de régulation économique (CRE).

L'extension de la durée maximale des CRE résulte d'une réflexion commune entre les aéroports, les compagnies aériennes et la DGAC.

L'UAF & FA a procédé à une analyse détaillée de ces textes afin d'en identifier les impacts pour ses membres et a participé, en juin 2025, à une réunion d'information organisée par la DGAC à destination des aéroports.

Principales évolutions concernant la CoCoEco :

- l'exploitant devient secrétaire de la CoCoEco ;
- les collectivités territoriales y siègent désormais en qualité d'observateurs ;
- de nouvelles CoCoEco devront être constituées après le 28 août 2025.

Principales précisions relatives aux CRE :

- introduction d'un facteur d'ajustement en cas d'écart entre les prévisions et les résultats réels des activités non régulées ;
- clarification de l'étendue des compétences de l'ART concernant le projet de CRE ;
- rôle explicite de la CoCoEco dans la procédure d'élaboration d'un CRE.

La publication de ces décrets permet aux aéroports de Toulouse-Blagnac et de Marseille Provence d'engager officiellement leur démarche d'obtention d'un CRE.

Lancement des CRE des aéroports de Toulouse-Blagnac et de Marseille Provence

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est le premier à s'être lancé dans le grand projet d'un contrat de régulation économique (CRE) accompagné d'une caisse aménagée. Il a rapidement été suivi par l'aéroport de Marseille Provence.

L'Autorité de régulation des transports (ART) a rendu deux avis à l'été 2025 sur les avant-projets CRE pour les aéroports de Marseille Provence (AMP) et de Toulouse-Blagnac (ATB), pour la période 2026-2030. Ces avis, rendus dans le cadre du nouveau dispositif de régulation aéroportuaire issu de la réforme de 2024, posent les bases doctrinales pour l'ensemble des futurs CRE du secteur.

En synthèse, l'ART formule pour les deux dossiers des recommandations convergentes :

- renforcer la transparence et la concertation avec les usagers ;
- rééquilibrer les mécanismes incitatifs et le partage du risque ;
- davantage justifier les hypothèses économiques, les choix tarifaires et les investissements ;
- et veiller à la cohérence entre qualité de service, trajectoire de charges et incitations financières.

Ces avis constituent une référence pour l'élaboration des futurs CRE et la doctrine de régulation aéroportuaire en France.

Impact de l'ETS sur les liaisons ultramarines : l'UAF & FA monte au créneau

Dans le contexte des fortes augmentations de la TSBA, l'UAF & FA a, en 2025, sensibilisé le ministère des Outre-mer et le ministère du Tourisme sur l'impact du système européen d'échange de quotas d'émission (ETS) au regard des liaisons aériennes vers les territoires ultramarins. La mise en œuvre progressive de l'ETS, couplée à la diminution des quotas gratuits (25 % en 2024, 50 % en 2025, puis 100 % en 2026), contribue fortement à la hausse marquée du prix des billets d'avion à destination des DROM. Cette évolution menace la compétitivité des aéroports ultramarins et la pérennité de dispositifs touristiques, notamment les croisières tête de ligne.

Dans ce contexte, l'UAF & FA soutient la demande d'exemption portée par la Direction générale des outre-mer (DGOM), qui s'appuie principalement sur les conséquences de l'ETS pour le secteur maritime et les croisières. Il est ainsi attendu que le gouvernement français sollicite, lors de la rédaction du règlement Omnibus pour les régions ultrapériphériques (RUP) par la Commission européenne, une révision de la directive ETS afin :

- ▶ de prolonger jusqu'en 2040 la dérogation pour les liaisons aériennes transocéaniques entre les RUP et l'intérieur d'un même État membre (au lieu de 2030 actuellement) ;
- ▶ d'instaurer une dérogation jusqu'en 2040 pour les liaisons transocéaniques entre tout État membre et les RUP ;
- ▶ d'aménager une dérogation jusqu'au 31 décembre 2030 pour l'acheminement des croisiéristes vers les RUP ;
- ▶ de prévoir un réexamen en 2035 de la situation des RUP, sur la base d'une analyse d'impact menée par la Commission européenne, afin d'évaluer la nécessité de prolonger ou d'adapter ce régime dérogatoire.

Ces propositions devraient être intégrées par le gouvernement français dans sa position sur la révision de la directive ETS en cours d'élaboration. L'UAF & FA plaide ainsi à Bruxelles pour des aménagements législatifs, afin de préserver la connectivité et le développement touristique des territoires ultramarins.



Vie des commissions

Pouvez-vous nous présenter la commission finance en quelques mots ?

La commission finance de l'UAF & FA mobilise l'expertise des directions financières des aéroports français pour accompagner la transformation des modèles économiques de nos plateformes aéroportuaires. Dans un contexte de mutations profondes, tant sur le plan réglementaire que financier, notre mission est de proposer des solutions concrètes et adaptées aux défis auxquels nos aéroports sont confrontés.

Le résultat de nos travaux doit permettre de mieux sensibiliser les pouvoirs publics à l'impact de leurs décisions sur nos modèles économiques. Cela inclut des réflexions sur les modèles réglementaires et tarifaires, l'adaptation du mode de financement des missions régaliennes, la soutenabilité économique des plateformes aéroportuaires.

Ce travail collectif est soutenu par l'engagement de l'équipe de l'UAF & FA, qui joue un rôle clé dans la coordination de nos efforts et dans le dialogue avec les institutions nationales.

Comment la commission s'organise-t-elle pour faire avancer ses travaux ?

Notre commission repose sur un modèle collaboratif. Nous réunissons régulièrement les directions financières des aéroports français, quelle que soit leur taille, afin de garantir une représentation équilibrée des enjeux et des perspectives. Ces échanges permettent de confronter les points de vue, de partager des retours d'expérience concrets, et d'identifier des solutions adaptées à la diversité de nos membres.

Durant cette première année, la commission finance a mené plusieurs travaux structurants, à travers des groupes de travail thématiques, en lien avec les priorités stratégiques des aéroports. Parmi les réalisations marquantes :

- Une étude juridique sur le financement des missions régaliennes des aéroports, pour clarifier les enjeux liés à leur financement.



Catherine VILLE-GALI

Présidente de la commission UAF & FA « finance » et directrice financière des Aéroports de Lyon

- Des propositions d'amendement du projet d'arrêté T2S, en collaboration avec la commission sûreté, pour garantir une réglementation équilibrée et adaptée aux réalités opérationnelles des aéroports.
- Le suivi et le décryptage des évolutions de la régulation et de leurs incidences sur les modèles économiques des aéroports, avec un partage d'expérience entre membres.
- Une réflexion sur les outils de facturation pour accompagner les aéroports dans la mise en place de la facturation électronique, qui deviendra obligatoire à l'horizon 2026.
- Un focus sur l'actualité fiscale : nous avons suivi de près les évolutions législatives, notamment dans le cadre du projet de loi de finances (PLF), pour anticiper leurs impacts sur les aéroports.

Ces travaux illustrent notre volonté d'être à la fois réactifs face aux évolutions du cadre réglementaire et proactifs dans la recherche de solutions concrètes pour nos membres.

Quelles sont vos priorités pour l'année à venir ?

L'année à venir sera placée sous le signe de la consolidation et de l'approfondissement. Nos priorités s'articulent autour de 4 grands axes :

- L'adaptation à un cadre de régulation en mutation : nous avons pour ambition de mieux comprendre les enjeux de la régulation économique en nous appuyant sur des experts, économistes et universitaires. Cette démarche vise à renforcer notre capacité à

dialoguer avec les instances réglementaires et concédantes, et à défendre les intérêts des aéroports français de manière éclairée et argumentée.

- La soutenabilité financière des aéroports : la crise sanitaire a fragilisé de nombreuses plateformes. Nous devons veiller à ce que les mécanismes de régulation et de financement du T2S ne viennent pas obérer la trésorerie et les capacités de financement de nos aéroports.
- Renforcer la transversalité entre commissions : nous souhaitons intensifier les collaborations avec les autres commissions de l'UAF & FA pour proposer des évolutions réglementaires robustes et cohérentes. Le travail réalisé cette année sur le T2S et la régulation économique est un exemple concret de cette approche, que nous souhaitons généraliser.
- Consolider et intensifier les partages d'expérience : nous allons poursuivre et approfondir nos travaux sur des sujets techniques essentiels, tels que la fiscalité, la comptabilité analytique ou encore l'évolution des outils de facturation. Ces ateliers permettent d'accompagner les aéroports dans leurs transformations et de partager des bonnes pratiques.

« Nous continuerons à être une force de proposition et à apporter des solutions concrètes aux défis financiers et économiques de notre secteur en délivrant une vision claire et structurée, basée sur le travail collectif et la transversalité. »



Véronique LEMÉE- ALEXANDRE

Présidente de la commission UAF & FA
« commerces, services et immobilier »
et cheffe du département
Développement extra-aéronautique
de l'aéroport Marseille Provence

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

Après quelques années en compagnie aérienne (Air France), voilà presque une vingtaine d'années que je travaille au développement de l'aéroport Marseille Provence : j'ai passé quinze ans au développement aéronautique (développement de la desserte aérienne), et cela va bientôt faire cinq ans que j'ai pris en charge le périmètre extra-aéronautique (commerces et services, immobilier, parcs autos et accès...) au sein de la direction commerciale et marketing.

J'ai repris la présidence de la commission UAF & FA « commerces et services » au printemps 2025, et pour la coprésidence, j'ai la chance d'être accompagnée de Laetitia LETAMENDIA, en charge du même périmètre (extra-aéronautique) pour l'aéroport de Biarritz.

Nous avons posé le rythme des réunions de commission pour l'année à venir. Nous nous réunissons trois à quatre fois par an, et assurerons au moins deux commissions en présentiel selon l'actualité : à Paris, en région ou en Europe, comme nous avons pu le faire l'an dernier (Marseille, Berlin).

Quels projets la commission a-t-elle réalisés récemment ?

L'ordre du jour des commissions est généralement dense, et la fréquentation importante (environ dix aéroports représentés, pour une quinzaine de participants). Nous partageons nos nouveaux concepts commerciaux, les innovations du moment, et n'hésitons pas à aller chercher de l'inspiration dans des aéroports étrangers récemment rénovés.

À titre d'exemple, nous nous sommes intéressés en 2025 au développement et à la modernisation de l'activité de location de voiture dans nos aéroports. Pour comprendre le dimensionnement d'un bâtiment de type « car rental center », nous avons organisé une visite des installations à l'aéroport de Berlin, et conduit une étude cofinancée par quatre aéroports (Marseille, Toulouse, Bordeaux et Bâle-Mulhouse).

Sur la partie innovation, nous échangeons sur les bonnes pratiques, c'est ce qui nous a conduits à organiser en mars 2025 une réunion de commission à la station F à Paris, lieu d'incubation de start-ups, dont OneFlash qui a organisé la visite (OneFlash propose des bornes de distribution de batteries portables en libre-service, récemment déployées avec succès à l'aéroport Marseille Provence).

Quels sont vos projets pour la commission commerces ?

Nous conduisons actuellement une étude sur l'évolution des comportements en travel retail des générations Z et des seniors. Pour cela, nous avons produit un cahier des charges (l'équipe de Toulouse s'en est chargée), et avons déjà choisi le cabinet d'étude. Cette étude sera financée par l'UAF & FA, et sa restitution est prévue pour la fin de l'année. Les aéroports ont des actualités et des attentes spécifiques, ainsi que des calendriers de consultation et de travaux différents, mais je ne doute pas que cette étude sera utile à toute la communauté aéroportuaire, et j'en profite pour remercier l'UAF & FA de nous accompagner.

« Pour 2026, nous avons déjà identifié des visites à organiser (Nice) ainsi que des sujets à débattre sur l'évolution des attentes de nos passagers, l'analyse de leur satisfaction sur le parcours commercial, la gestion des flux, la captation des données d'affluence, etc. » ➤

Juridique

En 2025, l'UAF & FA s'est fortement mobilisée pour défendre le maintien des aides au fonctionnement en faveur des petits aéroports régionaux, dans le contexte de la refonte des textes européens sur les aides d'État. Elle a participé activement aux consultations sur la révision des lignes directrices de 2014 et du RGEC, alerté les autorités françaises sur les risques liés à la suppression de ces aides et plaidé pour leur prolongation au-delà de 2027. L'UAF & FA a également demandé l'extension du RGEC à un plus grand nombre d'aéroports, obtenant le soutien officiel du gouvernement français pour porter ces revendications auprès des instances européennes.

Aides d'État : la refonte des textes est en cours à Bruxelles

Les lignes directrices de 2014 et le règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) ont fait l'objet, en 2024 et 2025, d'un processus de consultation en vue de leur refonte. Consciente de la fragilité des équilibres économiques des aéroports régionaux, l'UAF & FA défend à Bruxelles une position ambitieuse, visant à garantir la possibilité d'octroyer des aides au fonctionnement au-delà de 2027. Toutefois, la Commission européenne se montre actuellement réticente à proroger ces aides et manifeste peu d'ouverture quant à un assouplissement du dispositif d'aides aux compagnies aériennes, dans le contexte de mise en œuvre des priorités du Green Deal.

Dans la perspective de la réforme des aides aux aéroports, l'UAF & FA a œuvré à la constitution d'un front commun avec l'ACI Europe à Bruxelles et la DGAC, afin de renforcer la défense des intérêts des aéroports régionaux auprès des instances européennes.

La nouvelle version des lignes directrices est attendue pour le deuxième trimestre 2027, tandis que celle du RGEC devrait être publiée au quatrième trimestre 2026.

Attentive aux équilibres économiques fragiles des aéroports régionaux, l'UAF & FA défend une position ambitieuse sur les aides d'État à Bruxelles.

PROGRAMME

Commission juridique UAF & FA en 2024-2025

26 septembre 2024

Réunion au siège de l'UAF & FA

- Présentation DGAC sur le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) en contexte aéroportuaire
- Présentation du cabinet d'avocats CMS Francis LEFEBVRE, avec un focus sur la question prioritaire de constitutionnalité (QPC) de l'UAF & FA sur la taxe sur l'exploitation d'infrastructures de transport de longue distance (TEITLD)

5 décembre 2024

Réunion à l'aéroport de Strasbourg

- Présentation du courtier Marsh sur l'assurance des risques Cyber
- Visite du Conseil de l'Europe

27 février 2025

Réunion au siège de l'UAF & FA

- Présentation du cabinet d'avocats DAC Beachcroft sur la responsabilité environnementale et les PFAS

20 mai 2025

Réunion à l'aéroport de Toulouse

- Présentation de la démarche Conformité & IA de l'aéroport de Toulouse
- Présentation du courtier AON sur les assurances flotte automobile, responsabilités des dirigeants, risques climatiques
- Présentation de LexisNexis sur l'IA juridique (Lexis+AI)

Réunion de la commission juridique UAF & FA à Strasbourg les 5 et 6 décembre 2024 – Visite du Conseil de l'Europe.



Consultation européenne sur le cadre réglementaire aéroportuaire

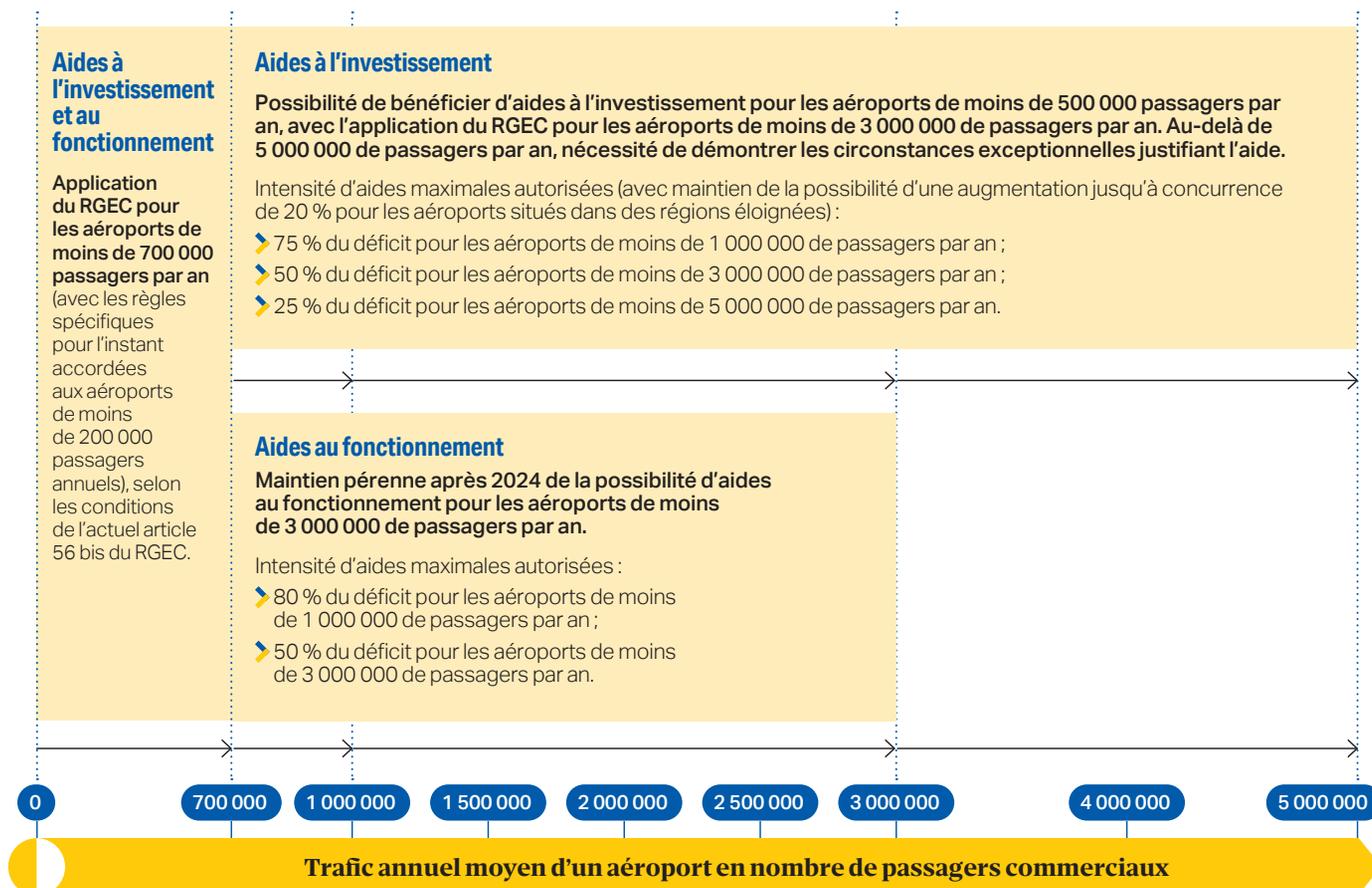
En août 2025, la Commission européenne a lancé une consultation publique portant sur trois textes fondamentaux du secteur aéroportuaire : le règlement relatif aux créneaux, la directive sur les redevances et la directive sur l'assistance en escale. Cette initiative vise à évaluer dans quelle mesure le cadre législatif actuel permet d'atteindre ses objectifs initiaux en matière d'efficacité dans l'utilisation des capacités aéroportuaires, de concurrence loyale, de transparence et de qualité de service.

En coordination avec ACI Europe et ses membres, l'UAF & FA a activement contribué à cette consultation. Elle a notamment mis en avant la pertinence et

l'adéquation de la directive de 2009 sur les charges aéroportuaires au regard des enjeux actuels du secteur. En revanche, concernant le règlement Slot et la directive assistance en escale, l'UAF & FA a souligné plusieurs limites du cadre existant, notamment en matière de flexibilité opérationnelle et de prise en compte des spécificités locales.

Enfin, l'UAF & FA a réaffirmé, au-delà des textes réglementaires existants, la nécessité d'une harmonisation de la fiscalité du transport aérien à l'échelle européenne, condition essentielle pour garantir une concurrence équitable entre les différents acteurs du transport aérien.

SCHÉMA RÉCAPITULATIF DES PROPOSITIONS DE L'UAF & FA RELATIVES AU RÉGIME DES AIDES D'ÉTAT AUX AÉROPORTS



Zoom

Aides d'État : Mobilisation pour le maintien des aides au fonctionnement des petits aéroports régionaux

Dans le cadre de la révision des lignes directrices européennes de 2014 relatives aux aides d'État au secteur aéroportuaire, l'UAF & FA s'est mobilisée afin de défendre le maintien des aides au fonctionnement en faveur des petits aéroports régionaux. Par un courrier adressé le 16 juillet au ministre délégué aux Transports, l'UAF & FA a exprimé ses vives préoccupations quant au risque de suppression de ces aides à compter de 2027, notamment pour les plateformes accueillant plus de 200 000 passagers par an. L'UAF & FA a rappelé l'importance stratégique de ces infrastructures pour l'aménagement du territoire, la mobilité des populations et le dynamisme économique régional.

Face à la position restrictive adoptée par la Direction générale de la concurrence (DG COMP), l'UAF & FA a sollicité une intervention déterminée des autorités françaises auprès des instances européennes, afin d'obtenir la prolongation des aides au fonctionnement au-delà de 2027 pour les aéroports de moins d'un million de passagers, ainsi que l'extension du régime général d'exemption par catégorie (RGEC) aux aéroports accueillant jusqu'à 700 000 passagers annuels. L'UAF & FA a souligné que l'impact concurrentiel de ces aéroports demeure très limité et que les politiques d'aménagement aéroportuaire doivent rester sous la responsabilité des autorités nationales et locales.

Dans sa réponse, le ministre délégué aux Transports a confirmé l'engagement des autorités françaises à défendre, à Bruxelles, le maintien de ces dispositifs de soutien, au moins pour les aéroports de moins d'un million de passagers par an. La France a également plaidé pour l'extension du RGEC à la catégorie des aéroports accueillant jusqu'à 700 000 passagers annuels. Le ministre a réaffirmé le soutien entier de l'État à la position portée par l'UAF & FA, considérant la reconduction des aides au fonctionnement comme essentielle à la vitalité et à l'équilibre des territoires.

L'UAF & FA plaide pour le maintien de l'exemption ReFuelEU dans les DROM

Le 24 février 2025, l'UAF & FA a officiellement saisi le ministre délégué aux Transports afin d'attirer son attention sur la question cruciale de l'exemption ReFuelEU pour les départements et régions d'outre-mer (DROM). Dans ce cadre, l'UAF & FA a sollicité le maintien de cette dérogation prévue par la réglementation européenne, estimant qu'une application stricte du dispositif dans les DROM risquerait d'augmenter significativement les coûts du transport aérien, en raison de l'obligation d'utiliser des carburants d'aviation durables (SAF).

L'UAF & FA a souligné que la mise en œuvre de ReFuelEU dans les territoires ultramarins compromettrait la compétitivité des compagnies aériennes et pourrait ainsi fragiliser le secteur touristique et l'économie régionale. L'organisation a également mis en lumière les obstacles spécifiques rencontrés par les DROM, tels que la faible capacité de production locale de SAF et les contraintes fiscales particulières, notamment la taxe d'octroi de mer, qui rendent l'importation de ces carburants encore plus complexe.

Au regard de ces éléments, l'UAF & FA considère que le maintien de la dérogation constitue une mesure indispensable pour préserver la compétitivité des DROM et assurer une mise en œuvre équitable et adaptée des politiques de décarbonation au sein de l'Union européenne.

Social & Ressources humaines

Tout au long de l'année 2025, l'UAF & FA a réaffirmé son engagement dans le domaine Social & RH par des initiatives innovantes soutenant l'égalité professionnelle, l'adaptation des modes de recrutement et intégrant la nécessaire réflexion sur l'utilisation de l'intelligence artificielle dans les aéroports. Grâce à des partenariats et outils concrets, l'UAF & FA anticipe les évolutions de l'emploi et renforce l'attractivité du secteur aéroportuaire tout en promouvant une gestion sociale responsable.

Accompagnement sur les problématiques sociales

En 2025, l'UAF & FA a accompagné de manière constante les services RH des aéroports dans la gestion de leurs problématiques quotidiennes, en leur apportant conseils et appui opérationnel.

Dans cette logique de soutien, une veille juridique approfondie a été mise en place en partenariat avec le cabinet Barthélémy Avocats, offrant un décryptage régulier des évolutions réglementaires et une anticipation de leurs impacts. Ces rendez-vous d'échange, conçus pour anticiper mais aussi accompagner les services RH, leur donnent les clés pour comprendre et appliquer efficacement les réformes en cours ou à venir. À titre d'exemple, la

mise en œuvre de la directive 2023/970 sur la transparence des rémunérations – renforçant les obligations en matière d'égalité salariale entre femmes et hommes – a fait l'objet d'un webinaire dédié permettant ainsi aux professionnels RH de se préparer en amont.

Par ailleurs, l'UAF & FA a intensifié ses travaux autour des outils pratiques mis à la disposition des équipes RH : élaboration d'un kit « Les basiques de la convention collective » et enrichissement du kit RH, afin d'apporter des réponses claires, structurées et accessibles à l'ensemble des questions sociales et conventionnelles rencontrées au quotidien.

Groupe de travail : l'intelligence artificielle

Face à l'essor rapide de l'intelligence artificielle (IA) et à ses impacts majeurs dans le secteur aéroportuaire, l'UAF & FA a initié en 2025 la création d'un groupe de travail entièrement dédié à cette thématique stratégique. Ce groupe a pour vocation d'accompagner les aéroports dans l'appropriation concrète de l'IA, en proposant notamment le développement d'un module de sensibilisation spécifique à destination de l'ensemble des salariés. Ce module a pour objectif d'accélérer l'acculturation des équipes à l'intelligence artificielle, d'identifier les opportunités offertes par ces technologies, tout en renforçant la capacité à anticiper et à maîtriser les risques associés à leur déploiement.

UN ATELIER AUX RENCONTRES DU TOUQUET

Les nouvelles façons de recruter

À l'occasion des Rencontres de l'UAF & FA au Touquet-Paris-Plage, un atelier de réflexion a été consacré aux nouvelles méthodes de recrutement dans le secteur aéroportuaire. Dans un contexte marqué par une tension persistante sur le marché de l'emploi et une évolution rapide des attentes des candidats, cet atelier visait à proposer des solutions concrètes, à partager des retours d'expérience pertinents et à ouvrir de nouvelles perspectives pour transformer les pratiques RH du secteur.

Les échanges ont permis d'identifier les grandes tendances actuelles : diversification et digitalisation des canaux de recrutement, valorisation accrue de la marque employeur, quête de sens et d'agilité professionnelle de la part des candidats. L'atelier a également souligné l'importance croissante des outils d'évaluation, tels que

l'assessment, pour fiabiliser les recrutements et garantir une performance durable au sein des équipes. Un point fort de la session fut le partage d'un retour d'expérience par la société Logyx sur le dispositif de recrutement déployé spécifiquement lors des Jeux olympiques de Paris 2024, démontrant que l'innovation est indispensable pour répondre à des besoins de recrutement massifs tout en maintenant l'exigence de qualité.

Ce temps d'échange particulièrement riche a nourri la réflexion collective quant à l'évolution des pratiques RH dans le transport aérien, encourageant la profession à s'adapter en permanence aux défis contemporains et à anticiper les mutations du marché de l'emploi.



Atelier des Rencontres UAF & FA du Touquet sur les nouvelles façons de recruter avec la participation des sociétés Monster, Aon et Logyx.

Social & Ressources humaines

En outre, ce dispositif permettra aux aéroports de se mettre en conformité avec l'article 4 du règlement européen sur l'intelligence artificielle (RIA), en intégrant les exigences réglementaires dans la formation des équipes. Le module sera également conçu comme une véritable base de connaissances collective, centralisant les usages, les bonnes pratiques et les enjeux spécifiques liés à l'IA dans l'environnement aéroportuaire.

Par la suite, les travaux du groupe de travail porteront sur la mise à jour des fiches métiers du secteur, afin d'y intégrer les compétences émergentes et les nouveaux savoir-faire indispensables à l'utilisation de l'intelligence artificielle dans les métiers de l'aéroport. Cette démarche vise à anticiper l'évolution des profils recherchés, à préparer les équipes aux transformations du marché de l'emploi et à garantir l'attractivité et la compétitivité des aéroports français face aux nouveaux défis technologiques.

Les travaux d'Air EDEC 2025

La branche professionnelle du transport aérien et l'ensemble de ses représentants, la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle (DGEFP), l'opérateur de compétences AKTO et la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) ont signé un engagement de développement de l'emploi et des compétences baptisé Air'EDEC. Cet accord vise à soutenir l'emploi dans le secteur, à répondre à ses besoins de recrutement et à renforcer son attractivité.

En 2025, les initiatives engagées dans le cadre d'Air'EDEC ont abouti à la production de livrables autour de plusieurs axes majeurs :

- Politique RSE de branche : élaboration d'une charte d'engagement et d'un référentiel RSE, incluant notamment la mise à disposition d'un outil d'auto-diagnostic pour les entreprises.
- Diagnostic sectoriel sur le handicap : réalisation d'un état des lieux au sein des différentes entreprises de la branche et lancement, à l'automne, de groupes de travail destinés à approfondir ce diagnostic sectoriel.

L'UAF & FA continue de s'impliquer activement dans l'ensemble des travaux menés dans le cadre d'Air'EDEC 2025.

Dans la même dynamique, l'UAF & FA, en partenariat avec la FNAM et Aérométiers, accompagne la promotion des métiers aéroportuares à travers la création de vidéos (par exemple sur le métier d'agent AFIS avec l'aéroport d'Orléans) et de photoreportages mettant en lumière divers métiers, avec un focus particulier sur ceux liés à l'aviation bas carbone. L'UAF & FA a mis en relation l'aéroport de Perpignan et Aérométiers afin de réaliser un focus sur plusieurs métiers du secteur.



Référent Gestion différenciée des milieux naturels



Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA)



Responsable Qualité environnement (Installation du protocole Lépinoc)



La à parole

Valérie BROUTIN

DRH des Aéroports de la Côte d'Azur

Quel est le rôle de l'UAF & FA dans les négociations sociales de la branche du transport aérien ?

Bien que l'UAF & FA ait transféré sa représentativité sociale à la FNAM pour la période 2025-2028, elle reste pleinement investie dans les instances paritaires de la branche. Cette présence active permet de garantir que les points de vue, les demandes et les positions des aéroports soient entendus dans les discussions sociales.

Quels accords majeurs ont été conclus cette année ?

Trois accords structurants ont été signés en 2025 :

- l'avenant n° 100 relatif aux salaires minima 2025, qui prévoit une revalorisation du premier coefficient de la grille salariale tout en maintenant les écarts entre les différents niveaux ;
- l'adoption à l'unanimité par les organisations syndicales de l'accord sur les moyens complémentaires dédiés au dialogue social, prévoyant l'octroi de 120 jours supplémentaires à cet effet ;
- la signature d'un accord ainsi que d'un avenant à l'accord existant sur la définition des catégories objectives ouvrant droit aux dispositifs de prévoyance.

Comment les aéroports sont-ils représentés dans ces instances ?

La représentation des aéroports dans les instances paritaires de la branche est assurée de manière collective. En tant que DRH des Aéroports de la Côte d'Azur, j'interviens aux côtés de Pauline DEMEULENAERE, juriste en droit social à l'UAF & FA, pour porter la voix de l'ensemble des aéroports. Cette présence permet de défendre de manière crédible les enjeux spécifiques du secteur aéroportuaire, que

ce soit dans les groupes de travail organisés par la FNAM ou lors des réunions de négociation de la branche. C'est une manière concrète de garantir que les réalités du terrain aéroportuaire soient prises en compte dans les décisions sociales de la branche.

Quels sont les chantiers à venir pour 2026 ?

Deux sujets sont inscrits à l'agenda :

- l'ouverture de négociations sur la prévoyance décès applicable aux non-cadres ;
- le lancement des travaux de révision des classifications, qui se poursuivront tout au long de l'année 2026.

Ces chantiers sont essentiels pour adapter les dispositifs sociaux aux évolutions du secteur et aux réalités des métiers.



Focus

Féminisons les métiers de l'aéroportuaire

À l'occasion de la 4^e édition des Rencontres Féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial, organisée sur la base aérienne 106 de Bordeaux-Mérignac, l'UAF & FA a officiellement adhéré à la charte « Féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial », le 14 mars 2025.

Cette démarche s'inscrit pleinement dans la volonté de l'UAF & FA de promouvoir la mixité professionnelle et de renforcer l'égalité entre les femmes et les hommes dans les métiers techniques et scientifiques du secteur aéroportuaire. Dans un contexte où les perspectives de recrutement du secteur demeurent élevées, il est d'autant plus important de maintenir dans la durée les actions en faveur de la mixité des métiers scientifiques et techniques. L'UAF & FA considère cet engagement comme un levier à la fois économique, managérial et éthique.

Par la signature de la charte, l'UAF & FA s'engage à mener une politique active en faveur de l'égalité professionnelle, à contribuer à l'observatoire de la parité dans le secteur, à partager les bonnes pratiques avec les autres membres et à participer aux actions labellisées Féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial, coordonnées par Aérométiers et les acteurs du secteur : création de contenus, conférences, tables rondes, visites de sites, concours bisannuel et les Rencontres Féminisons.

Des réunions mensuelles rassemblant l'ensemble des correspondants Féminisons permettent de suivre en œuvre de ces engagements et de préparer les prochaines actions collectives. L'UAF & FA est pleinement mobilisée dans cette dynamique.

Nicolas GROS, président d'Aérométiers, est intervenu lors des Rencontres du Touquet-Paris-Plage de l'UAF & FA afin de présenter le label Féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial, et d'échanger avec les acteurs du secteur sur les enjeux de la mixité professionnelle.

Catherine VASSAUX

Responsable RH et carrières de l'aéroport de Bordeaux, présidente de la commission RH, représentante de l'UAF & FA au CA d'Aérométiers

« **Le secteur aéroportuaire est engagé depuis des années dans l'égalité professionnelle. La diversité et la technicité de nos métiers nécessitent des politiques sociales pionnières sur la féminisation des talents. Cette signature de la charte « Féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial » confirme les ambitions fortes des aéroports à prioriser cet enjeu majeur de société, vecteur de performance et de durabilité.** »



L'UAF & FA au Salon du Bourget 2025 sur le stand Féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial.



Catherine VASSAUX, sur la droite, présidente de la commission RH, a procédé à la signature de la charte en date du 14 mars 2025.



Présentation du label Féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial par Nicolas GROS lors des Rencontres UAF & FA du Touquet.



Prospective

L'UAF & FA s'engage dans le projet AEROPLUM

L'UAF & FA s'est engagée activement en 2025 dans le projet AEROPLUM, une initiative de prospective collaborative visant à explorer le futur des plateformes aéroportuaires, leurs liens avec les territoires, ainsi que l'évolution des usages et des mobilités sol-air associées. Ce projet, coordonné par le CEA et réunissant une dizaine de partenaires majeurs du secteur (technologies, énergie, aménagement, mobilité, aéroports...), s'inscrit dans une démarche innovante et ouverte. Il vise à décloisonner les réflexions internes des acteurs, à croiser les expertises et à co-construire des scénarios prospectifs à horizon 2050 pour différentes typologies d'infrastructures aéroportuaires.

AEROPLUM ambitionne d'aborder les enjeux du secteur aérien et aéroportuaire sous l'angle des dynamiques territoriales, en intégrant les évolutions infrastructurelles et fonctionnelles des plateformes, les attentes des collectivités locales, et les nouvelles pratiques de mobilité. L'objectif est de dépasser les projections classiques axées sur la performance et la

capacité, pour intégrer les fluctuations contextuelles liées aux enjeux environnementaux, numériques et énergétiques (datas, IA, hydrogène, solaire, etc.).

Le projet se déroule sur dix mois, alternant ateliers thématiques en présentiel et sessions de partage d'expertise en distanciel. L'UAF & FA participe pleinement à la coconstruction des contenus, mobilisant ses adhérents lors des ateliers et des sessions de partage de connaissance, et contribuant à l'élaboration de scénarios exploratoires et de représentations collectives futuristes sur la transformation des infrastructures aéroportuaires.

Par son engagement dans AEROPLUM, l'UAF & FA affirme sa volonté d'être un acteur pionnier dans la réflexion sur l'avenir du secteur, en nourrissant les réflexions stratégiques des décideurs et des parties prenantes du domaine aérien et aéroportuaire.



Sûreté & Facilitation

En 2025, l'UAF & FA a intensifié son engagement en faveur de l'innovation en sûreté aéroportuaire, notamment par la participation à des projets de surveillance intelligente, le renforcement des compétences des agents grâce à un «Challenge Imagerie» et l'adaptation des procédures aux évolutions réglementaires et technologiques. L'organisation a également mis l'accent sur la valorisation et la formation des professionnels de la sûreté et a accompagné, tout au long de l'année, les aéroports dans la mise en œuvre de l'EES.



Projet PANDRONE.AI, le futur de la protection périmétrique aéroportuaire

L'UAF & FA a pu intégrer en 2025 le comité consultatif du projet PANDRONE.AI porté par l'aéroport de Bordeaux. L'objectif pour l'UAF & FA est de pouvoir suivre l'avancement du projet et le cas échéant d'enrichir la démarche et de garantir la cohérence du projet avec les attentes réglementaires, opérationnelles et stratégiques.

L'ambition de PANDRONE.AI est le développement de solutions combinant drones autonomes et intelligence artificielle pour répondre aux défis croissants de la sécurisation des zones aéroportuaires : les intrusions, les actes de malveillance et leurs conséquences opérationnelles majeures. Cette initiative vise à développer la première solution automatisée et modulaire de surveillance périmétrique aéroportuaire et d'infrastructures critiques.

Soutenu par un financement de 3,7 millions d'euros de l'Agence nationale de la recherche (ANR) dans le cadre de l'initiative France 2030, ce projet ambitieux rassemble dix-sept acteurs de l'écosystème de Bordeaux Métropole et néo-aquitain : institutions académiques, entreprises technologiques et experts de la sûreté. Ensemble, ils développent des briques technologiques avancées qui seront testées par le centre d'essais CESA Drones, puis intégrées par OMNITECH Security dans une solution industrialisable et commercialisable d'ici 2028.

Organisation du tout premier «Challenge Imagerie» pour les agents de sûreté

Le «Challenge Imagerie» pour les agents de sûreté sera organisé pour la toute première fois en 2025-2026, à l'initiative d'Aéroports de Paris, d'Aéroports de Lyon, du Syndicat des entreprises de sûreté aérienne et aéroportuaire (SESA) et de leurs partenaires (UAF & FA, Logyx, DGAC).

Cette compétition entre aéroports francophones a pour objectif principal de renforcer les compétences des agents de sûreté dans l'analyse d'images radioscopiques, en simulant des situations réelles de détection d'objets interdits ou dangereux. Il s'inscrit dans le cadre du suivi du RETEX TPSO piloté par la DGAC.

C'est un moyen stimulant qui permettra de :

tester la réactivité et la précision des opérateurs face à des menaces dissimulées ;	partager les bonnes pratiques entre aéroports et harmoniser les niveaux de compétence ;	créer une émulation positive entre les équipes pour améliorer la vigilance collective ;	mettre à jour les connaissances sur les techniques de dissimulation et les nouvelles menaces.
--	---	---	---

Pour cette première édition, 25 aéroports français et francophones relèvent le défi !

Les qualifications ont lieu en distanciel au mois d'octobre 2025, avant une phase en présentiel à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en mars 2026 pour décrocher la victoire.



Sûreté & Facilitation

EDS Cabine

En 2024, les certificats des EDS Cabine de norme 3 (C3) ont été suspendus à la suite de tests réalisés sur des EDS Cabine aux États-Unis, plusieurs machines n'ayant pas été en mesure de détecter certaines menaces liquides de grand volume. Face à ce constat préoccupant, les autorités compétentes ont décidé de maintenir la restriction actuelle limitant l'emport des liquides, aérosols, gels (LAG) à 100 ml par contenant. Pour lever ces freins et garantir une détection efficace, une révision de la méthodologie de certification des menaces liquides était devenue obligatoire. Plusieurs états (Royaume-Uni, Pays-Bas, Allemagne, Espagne et France) ont été mandatés pour contribuer à l'élaboration de cette nouvelle méthodologie sous l'égide d'un groupe de travail de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC).

Les travaux ont abouti puisqu'au niveau français le STAC a recertifié pour la première fois en juillet 2025 un EDS Cabine C3. Le certificat européen a été attribué dans la foulée, et des travaux sont toujours en cours pour recertifier l'ensemble des machines des différents équipementiers.

Au niveau français, une nouvelle version du plan de déploiement des EDS Cabine et, grande nouveauté, des scanners de sûreté (body scanners) a été présentée aux exploitants d'aéroports et à l'UAF & FA en juin 2025.

Cette feuille de route a pour ambition de tracer les grandes lignes de l'adoption des nouveaux équipements, même si les délais envisagés paraissent à ce stade trop courts au regard du temps nécessaire pour sanctuariser les budgets, mener les études d'implantation, passer les marchés, réaliser les travaux nécessaires, former les agents...

L'UAF & FA a grandement insisté sur la question du financement des missions régaliennes, avec le mur d'investissement qui va se présenter très rapidement avec la nécessité du déploiement des nouveaux équipements

GT ADS du futur : mieux se préparer à une révolution copernicienne

À l'aune de l'arrivée de nouveaux équipements (EDS Cabine et body scanners) qui vont révolutionner l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages cabine, il est essentiel de ne pas oublier le volet humain d'un tel changement de paradigme.



Plus d'informations

R&S® QPS201
Pour la sûreté aéroportuaire

ROHDE & SCHWARZ



À l'initiative du Conseil national de la sûreté de l'aviation civile (CNS), la DGAC a lancé un groupe de travail pour réfléchir à l'évolution du métier d'agent de sûreté (ADS).

Trois sujets principaux émergent de ces travaux avec les différentes parties prenantes :

01

La possible évolution de la doctrine DGAC dans laquelle sont définies les missions des ADS, notamment, en amont du poste d'inspection filtrage (PIF), en distinguant celles qui relèvent soit des ADS soit des agents de prévenance, ainsi que la promotion du rôle essentiel tenu par les encadrants non œuvrants au sein de la chaîne de sûreté.

02

La mise en œuvre du métier d'ADS avec l'évolution des dispositifs de formation des agents afin de les préparer efficacement à l'utilisation des nouveaux équipements et une réflexion à mener avec les équipementiers et les intégrateurs pour une prise en compte de l'ergonomie des lignes.

03

Et enfin, la prise en compte de la durée d'analyse de l'image et une réflexion sur l'affichage de l'alarme ou non par l'agent de 1^{er} niveau.

L'EES dans les aéroports français : état d'avancement et perspectives

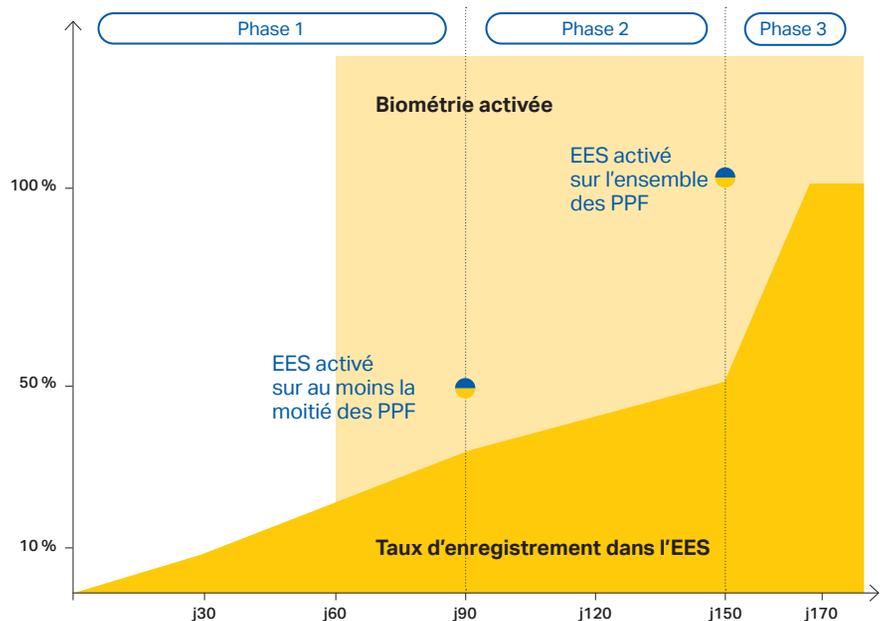
Le 1^{er} septembre 2025, le Comité consultatif EES – vecteur aérien, réunissant les principaux aéroports français et les administrations concernées, s'est penché sur l'état de préparation du secteur aérien à l'entrée en service du système européen d'entrée/sortie (EES), prévue pour le 12 octobre 2025.

La France s'est engagée dans un plan de déploiement ambitieux mais précautionneux, visant à activer les fonctionnalités biométriques sur la majorité des plateformes dès le lancement, mais de façon limitée en tenant compte des spécificités locales et des pics d'activité.

Les travaux se poursuivent pour finaliser les installations et améliorer la fiabilité des kiosques de préenregistrement ainsi que des outils de supervision comme les tablettes pour kiosques.

La DGAC a lancé un groupe de travail pour réfléchir à l'évolution du métier d'agent de sûreté

DÉTAIL DE LA PÉRIODE DE 6 MOIS POUR LA PROGRESSIVITÉ D'EES À PARTIR DU 12 OCTOBRE



Source : ministère de l'Intérieur

Sûreté & Facilitation



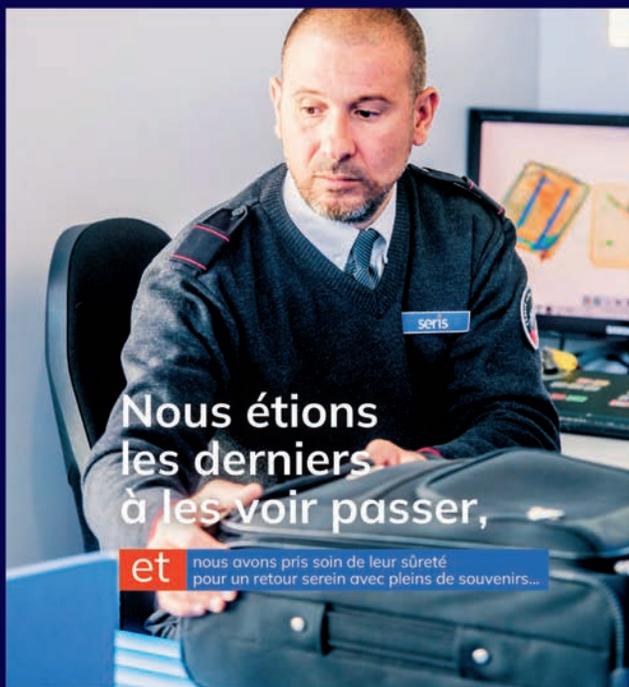
Un des visuels mis à disposition, par l'Union européenne, aux aéroports pour leur permettre de communiquer auprès de leurs passagers les nouvelles procédures liées à la mise en place de l'EES.

Du côté des sas PARAFE, les évolutions sont attendues courant 2026 pour les rendre pleinement compatibles avec l'EES.

La période de progressivité de l'entrée en vigueur de l'EES devrait permettre d'éviter la congestion des frontières dans les premiers mois, mais l'UAF & FA reste particulièrement inquiète sur les temps de traitement unitaire (TTU) au kiosque et à l'aubette, qui augmentent significativement les temps d'attente surtout lorsque l'EES sera pleinement opérationnel à partir de la saison été 2026. La réussite du déploiement tiendra beaucoup à la mise en œuvre de la compatibilité entre l'EES et les sas PARAFE. Elle repose également sur une communication efficace auprès des passagers et des compagnies aériennes. La campagne européenne a

débuté le 15 septembre 2025, relayée au niveau national par les sites officiels et les compagnies, afin d'informer les voyageurs sur les nouvelles procédures et d'éviter la congestion aux frontières.

Si la France reste optimiste quant au lancement de l'EES, elle demeure attentive aux enjeux de fluidité, d'image pour le pays et de sécurité. La collaboration entre gestionnaires, administrations et prestataires techniques sera essentielle pour relever collectivement ce défi majeur.



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

SERIS Airport Services, expert en sûreté aéroportuaire.



People
and
Technology

Activité Aéroportuaire

AVSEC ACI WORLD BORDEAUX

À l'invitation de l'aéroport de Bordeaux qui accueillait le 58^e World Security Standing Committee de l'ACI World (Comité Sûreté d'ACI World) du 14 au 16 mai 2025, l'UAF & FA a pu présenter ses travaux récents et l'état des réflexions des aéroports français sur de nombreux sujets ayant trait à la sûreté : financement des missions régaliennes, déploiement des nouvelles technologies (EDS Cabine, body scanners...), attractivité des métiers de la sûreté, renforcement de la culture sûreté...

Ce fut une très belle opportunité pour échanger pendant plusieurs jours avec des aéroports venus de toute la planète (États-Unis, Japon, Australie, Singapour, Colombie, Hong Kong, Ghana...) et partager les retours d'expérience et bonnes pratiques des exploitants dans des contextes différents.



Les membres du comité sûreté d'ACI World, lors de la 58^e édition.

Et si contrôler devenait synonyme de fluidité ?



X-LANE

La nouvelle ligne Poste d'Inspection Filtrage bas carbone et interactive.

Pensée pour conjuguer confort, ergonomie et rapidité, aussi bien pour les passagers que pour les agents aéroportuaires.

Grâce à une fluidité accrue, une adaptabilité à tous les EDS et une surface d'encombrement réduite... Elle permet une optimisation de vos CAPEX et OPEX.

Le contrôle n'a jamais été aussi simple.

Vos passagers vont vous remercier !

contact@tgconcept.com | www.tgconcept.com

X-LANE

une innovation signée

TGCONCEPT
EXPERTS SUR TOUTE LA LIGNE

Sûreté & Facilitation

PROGRAMME

Commission sûreté UAF & FA en 2024-2025

10 octobre 2024

Réunion au siège de Bosch Security Systems à Saint-Ouen

- Présentation des produits et technologies Bosch pour le secteur aéroportuaire (vidéoprotection, sonorisation...)
- Présentation par Ergotec de l'étude UAF & FA-SESA sur les conditions de travail des agents de sûreté

17 décembre 2024

Réunion à l'aéroport de Bordeaux

- Présentation du projet PANDRONE.AI pour la surveillance périmétrique par drone et robotique

27 février 2025

Réunion à l'aéroport de Nice

- Présentation du scanner de sûreté Janus de CEIA et de l'expérimentation Vision Sûreté menée à Nice
- Présentation de l'outil Identifiles de gestion des badges verts et laissez-passer véhicule

29 avril 2025

Réunion au siège d'ALCEA, Groupe ASSA ABLOY, à Villebon-sur-Yvette

- Présentation des produits et technologies d'ALCEA pour le secteur aéroportuaire (vidéoprotection, contrôle d'accès, gestion de clés, protection périmétrique...)



Réunion de la commission sûreté
UAF & FA – Siège d'ALCEA, Groupe
ASSA ABLOY – 29 avril 2025



Réunion de la commission sûreté
UAF & FA – Siège de Bosch Security
Systems – 10 octobre 2024

AirCyber : lancement officiel du partenariat en 2025

Annoncé officiellement aux Rencontres UAF & FA du Touquet, le service AirCyber est désormais accessible sur demande pour les membres de l'UAF & FA.

AirCyber est la norme de maturité en matière de cybersécurité pour les secteurs de l'aérospatiale, de la défense et de l'aviation. AirCyber fournit un cadre commun pour évaluer, améliorer et rendre compte des pratiques de cybersécurité tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Les fournisseurs bénéficient de plans d'action personnalisés, de conseils d'experts et d'un accès à un écosystème de confiance de meilleures pratiques, de certifications reconnues et d'outils collaboratifs. Depuis 2019, plus de 430 entreprises ont amélioré leur cyberrésilience avec AirCyber, atteignant les niveaux de maturité Bronze, Silver ou Gold.



Réunion de la commission informatique & innovation UAF & FA chez Bouygues Telecom et Equans - Présentation du Cockpit Bouygues Telecom (Centre de supervision de l'ensemble du réseau de Bouygues Telecom) - 14 mars 2025

Zoom

Financement du déploiement des EDS Cabine dans les aéroports français

Le 6 mai 2025, l'UAF & FA a saisi le Premier ministre au sujet du plan national de déploiement des équipements de détection d'explosifs cabine (EDS Cabine). Dans ce courrier, l'UAF & FA a rappelé l'importance pour les exploitants aéroportuaires de pouvoir utiliser ces dispositifs à leur pleine capacité, sans faire l'objet de contraintes réglementaires nationales plus strictes que les standards européens. Cette exigence vise à éviter les difficultés opérationnelles rencontrées lors des restrictions sur les liquides durant l'été 2024.

L'UAF & FA a, par ailleurs, souligné le caractère impératif d'un financement intégral et pérenne par le dispositif du tarif de sûreté et de sécurité (T2S), estimant que le coût global du déploiement, évalué à environ 700 millions d'euros, ne saurait être supporté par les

aéroports dans un contexte de déficit du dispositif du T2S. Les exploitants ont indiqué que leur engagement dans ce projet restait conditionné à la garantie d'une prise en charge totale et durable des coûts par l'État, hors ticket modérateur.

Enfin, l'UAF & FA a sollicité la présentation rapide par la DGAC d'un plan de financement fiable et équilibré, l'exclusion du financement des EDS Cabine du ticket modérateur, ainsi que la tenue d'une réunion urgente avec le SGDSN et la DGAC afin de sécuriser et de clarifier les modalités de financement du projet. L'ensemble de ces démarches vise à assurer la mise en œuvre effective et durable du déploiement des EDS Cabine, dans le respect des exigences réglementaires et des équilibres économiques des exploitants aéroportuaires.

Sécurité

L'année 2025 a été marquée dans le domaine de la sécurité par la finalisation de la transition des aéroports vers les mousses incendie sans fluor, ainsi que par la publication de deux nouveaux guides méthodologiques pour la gestion des FOD et l'exploitation des aérodromes secondaires. Les évolutions du cadre réglementaire, tant au niveau national qu'europpéen, ont également structuré l'action de l'UAF & FA, s'agissant notamment de la conformité aux exigences AESA, de l'assistance en escale et des dispositifs de surveillance du balisage lumineux. Enfin, la coordination avec les autorités et la participation active aux réflexions européennes témoignent de l'engagement de l'UAF & FA à anticiper les mutations du secteur tout en maintenant un haut niveau de sécurité pour tous les aéroports membres.

Utilisation d'émulseurs avec des mousses sans fluor (3F)

Depuis plusieurs années, de nombreux aéroports ont entrepris la transition vers l'utilisation de mousses incendie sans fluor (*free fluor foam*, FFF). Cette démarche, essentielle pour répondre aux exigences de développement durable, mobilise activement la commission sécurité et la commission développement durable de l'UAF & FA. Celle-ci est confrontée à plusieurs défis majeurs, notamment la compatibilité des nouvelles mousses avec les équipements existants, l'évaluation de leur performance opérationnelle et le maintien d'un niveau élevé d'efficacité lors des interventions.

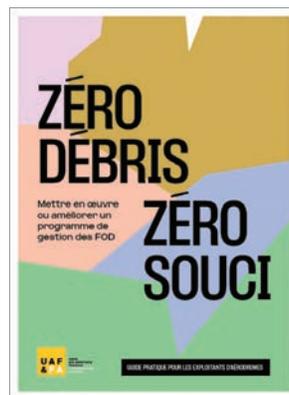
Les mousses sans fluor (FFF) doivent impérativement satisfaire aux niveaux de performance définis par l'OACI et garantir une parfaite compatibilité avec les équipements existants des SSLIA. Leur efficacité opérationnelle repose sur plusieurs paramètres clés, tels que la qualité du tapis de mousse, la maîtrise des techniques d'application et l'adaptation aux conditions spécifiques d'intervention.

Pour les services SSLIA, la transition vers les mousses FFF s'accompagne de plusieurs actions concrètes majeures :

- Nettoyage des équipements : réalisation de la vidange, du rinçage et de la décontamination des cuves, pompes et tuyauteries ayant contenu des mousses fluorées, avec validation par analyses de PFAS.
- Essais de performance : organisation de tests opérationnels avec les nouvelles mousses afin de garantir leur efficacité en conditions réelles.
- Formation du personnel : adaptation des techniques d'intervention et formation spécifique des équipes aux particularités des mousses FFF, qui requièrent une vigilance accrue face aux risques d'erreur d'application.

- Gestion logistique et traçabilité : planification rigoureuse des opérations de transition, tenant compte des périodes d'indisponibilité des équipements, mise en place de mesures compensatoires, gestion et traitement des effluents générés, documentation exhaustive de l'ensemble du processus et maintien d'une réserve réglementaire de produit extincteur.

Cette transition va bien au-delà d'un simple remplacement de produit : il s'agit d'une évolution structurelle nécessitant anticipation, coordination et validation étroite avec les autorités compétentes.



Guide FOD édité par l'UAF & FA

Guide FOD UAF & FA

La mise en place d'un programme de gestion des FOD (*Foreign Object Debris*) constitue une obligation réglementaire pour les aéroports certifiés par l'AESA. Tous les aérodromes doivent notifier la présence d'objets intrus sur les aires aéronautiques.

À l'initiative de la commission SGS, il a été décidé de rédiger un guide sous l'égide de l'UAF & FA, offrant un cadre méthodologique et des recommandations pour optimiser la prévention, la détection, le traitement et l'analyse des FOD. Quelques membres volontaires de la commission SGS ont travaillé à l'élaboration de ce document de référence.

La transition vers les mousses anti-incendie sans fluor mobilise les commissions sécurité et développement durable de l'UAF & FA

Une première phase de collecte de données a été conduite avec le soutien d'étudiants ingénieurs de l'ENAC dans le cadre d'un projet de deuxième année. Les travaux ont porté sur une recherche documentaire et réglementaire approfondie (OACI, IATA, EASA), la réalisation d'une enquête auprès des aéroports certifiés AESA afin d'identifier les pratiques en vigueur, ainsi que la proposition d'une trame pour le futur guide.

La majorité des aéroports certifiés ont participé à cette enquête, complétée par des entretiens téléphoniques ciblés grâce à l'appui de l'UAF & FA. L'analyse des données recueillies met en évidence une grande diversité de pratiques selon les moyens à disposition et une gestion disparate des FOD. Il en ressort également que le niveau de maturité des pratiques n'est pas directement lié à la taille de l'aéroport.

La seconde étape a consisté à rédiger le guide en collaboration avec les aéroports volontaires, en s'appuyant sur les retours d'expérience du groupe ADP, déjà fortement impliqué sur cette thématique.

Le guide a été mis à disposition des membres de l'UAF & FA à partir de novembre 2025.

Guide «aérodromes secondaires»

La révision du guide relatif à l'exploitation des aérodromes publics d'aviation générale, initialement publié par la DGAC en décembre 2012, répond à un besoin de modernisation et d'adaptation aux évolutions du secteur. Cet ouvrage, longtemps considéré comme une référence par les exploitants d'aérodromes secondaires, nécessitait une actualisation approfondie afin d'intégrer les nouvelles exigences réglementaires, les meilleures pratiques émergentes et les enjeux contemporains liés à la sécurité, la sûreté, l'environnement et la gestion opérationnelle.

La DGAC ayant choisi de ne pas s'engager directement dans cette révision, l'UAF & FA a alors pris l'initiative de piloter ce projet, avec l'objectif de mettre à disposition des professionnels du secteur un outil fiable, moderne et facile d'accès. Pour mener à bien cette mission, l'UAF & FA a confié la réalisation du guide à un cabinet spécialisé et à divers experts du domaine.

La nouvelle version du guide présente une structure thématique claire qui facilite la consultation et garantit une mise à jour aisée dans le futur. Elle couvre notamment les aspects juridiques et réglementaires de l'exploitation, les modalités de gestion économique et fiscale, les missions de l'exploitant en matière d'infrastructures, de sécurité et de sûreté, ainsi que les enjeux environnementaux.

Enfin, le guide intègre des supports multimédias innovants tels que des QR codes et des podcasts, ainsi qu'une trame de mise à jour pérenne assurant sa pertinence dans le temps. Ce nouvel outil sera mis à disposition des membres de l'UAF & FA début 2026.

Évolution du règlement aérodromes AESA

Le règlement 139/2014 relatif à la sécurité aéroportuaire a été actualisé en 2025, notamment avec l'intégration de nouvelles exigences concernant l'assistance en escale, publiées le 7 mars 2025. Les 53 aéroports concernés s'emploient activement, en collaboration avec l'UAF & FA, à garantir la conformité de l'ensemble des exigences européennes.

Plusieurs sujets majeurs ont dans ce cadre mobilisé la communauté aéroportuaire au cours de l'année 2025.

Dérogation concernant la langue anglaise

En application de l'exigence ADR. OPS.B.029 « Language proficiency (a) (1) » du règlement relatif aux aérodromes, tout personnel susceptible de circuler sur l'aire de manœuvre devra, à compter du 7 janvier 2026, attester d'un niveau de compétence linguistique opérationnel, tant dans l'utilisation de la phraséologie aéronautique que dans la maîtrise d'un anglais clair.

Cette mesure a un impact significatif pour les exploitants, puisqu'elle concerne l'ensemble du personnel susceptible de conduire sur l'aire de manœuvre (personnel SSLIA et PRA, agents de maintenance, inspecteurs de piste, etc.).

Depuis plusieurs années, l'UAF & FA s'est investie pour faire adopter l'alinéa (g) de cette exigence, qui prévoit, par dérogation, que l'État membre peut décider de ne pas imposer la maîtrise de l'anglais au personnel concerné. Dans ce cas, une évaluation de sécurité doit être réalisée, couvrant un ou plusieurs aérodromes.

L'UAF & FA a pris l'initiative de produire un guide relatif à l'exploitation des aérodromes d'aviation générale.

La direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC) a chargé le Service technique de l'aviation civile (STAC) de réaliser une étude de sécurité couvrant l'ensemble des aérodromes concernés, à condition que chaque exploitant, comité local de sécurité et organisme AFIS manifeste son souhait de bénéficier de la dérogation en répondant à un questionnaire. Avec le soutien de l'UAF & FA, tous les aérodromes certifiés ont saisi cette opportunité et y ont répondu favorablement.

L'étude de sécurité finale est disponible depuis l'automne 2025 sur le site du STAC. Il appartient désormais aux exploitants d'appliquer les mesures dérogatoires pour assurer leur conformité.

Surveillance des feux de balisage

Les exploitants ont également l'obligation de respecter l'exigence relative à la surveillance des feux de balisage en conditions météorologiques dégradées (« CS ADR-DSN.S.890 Monitoring »). Cette règle impose un contrôle en temps réel du balisage lumineux des plateformes lorsque la visibilité est réduite (inférieure à 550 m de RVR), au moyen de systèmes adaptés.

Une non-conformité a été relevée dans l'un des aéroports inspectés par l'AESA lors d'une mission de standardisation en octobre 2023. Toutefois, cette difficulté affecte l'ensemble des aérodromes certifiés.

La DSAC a alors confié au STAC l'évaluation des dispositifs de surveillance du balisage lumineux, leur conformité aux exigences européennes, l'analyse des coûts associés et la mise à jour de la documentation technique. Il en ressort qu'aucune technologie ne permet actuellement de satisfaire pleinement les exigences de l'AESA en matière de surveillance des feux de balisage lumineux. Par ailleurs, l'installation de systèmes plus complexes sur toutes les plateformes exploitant en faible visibilité représenterait un coût élevé, sans garantie d'un bénéfice significatif, voire avec un risque de perte de fiabilité.

À ce jour, seul le fonctionnement des feux peut être surveillé en temps réel, tandis que les caractéristiques photométriques ou colorimétriques échappent encore à ce type de contrôle. Les pratiques actuellement en vigueur en France – qui combinent la télésurveillance des régulateurs, des inspections quotidiennes et des mesures photométriques régulières – sont considérées comme suffisantes pour assurer la sécurité. Dans ce contexte, le groupe de travail « balisage » de l'UAF & FA, en collaboration avec la DSAC, s'attache à élaborer une méthodologie permettant de démontrer l'équivalence de ces pratiques par rapport aux exigences européennes.

Coordination entre l'UAF & FA et la DSAC en vue de propositions d'évolutions réglementaires européennes

À compter de juillet 2025, l'UAF & FA et les services de la DSAC en charge de la réglementation européenne ont initié une démarche de coordination destinée à soutenir la création et le développement de la Simplification Task Force (STF) de l'AESA. Cette action, appuyée par plusieurs États membres ainsi que par des représentants de l'industrie, dont l'ACI Europe, vise à réduire la complexité grandissante des textes applicables aux aérodromes certifiés, tout en maintenant un haut niveau de sécurité.

Il a ainsi été décidé d'instaurer une coordination entre la DSAC, l'UAF & FA et le groupe ADP afin d'appuyer les travaux de la STF. Chaque partie est invitée à recenser en interne des axes d'amélioration potentiels, en concertation avec l'ACI pour les aéroports, de ma-

C2FPA Centre Français de Formation des Pompiers d'Aéroport

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

Des formations destinées aux :

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

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

NOS ENGAGEMENTS

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

ICAO TRAINAIR PLUS, DGAC, Qualiopti, AERNA, GRES, 100% Taux de réussite, 95% Indice de satisfaction « pédagogie », 95% Indice de satisfaction « organisation et logistique »

nière à enrichir les échanges futurs. Ces propositions seront ensuite partagées lors de réunions de coordination, dont l'objectif est de déterminer les points de convergence et d'identifier les leviers d'influence à privilégier.

Les discussions ont mis en évidence les difficultés liées à l'enchevêtrement des textes réglementaires (IR ATM, IR ADR, etc.), à l'augmentation significative du volume documentaire (de 450 à 950 pages pour l'IR ADR), ainsi qu'à la charge administrative générée par les audits et inspections, dont la périodicité demeure fixée à 36 mois.

À l'issue de la deuxième réunion de la STF, fin août 2025, un nouvel échange a été programmé afin d'organiser la première réunion de coordination et d'établir le programme de travail et le calendrier associé. Un rythme de rencontres trimestrielles est envisagé.

Navigation aérienne

En matière de navigation aérienne, l'action de l'UAF & FA s'est déployée dans un contexte marqué par de profondes transformations réglementaires, techniques et organisationnelles. De la transition progressive vers les services AFIS pour certaines plateformes à la valorisation des métiers liés à la sécurité des vols, en passant par les impacts économiques de la fourniture des services météorologiques et le déploiement de solutions innovantes comme ECRA, l'UAF & FA s'est engagée tout au long de l'année aux côtés des exploitants pour accompagner, anticiper et promouvoir les changements majeurs qui façonnent le paysage aéroportuaire français.

Désengagement de la DSNA

Dans le cadre du projet de désengagement progressif des services de contrôle aérien sur certaines plateformes, l'UAF & FA a coordonné une série de réunions de concertation réunissant les exploitants concernés et les représentants de la DSNA. Dès avril 2025, ces échanges ont permis d'organiser les discussions autour des enjeux techniques, réglementaires et opérationnels relatifs à la transition vers des services AFIS.

Pendant l'été 2025, l'UAF & FA a adressé plusieurs courriers à la DSNA pour demander que toutes les plateformes soient traitées de façon équitable, qu'un accord-cadre soit élaboré et que les modalités de transfert des bâtiments, des équipements et la gestion de l'espace aérien soient clairement et précisément définies. La réponse reçue début juillet a permis d'apporter des éclaircissements sur plusieurs de ces points, tout en laissant subsister certaines interrogations de la part des exploitants. S'agissant de l'utilisation et du transfert des tours de contrôle, la DSNA a indiqué que les services compétents de l'État sont chargés du dossier, sans toutefois garantir une formalisation avant la fin de l'année 2025.

Par ailleurs, l'UAF & FA s'est engagée à piloter la rédaction des conventions de transfert d'activité, à mettre à disposition des outils d'évaluation des besoins en personnel et à organiser, en lien avec les acteurs de la branche aéronautique, une campagne d'information sur les métiers d'AFIS.

Les échanges avec la DSNA se poursuivent sur l'ensemble de ces sujets. L'UAF & FA demeure toutefois vigilante et attentive au suivi ainsi qu'à la mise en œuvre de ce projet.

Promotion des AFIS

Grâce au soutien financier d'AKTO, l'UAF & FA a pu initier la production d'un film spécifiquement consacré à la valorisation du métier d'agent AFIS. La réalisation de ce projet a été confiée à l'association Aérométiers, en étroite collaboration avec l'équipe de l'aéroport d'Orléans, dont l'implication et le professionnalisme ont été vivement salués.

Ce film met en lumière, à travers le témoignage d'un professionnel expérimenté, l'ensemble des facettes du métier d'AFIS : exigences opérationnelles, responsabilités, interactions avec les usagers et évolutions possibles. Il constitue un outil pédagogique et de promotion, mis à la disposition des exploitants, accessible librement afin de favoriser la compréhension et l'attractivité de cette profession essentielle à la sécurité de la navigation aérienne.

Augmentation des coûts Météo-France

Depuis 2005, Météo-France assure, en tant que prestataire unique désigné par la DGAC, la fourniture des services météorologiques réglementaires pour la navigation aérienne. Ce mandat, renouvelé pour une durée indéterminée en 2016, impose aux exploitants d'aéroports de recourir exclusivement à ses services.

Le mode de financement varie selon le statut de l'aérodrome : pour ceux soumis à la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA), la prise en charge incombe à la DGAC, tandis que pour les autres – environ une centaine en France hexagonale, Corse et outre-mer – les exploitants doivent assumer eux-mêmes les coûts, sans possibilité de choisir un autre prestataire.

Entre 2023 et 2025, les tarifs appliqués aux exploitants d'aéroports ont augmenté de 41 %, suscitant de vives réactions de l'UAF & FA, qui dénonce un manque de transparence et réclame une révision de la politique tarifaire. Pour justifier l'augmentation tarifaire de 15 % prévue en 2025, Météo-France invoque la régularisation des coûts salariaux, la montée en compétence des prévisionnistes et l'inflation. Elle précise que les tarifs sont calculés à prix coûtant et qu'aucune hausse n'a été appliquée entre 2014 et 2022. Afin de limiter l'impact pour les exploitants, l'augmentation sera néanmoins plafonnée à 8 % par an sur plusieurs années.

Vidéos réalisées par l'aéroport du Loiret Orléans Saint Denis L'hôtel pour faire connaître le métier d'agent AFIS.



Navigation aérienne

Par ailleurs, Météo-France impose le renouvellement progressif des équipements météorologiques (stations automatiques, capteurs, télémètres, etc.) afin de se conformer au règlement européen 2017/373. Cette opération, prévue entre 2024 et 2028, concerne principalement les aérodromes non RSTCA. La maintenance de ces nouveaux équipements sera assurée exclusivement par Météo-France.

Un webinaire organisé en novembre 2024 a permis d'informer les exploitants sur ces évolutions. Toutefois, plusieurs interrogations subsistent, en particulier concernant la méthodologie de calcul des tarifs et l'avenir des aérodromes non contrôlés. Par ailleurs, un courrier officiel a été adressé à la direction de Météo-France afin de demander l'étude d'alternatives à la hausse des tarifs.

Déploiement d'ECRA pour les aéroports régionaux

Webinaire le 19 mars 2025

Grâce aux travaux conjoints entre l'UAF & FA et Eurocontrol, depuis avril 2024, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est officiellement le premier aéroport en France à être certifié « Advanced ATC Tower (AAT) » avec la mise en œuvre de l'outil ECRA (European Connected Regional Airport) connecté au NM (Network Manager ⁽¹⁾) d'Eurocontrol. Il s'agit d'un service qui entre dans le cadre de sa démarche CRSA (Connecting Regional and Small Airports) visant à équiper les aéroports régionaux européens d'un dispositif d'A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) « light ».

Début 2025, Eurocontrol annonçait avoir connecté neuf aéroports régionaux européens (dont Bâle-Mulhouse).

Début 2025, Eurocontrol a par ailleurs nommé un chef de projet pour la France afin de coordonner le déploiement d'ECRA dans les aéroports français avec l'aide de l'UAF & FA.

Le 19 mars 2025, l'UAF & FA a organisé un webinaire pour présenter ECRA 2 à la communauté aéroportuaire. Une vingtaine d'aéroports ont participé à cet événement, dont plusieurs groupements d'aéroports. Des réponses aux questions ont pu être données et Eurocontrol prend en compte les candidatures des aérodromes depuis la rentrée de septembre 2025.

À ce jour, plusieurs grands aéroports régionaux sont en cours d'installation d'antennes ADS-B ou de test de connexion avec le NM d'Eurocontrol.

(1) NM : Service gestionnaire des plans de vol à Eurocontrol



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

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

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

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





La parole à

Jean CHADOUTAUD

Président de la commission UAF & FA « technique », directeur des opérations techniques à l'aéroport de Bordeaux

Pouvez-vous nous présenter la commission métier technique en quelques mots ?

La commission métier technique est une commission très dynamique constituée de 80 membres environ, occupant des fonctions clés sur les activités de maintenance et d'exploitation technique ainsi que sur la gestion des études et travaux pour les développements de nos plateformes. Deux groupes de travail (GT) ont été créés il y a plusieurs années pour traiter spécifiquement les sujets liés aux infrastructures aéronautiques (GT présidé par Kenrich SHITALOU, aéroport de Marseille Provence) ainsi que le balisage et l'éclairage (GT présidé par Julien MACIAS, ADP).

La commission technique est avant tout un réseau d'experts très disponibles pour répondre à toute sollicitation spécifique liée à une problématique technique rencontrée sur un aéroport. C'est en ce sens un outil précieux pour les aéroports, bien souvent exposés aux mêmes enjeux, qui permet aux différents membres de profiter d'un retour d'expérience et de conseils de qualité et naturellement en adéquation avec les spécificités de notre filière. Nous tâchons enfin de nous réunir deux à trois fois par an sur nos plateformes afin d'entretenir et de développer le fonctionnement de ce réseau et de découvrir des organisations ou installations nouvelles.

Pourriez-vous nous préciser quels sont les grands chantiers dans lesquels est impliquée la commission technique ?

Nous avons construit une feuille de route orientée sur les grands enjeux d'actualité communs à l'ensemble des aéroports. L'énergie constitue un point commun à ces différents chantiers.

L'électrification des aéroports est le premier des grands chantiers sur lesquels la commission s'implique. Principalement motivées pour des besoins liés à la décarbonation de nos activités, les infrastructures côté ville et piste doivent évoluer pour accueillir de nouveaux équipements et services : IRVE, 400 Hz et PCA notamment.

Le développement d'installations permettant de produire de l'énergie renouvelable sur nos plateformes est le second grand chantier sur lequel nous travaillons. En effet, les aéroports bénéficient généralement d'un environnement favorable au développement de telles installations (photovoltaïque, géothermie, hydrogène...), souvent également indispensables à leurs démarches de décarbonation. La mise en place de telles installations, et en particulier si l'énergie est destinée à être autoconsommée, implique d'adapter les infrastructures existantes et d'étoffer nos missions avec ce rôle nouveau de gestionnaire et producteur d'énergies. Enfin, au vu des différents chantiers abordés, nous collaborons étroitement avec la commission métier développement du-

table. À titre d'exemple, la commission technique a récemment apporté son expertise, aux côtés de la commission développement durable, dans l'élaboration d'un avis sur les modalités d'application de la réglementation environnementale 2020 concernant les bâtiments de type aérogare.

Si l'on fait un peu de prospective, quels sont les défis ou les chantiers à prendre en compte pour les prochaines années ?

L'adaptation au changement climatique sera indéniablement le défi le plus important pour les aéroports dans les années à venir. En effet, sans réduire les efforts d'atténuation par la décarbonation et la préservation de la biodiversité, nos infrastructures devront rapidement faire l'objet d'adaptation, plus ou moins dimensionnantes et profondes, en fonction des vulnérabilités spécifiques de chaque site, afin de préserver la disponibilité du service public aéroportuaire. Il est indispensable d'anticiper ces adaptations nécessaires, de contribuer à l'évolution des cadres normatifs de construction et de déployer des outils, comme les jumeaux numériques, pour progresser dans l'exploitation de nos infrastructures et simuler le comportement dans un environnement de fonctionnement différent.



Dossier

Le désengagement de la DSNA de certaines plateformes

Dans le cadre de ses travaux pour l'année 2025, l'UAF & FA a poursuivi un dialogue constructif avec la DSNA afin de défendre les intérêts des exploitants d'aérodromes et d'accompagner la transition vers de nouveaux dispositifs de services de navigation aérienne. Les axes suivants ont fait l'objet d'une attention particulière.

Sécurisation de la transition vers les services AFIS

L'UAF & FA a réaffirmé la nécessité d'un encadrement rigoureux de la transition vers les services AFIS sur les plateformes concernées. À cet effet, elle a demandé :

- La finalisation préalable par la DSNA des études réglementaires de sécurité, condition indispensable pour garantir un haut niveau de sûreté lors du retrait des contrôleurs aériens.
- La fourniture d'un relevé topographique actualisé des obstacles et la mise à jour des procédures IFR, à réaliser avant toute fermeture du service de contrôle.
- L'instauration d'au moins une zone à radio obligatoire (RMZ) sur chaque plateforme, afin d'assurer une transition harmonieuse et sécurisée pour les usagers.
- La réalisation et la transmission, sous la responsabilité de la DSNA, d'études diagnostiques des bâtiments des tours de contrôle avant tout transfert.
- La mise en place d'une formation initiale complète pour les nouveaux agents AFIS, ainsi qu'un programme complémentaire adapté aux agents en poste.

Accompagnement financier et équité de traitement

L'UAF & FA a porté une attention particulière à l'équité de traitement entre les plateformes, en demandant :

- Un accompagnement financier équitable et homogène pour l'ensemble des plateformes impactées.
- La garantie d'un appui financier sur une période minimale de cinq ans à compter du 31 décembre 2028, sans réduction progressive des aides.
- La prise en charge intégrale de toute anticipation de la mise en place du service AFIS avant la date de 2028, afin de ne pas pénaliser les plateformes engagées dans la transition.

Méthode et dialogue

Dans un esprit de concertation, l'UAF & FA a sollicité :

- L'élaboration rapide d'un protocole d'accord-cadre intégrant les points essentiels communs à toutes les plateformes, afin d'apporter une visibilité et une sécurité juridique aux exploitants.
- L'organisation de réunions de travail UAF & FA/DSNA dédiée à l'approfondissement des problématiques identifiées.

Gestion du transfert des biens immobiliers : nouvelles préoccupations

Dans un courrier en date du 2 septembre 2025, l'UAF & FA a attiré l'attention de la DSNA sur les enjeux liés au transfert de gestion des biens immobiliers :

- La nécessité de la transmission rapide du projet de protocole spécifique relatif au transfert de gestion/propriété, document jugé essentiel pour clarifier les engagements et responsabilités des parties prenantes, tant sur le plan juridique qu'opérationnel.
- La vigilance sur la présence éventuelle d'amiante ou de matériaux dangereux, impliquant la réalisation de diagnostics et la mise en œuvre de mesures préventives adaptées.
- La définition claire des modalités d'accès, d'utilisation et d'entretien des installations pendant la période de transition, afin de garantir la continuité des activités aéronautiques.
- La clarification du calendrier précis de la cession et l'accompagnement des exploitants tout au long de cette phase critique.
- L'obtention de garanties sur la gratuité de la récupération des équipements nécessaires au contrôle aérien, point que l'UAF & FA a demandé à la DGAC de sécuriser dans les protocoles à venir.



L'UAF & FA souhaite le lancement rapide d'une réflexion par la DSNA sur la mise en place à terme de services AFIS renforcés (AFIS+) en capacité de répondre aux exigences des activités des petits aéroports régionaux.



Développement durable

L'UAF & FA a intensifié son soutien aux gestionnaires aéroportuaires dans leur transition environnementale. Cette année a été jalonnée de progrès significatifs, notamment en matière d'adaptation des infrastructures aéroportuaires aux impacts climatiques et d'intégration progressive des CAD dans le scope 3 des bilans carbone. L'Union a également participé activement aux consultations publiques relatives à la SNBC, à la PPE, à l'IRICC et à la RE2020. Par ailleurs, elle a poursuivi ses actions en faveur de la réduction des nuisances sonores et de la préservation de la biodiversité.

Changement climatique

Intégration des carburants durables dans le scope 3 des aéroports

Avec l'entrée en application du règlement européen ReFuelEU Aviation, qui prévoit l'intégration progressive des carburants d'aviation durables (CAD), l'UAF & FA accompagne les exploitants aéroportuaires dans leurs réflexions sur l'intégration des CAD au sein du bilan carbone de leur scope 3.

Ce travail collaboratif associe également la DGAC, notamment pour la réception des données d'incorporation de CAD transmises via l'outil national CarbuRe. Conformément aux réglementations EU-ETS et ReFuelEU Aviation, chaque lot de CAD doit être rattaché à un fournisseur de carburant, à un exploitant d'aéronefs et à un aéroport de réception. Ce suivi est assuré par la base de données de l'Union (UDB) et, en France, par CarbuRe, qui délivre des « tickets SAF » garantissant la valorisation des CAD. À compter de la déclaration des émissions 2024, les autorités françaises ont confirmé que ces tickets SAF constituent la preuve officielle de l'achat de CAD dans les aéroports français.

La DGAC s'est engagée à transmettre une fois par an aux exploitants les informations issues de CarbuRe, ce qui répond aux besoins des aéroports pour la construction de leur bilan carbone scope 3. Enfin, l'UAF & FA suit activement les discussions sur l'intégration des SAF dans le scope 3 au niveau de l'ACI Europe, afin d'assurer une cohérence des pratiques à l'échelle européenne.

Projet Aéroseed

Dans le cadre de l'amélioration du suivi des émissions de CO₂ dans les aéroports, en particulier de celles du scope 3, l'UAF & FA s'associe au projet Aéroseed, porté par un consortium de partenaires spécialisés (Hub One DataTrust, Atalian, Env-isa, Taqt, XXII, City One). Cette initiative, qui a remporté l'appel à projets « Espace de données mutualisées » de Bpifrance, vise à développer une plateforme numérique collaborative de collecte, de partage et d'analyse des données environnementales et opérationnelles. Elle doit permettre aux exploitants de relever l'un des principaux défis liés au scope 3 : mobiliser l'ensemble des acteurs de l'écosystème aéroportuaire autour de la gestion et de la fiabilisation des données de consommation énergétique.

En appui à ce projet, l'UAF & FA a conduit une étude destinée à recenser les meilleures pratiques en matière de collecte de données de scope 3 et à définir une méthodologie opérationnelle précisant les types de données attendues, les sources pertinentes (opérations, fournisseurs, locataires, passagers) ainsi que la cartographie des parties prenantes clés. Les résultats, prévus pour 2026, viendront nourrir la conception de la plateforme et renforceront sa capacité à répondre aux besoins des gestionnaires dans le cadre de leur stratégie carbone.

Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)

Dans le cadre de la consultation publique sur le projet de troisième édition de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), l'UAF & FA a contribué aux travaux aux côtés du GIFAS et de la FNAM, en portant la voix de l'ensemble de la filière aéronautique française. Cette démarche s'inscrit dans la continuité de la feuille de route de décarbonation du transport aérien, remise au gouvernement en 2023, qui vise la neutralité carbone du secteur à l'horizon 2050.

La filière a appelé à une révision du projet de PPE afin de mieux refléter les réalités et les leviers de décarbonation du secteur aérien. Les acteurs de l'aérien ont regretté une approche associant systématiquement décarbonation et réduction d'activité, en rappelant que l'objectif devait être la baisse des émissions et non celle du trafic.

Parmi les priorités portées par la filière figurent :

- la reconnaissance du rôle stratégique du secteur aérien pour l'économie française et sa souveraineté énergétique ;
- le soutien à la production et à l'incorporation des carburants d'aviation durables (CAD), en cohérence avec le règlement européen ReFuelEU ;
- la priorisation de l'accès à la biomasse et à l'électricité bas carbone pour la production de CAD, avec un fléchage clair et sécurisé ;
- le maintien d'un cadre réglementaire compétitif, évitant les distorsions internationales et les fuites de carbone ;
- le renforcement de l'innovation et de la recherche pour développer les technologies de rupture nécessaires à la transition du secteur.

L'UAF & FA s'associe au projet Aéroseed visant à développer une plateforme numérique de collecte de données opérationnelles et environnementales au service de l'écosystème aéroportuaire.

Focus

Groupe de travail «adaptation au changement climatique»

Le changement climatique impose aux acteurs du transport de repenser leurs infrastructures pour en garantir la résilience. Les aéroports, particulièrement exposés aux événements climatiques extrêmes, doivent anticiper les risques et adapter leurs installations. L'État avait annoncé en 2024 l'obligation de réaliser une étude de vulnérabilité et une ébauche de plan d'action intégrant une première estimation des coûts à engager pour l'adaptation des infrastructures de transport au changement climatique. Pour accompagner cette démarche, un groupe de travail piloté par l'UAF & FA a été mis en place afin de définir un cadre méthodologique commun pour la réalisation des analyses de vulnérabilité, avec pour objectif d'harmoniser les approches utilisées par les gestionnaires aéroportuaires dans la conduite des études.

Étude imposée par l'État

La démarche imposée par l'État pour l'adaptation des infrastructures de transport au changement climatique repose sur deux livrables. Pour le transport aérien, d'abord, une étude de vulnérabilité doit identifier les risques climatiques pesant sur les opérations, les infrastructures, les réseaux et les équipements aéroportuaires, en tenant compte des scénarios climatiques à court, moyen et long terme. Ensuite, un plan d'action doit traduire ces résultats en mesures concrètes d'adaptation, en précisant les niveaux de service à maintenir, les stratégies à mettre en œuvre, ainsi qu'un calendrier et une estimation chiffrée des investissements nécessaires. Ces documents doivent également intégrer une dimension territoriale et être cohérents avec les politiques publiques et les initiatives locales.

Construction d'un cahier des charges type

Afin d'établir une feuille de route et un cadre harmonisé pour la réalisation des études et diagnostics, l'UAF & FA, en concertation avec la DGAC, a créé un groupe de travail ayant pour objectif d'établir les modalités de réalisation des études et productions associées. Entre les mois d'octobre et de décembre 2024, les membres du groupe de travail se sont réunis pour définir le périmètre et les modalités d'un cahier des charges type, destiné à guider les gestionnaires dans l'élaboration d'analyses adaptées au contexte aéroportuaire.



Cahier des charges type sur l'adaptation des infrastructures aéroportuaires au changement climatique.



Martin Meyrier, Edeis, lors des Rencontres du Touquet 2025, a fait un retour d'expérience sur le cyclone Chido qui a sévi à Mayotte en décembre 2024.

Périmètre et données de référence

Cette phase a consisté à identifier les aléas climatiques pertinents ainsi que les composantes spécifiques aux infrastructures aéroportuaires. Les aléas retenus incluent les températures, les précipitations, l'élévation du niveau de la mer, la forte houle, la biodiversité, la sécheresse, les vents violents et les épisodes hivernaux.

Concernant les composantes aéroportuaires, celles-ci ont été réparties en trois catégories : les infrastructures (accès à l'aérodrome, aires de trafic et de manœuvre telles que les taxiways et les pistes), les bâtiments (tours de contrôle, aérogares passagers et fret), et l'exploitation (équipements et zones nécessaires au bon déroulement des opérations aériennes, comme les espaces de stockage de carburant ou les installations réservées aux SSLIA).

Le groupe de travail s'est ensuite penché sur les sources de données à mobiliser pour les analyses de vulnérabilité. Parmi les références identifiées figurent les scénarios du GIEC et la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC), les documents stratégiques de l'aéroport tels que le schéma de composition général (SCG), les données issues des analyses de cycle de vie, ainsi que les informations du programme ACA (Airport Carbon Accreditation).

Livrables

La dernière partie du document précise les livrables attendus dans le cadre de la prestation. Ces livrables incluent des rapports de diagnostic de vulnérabilité climatique, un plan d'action d'adaptation détaillé, des fiches actions avec indicateurs de suivi, ainsi qu'une stratégie de sensibilisation et de formation des parties prenantes.

Travail au niveau européen

L'UAF & FA contribue également aux travaux européens sur l'adaptation des aéroports au changement climatique, en participant au groupe de travail EACCA (European Aviation Climate Change Adaptation Working Group) piloté par l'ACI Europe et Eurocontrol. Ce groupe élabore un guide de référence destiné à accompagner les gestionnaires d'aéroports dans l'évaluation des risques climatiques, la rénovation des infrastructures existantes et la conception de nouvelles installations résilientes.



La table ronde « Les enjeux de l'adaptation au changement climatique » a réuni, lors des Rencontres du Touquet (2025), François-Xavier CHOPIN, adjoint au sous-directeur du développement durable – DGAC/DTA, Marc DELANOË, président de la commission UAF & FA « développement durable », directeur développement durable – Aéroport de La Réunion Roland Garros, Patrick JOSSE – chargé de mission à la direction générale – Météo-France et Albane SINIC, responsable adaptation au changement climatique – Groupe ADP.

Développement durable

La filière a insisté sur la nécessité d'une stratégie énergétique cohérente, équilibrée et ambitieuse, permettant à la France de consolider son rôle de leader mondial dans l'aviation durable tout en garantissant un approvisionnement énergétique stable et compétitif.

Incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC)

À l'occasion de la consultation sur le dispositif IRICC, conçu pour encourager la production de biocarburants à faible intensité carbone, l'UAF & FA, en appui au GIFAS et à la FNAM, a exprimé une opposition nette à l'intégration des carburants d'aviation dans ce mécanisme. La filière a considéré que l'IRICC introduit une surtransposition incompatible avec le règlement européen ReFuelEU Aviation, en imposant des objectifs d'intensité carbone qui se traduisent par des volumes d'incorporation de carburants durables supérieurs à ceux prévus par le cadre européen.



Animation sur les stands de VoltAero et Aura Aero lors du Salon du Bourget 2025, organisée en partenariat avec EDF et l'UAF & FA, mettant en avant la présentation de leurs avions électriques innovants.

Cette double contrainte, combinée à une complexité réglementaire accrue et à des pénalités élevées, risque de freiner les investissements, de créer une distorsion de concurrence et de pénaliser les compagnies opérant sur le territoire français.

Événement aviation électrique au Bourget

À l'occasion du Salon du Bourget 2025, l'UAF & FA a organisé, en partenariat avec EDF, VoltAero et Aura Aero, un événement exclusif consacré à l'aviation électrique. Réservée aux adhérents de l'Union, cette rencontre a offert une

immersion dans les dernières innovations du secteur, à travers une visite privée des stands des deux constructeurs. VoltAero a présenté Cassio, un avion à propulsion hybride capable de transporter de cinq à douze passagers sur plus de 3 h 30 de vol, avec l'ambition de désenclaver les territoires. Aura Aero a quant à lui dévoilé INTEGRAL E, un avion biplace 100 % électrique destiné à la formation, avec une capacité de voltige. La visite a été suivie par un moment convivial sur la terrasse de l'Aéro-Club de France.

Les aéroports invités à l'événement EDF organisé en partenariat avec l'UAF & FA sur les stands de VoltAero et Aura Aero au Salon du Bourget 2025.





La à parole

Marc DELANOË

Président de la commission développement durable de l'UAF & FA et directeur développement durable à l'aéroport de La Réunion Roland Garros

Quelles sont actuellement les principales orientations stratégiques de la commission développement durable ?

La commission développement durable de l'UAF & FA s'inscrit pleinement dans la dynamique de transformation du transport aérien vers un modèle plus soutenable. Nos priorités s'articulent autour de trois axes principaux : la décarbonation des activités aéroportuaires, l'adaptation au changement climatique, et l'intégration des enjeux de biodiversité et de gestion des émissions sonores. Nous accompagnons les aéroports dans la mise en œuvre de leurs feuilles de route environnementales et énergétiques, en cohérence avec les engagements de la filière, notamment la trajectoire vers la neutralité carbone à horizon 2050. Nous veillons également à renforcer le dialogue avec les parties prenantes locales, car le développement durable est aussi une question d'ancrage territorial et de responsabilité sociale.

Comment la commission s'organise-t-elle pour faire avancer sa feuille de route ?

Nous avons structuré nos travaux autour de groupes de travail thématiques (énergie/climat, biodiversité, économie circulaire, bruit, et tant d'autres) qui permettent un partage

d'expérience concret entre aéroports de toutes tailles. La commission joue un rôle de catalyseur : elle identifie les bonnes pratiques, les initiatives, facilite la mutualisation des outils, et relaie les attentes du terrain auprès des instances nationales et européennes via l'UAF & FA.

Nous souhaitons également collaborer étroitement avec les autres commissions de l'UAF & FA. En effet, ces enjeux de développement durable irriguent désormais l'ensemble des métiers aéroportuaires. Enfin, nous nous appuyons sur des partenariats techniques et scientifiques pour éclairer nos décisions et anticiper les évolutions réglementaires, qui, soyons-en conscients, évoluent à une vitesse encore jamais vue.

Quels sont, selon vous, les principaux défis à venir pour les aéroports en matière de soutenabilité ?

Le monde change et nos plateformes doivent changer avec lui, et même anticiper ces changements. Le premier défi est celui de l'accélération : les attentes sociétales et réglementaires s'intensifient, et les aéroports doivent démontrer leur capacité à transformer rapidement leurs infrastructures et leurs pratiques. Le deuxième défi est celui de l'équité : il faut veiller à ce

que la transition et l'adaptation soient accessibles à tous les aéroports, quels que soient leur taille ou leur niveau de ressources. L'UAF & FA se positionne ici comme un facilitateur pour les structures les plus petites. Enfin, le troisième défi est celui de la cohérence territoriale : les aéroports doivent s'inscrire dans des dynamiques locales de transition, en lien avec les collectivités, les entreprises et les citoyens. C'est à cette condition que nous pourrions construire un avenir aérien à la fois responsable, résilient et porteur de valeurs pour les territoires.



Développement durable

Consortium des aéroports français – CEF AFIF

Pour accompagner la transition énergétique de certains aéroports français intégrés au RTE-T, un consortium d'exploitants, soutenu par l'UAF & FA, a été constitué afin de déposer une demande de financement dans le cadre du programme européen CEF Transport AFIF. Ce dispositif vise à accélérer le déploiement d'infrastructures dédiées aux carburants alternatifs, en cohérence avec les exigences des règlements AFIR, ReFuelEU Aviation et RTE-T. Les projets portés par le consortium français incluent notamment l'installation de systèmes 400 Hz et PCA, la création de zones de recharge pour les engins de piste, la mise en place de bornes IRVE, d'ombrières photovoltaïques, ainsi que de solutions de production d'électricité renouvelable sur site.

Le consortium prévoit de déposer son dossier de demande de subvention au début de l'année 2026. L'UAF & FA a joué un rôle en facilitant sa structuration et en coordonnant les échanges entre les différents exploitants membres du consortium.

RE2020

L'UAF & FA a contribué aux échanges portant sur l'application de la réglementation environnementale 2020 (RE2020) aux aéroports. Cette nouvelle norme énergétique et environnementale, applicable aux constructions neuves, introduit la prise en compte des émissions de carbone liées à la phase de construction. L'objectif de la mobilisation de l'UAF & FA est d'adapter les exigences réglementaires aux spécificités des infrastructures aéroportuaires. Un groupe de travail technique a été constitué au sein de

l'Union pour élaborer une note de position. Cette note propose notamment d'adapter les niveaux d'exigence de performance énergétique aux différents usages présents dans les aéroports, tout en tenant compte des contraintes techniques et des équipements spécifiques aux infrastructures aéroportuaires. Cette démarche reflète la volonté des acteurs de la filière de garantir une mise en œuvre cohérente et adaptée de la RE2020 dans le secteur aéroportuaire.

Lutte contre les nuisances sonores

Guide de mesure du bruit aérien

L'UAF & FA participe à deux groupes de travail organisés par l'ACNUSA, dédiés à la mesure du bruit aérien. Ces groupes ont pour objectif d'élaborer un guide de référence destiné aux exploitants aéroportuaires.

Ce guide répond à deux attentes majeures exprimées par les exploitants aéroportuaires et les riverains :

01

Améliorer la compréhension du processus d'homologation des systèmes de mesure destinés à l'information du public.

02

Harmoniser les prescriptions relatives à la mesure et à la communication des données sonores sur les plateformes aéroportuaires.

Ce travail vise à renforcer la transparence et la cohérence des pratiques, tout en garantissant la fiabilité des données mises à disposition des riverains et des parties prenantes. La publication du guide est prévue pour 2026.

GT Bruit Roissy

Le groupe de travail « bruit » de l'UAF & FA s'est réuni en présentiel à la Maison de l'environnement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle le 14 novembre 2024. Cette rencontre a été l'occasion de discuter des études d'impact sur l'approche équilibrée en cours, ainsi que du guide de mesure du bruit aérien.

Le groupe ADP, en partenariat avec Airbus, a inauguré ce même jour un nouveau stand d'écoute immersif, installé dans une nacelle d'A380. Ce dispositif, conçu en collaboration avec les experts acousticiens d'Airbus, illustre les progrès réalisés par les avions de dernière génération pour réduire leur impact sonore sur les populations riveraines. En marge de cette inauguration, des discussions ont eu lieu entre les membres du GT Bruit et Airbus afin d'identifier des pistes de collaboration visant à améliorer la capacité de réponse aux attentes croissantes des riverains.

Milieus naturels et biodiversité

Substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS)

L'UAF & FA collabore avec la DGAC pour suivre l'évolution des exigences réglementaires concernant les substances PFAS (per- et polyfluoroalkylées). Ces composés forment une vaste famille de plusieurs milliers de composés et sont recherchés pour leurs propriétés anti-adhésives, imperméabilisantes et leur résistance à la chaleur. Cependant, ils sont persistants et peuvent s'accumuler dans les écosystèmes et les organismes vivants. La pollution aux PFAS est un enjeu sociétal, car ces substances sont présentes dans de nombreux procédés industriels et objets du quotidien, y compris certains ustensiles de cuisine. Dans le secteur aéroportuaire, elles peuvent se trouver dans les anciennes générations de mousses anti-incendie. La plupart des aéroports français n'utilisent plus de mousses fluorées depuis plusieurs années.

Pour réduire les risques, la France a mis en place un plan d'action interministériel piloté par les ministères de l'Écologie et de la Santé, visant notamment à limiter la présence de PFAS dans les eaux destinées à la consommation humaine. À l'UAF & FA, ce sujet émergeant est traité dans le cadre des groupes de travail des commissions sécurité et développement durable.

Séminaire « Préservation de la biodiversité dans les infrastructures aéroportuaires »

Coorganisée avec Aéro Biodiversité et la DGAC, la troisième édition du séminaire consacré à la biodiversité aéroportuaire s'est tenue le 13 mars 2025. L'événement a réuni des représentants institutionnels et des professionnels du secteur. Les échanges ont porté sur plusieurs thématiques : le rôle des aéroports dans la préservation de la biodiversité, la gestion des zones humides, l'intégration des énergies renouvelables, la continuité écologique, ainsi que le suivi et la mise en place d'indicateurs adaptés.

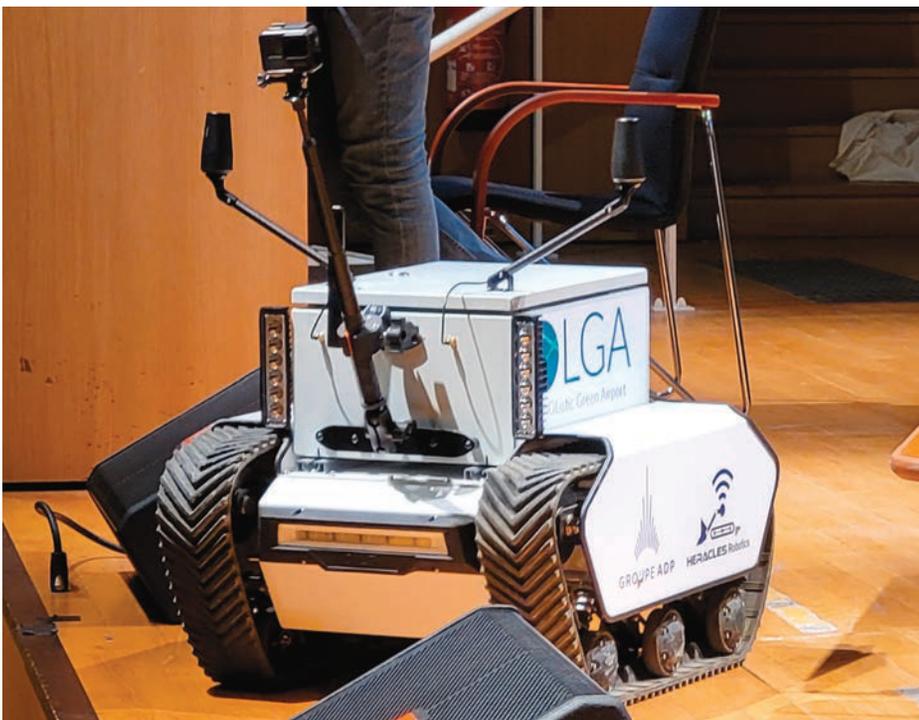


Damien CAZÉ, directeur général de la DGAC, a ouvert le séminaire « Préservation de la biodiversité dans les infrastructures aéroportuaires » du 13 mars 2025.

Le séminaire a réuni un large panel d'acteurs institutionnels et opérationnels : groupe ADP, VINCI Airports, BTEE, l'aéroport de Saint-Martin Grand Case/Edeis, l'aéroport de La Réunion Roland Garros, l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes, la Fédération Française Aéronautique (FFA), ainsi que la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) d'Occitanie.

Le séminaire a réuni des représentants institutionnels et des professionnels du secteur.

Démonstration, lors du séminaire, du robot d'Aéroports de Paris issu du projet OLGA qui permet à l'aéroport de recenser les espèces de faune et de flore présentes sur le site.



Dossier

Guide « Biodiversité en aéroport »

Lors du séminaire « Préservation de la biodiversité dans les infrastructures aéroportuaires » a été présenté le guide « Biodiversité en aéroport : comprendre, préserver, agir » publié par l'UAF & FA. Ce document a pour objectif d'informer et de sensibiliser les gestionnaires d'aéroports et le grand public aux enjeux de biodiversité en milieu aéroportuaire, en mettant en avant le rôle des aéroports dans la préservation des écosystèmes et en proposant des pistes d'action pour la gestion des espaces naturels dans les aéroports.



Les aéroports, des réservoirs de biodiversité

Responsables de la gestion de vastes espaces (plus de 400 aérodromes représentant environ 460 km² en France hexagonale et ultramarine), les aéroports abritent de nombreux milieux semi-naturels – bois/fourrés, prairies permanentes, pelouses, champs, zones

humides, etc. ; 70 % des espaces non revêtus sont de nature semi-naturelle. Ces milieux hébergent des espèces parfois vulnérables ou menacées et rendent des services écosystémiques (pollinisation, adaptation au changement climatique, régulation hydrique).

La préservation de la biodiversité s'opère dans le respect des contraintes de sécurité (risque animalier, servitudes, sûreté) et doit s'inscrire dans des continuités écologiques reliant les prairies aéroportuaires aux réservoirs voisins.

Les 5 pressions sur la biodiversité (et leurs répercussions aéroportuaires)

Le document liste les pressions exercées par l'activité humaine sur la biodiversité.

01

Changement d'usage des sols

L'artificialisation des espaces naturels constitue une menace majeure. Si l'aviation n'implique pas un réseau linéaire comme la route ou le ferroviaire, largement préjudiciables à la continuité des écosystèmes, les nouveaux aménagements (pistes, bâtiments ou centrales photovoltaïques au sol) peuvent dégrader et fragmenter les habitats. Ces aménagements nécessitent des études d'impact, des pratiques d'aménagement durable et un suivi de la biodiversité pour concilier les opérations et la préservation des écosystèmes.

02

Exploitation excessive des ressources et trafic illégal d'espèces

Surpêche, déforestation, braconnage, dépassent la capacité de régénération des milieux. Les aéroports sont des nœuds logistiques : 37 % des saisies d'espèces sauvages protégées dans l'Union européenne (2015-2020) ont eu lieu en aéroport, d'où le besoin de mise en place de protocoles de détection et de coopération (formation des agents, coordination interservices) pour réduire ces flux illicites, notamment dans les hubs.

03

Changement climatique

La hausse des températures et l'intensification des événements extrêmes affectent la biodiversité. Le développement du trafic aérien renforce l'importance de maîtriser l'empreinte carbone du secteur, d'où la nécessité d'accélérer le déploiement des CAD et la décarbonation des activités des plateformes aéroportuaires.

04

La pollution des mers et océans, de l'air, de l'eau, des sols, la pollution sonore et la pollution lumineuse

Les pollutions environnementales recouvrent une grande diversité de sources : contamination de l'air, des sols et des eaux par des substances toxiques ou émergentes (pesticides, métaux lourds, résidus médicamenteux, nanoparti-

cules, ondes électromagnétiques), accumulation de macro-déchets et de microplastiques, sans oublier les nuisances sonores et lumineuses. Enfin, les impacts du bruit et de la lumière sur la biodiversité, encore peu étudiés, sont susceptibles de fragiliser certains équilibres écologiques, par exemple en perturbant les pollinisateurs nocturnes dont dépend une part importante de la pollinisation.

05

Espèces exotiques envahissantes (EEE)

Les EEE sont des espèces végétales introduites par l'homme hors de leur zone naturelle, volontairement ou non. Elles menacent les milieux naturels et semi-naturels, avec des impacts écologiques, économiques et sanitaires. Certaines, comme la renouée du Japon, colonisent les prairies aéroportuaires en monopolisant les ressources, empêchant la croissance d'autres plantes. Les aéroports, avec l'appui des associations comme Aéro Biodiversité, mettent en place des protocoles pour limiter leur prolifération.

Cadre politique et réglementaire

Le document présente le cadre politique et réglementaire concernant la biodiversité qui inclut notamment la stratégie nationale biodiversité (SNB) 2030 fixant 40 mesures alignées sur les objectifs européens, dont la préservation des prairies aéroportuaires et la mise en place d'outils de suivi. Par ailleurs, les prairies aéroportuaires

sont identifiées comme des écosystèmes à préserver dans le cadre de la SNB.

Le document présente également des réglementations comme le zéro-phyto, ainsi que d'autres dispositifs visant à encadrer la gestion des espaces verts et des infrastructures. Ces réglementations fixent des objectifs communs :

réduire l'usage des produits phytosanitaires, préserver la biodiversité et limiter les impacts environnementaux des opérations. L'ensemble de ces mesures constitue un cadre de référence pour orienter les actions et assurer la conformité réglementaire des exploitants.

Les 10 actions concrètes pour renforcer l'engagement des aéroports en faveur de la biodiversité

Afin d'offrir un cadre commun et d'harmoniser les approches en faveur de la préservation de la biodiversité en milieu aéroportuaire, le document présente dix actions concrètes qui recensent et structurent des pratiques déjà largement mises en œuvre par les exploitants en France :

- 1. Réaliser le recensement régulier de la biodiversité sur des plateformes aéroportuaires.
- 2. Lutter contre l'artificialisation des sols et accueillir la biodiversité dans les projets de construction et de rénovation des bâtiments et infrastructures.
- 3. Accélérer la restauration et la résilience des écosystèmes.
- 4. Contribuer à la restauration des continuités écologiques autour de l'aéroport.
- 5. Éviter les pollutions des sols et des eaux.
- 6. Développer des protocoles de lutte contre le trafic des espèces protégées.
- 7. Renforcer les outils dans la lutte contre les espèces exotiques envahissantes.
- 8. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- 9. Gérer le risque animalier en cohérence avec la gestion des milieux naturels et des projets d'aménagement.
- 10. Intégrer la biodiversité dans le pilotage des projets stratégiques.

Communication

02 et 03 DÉCEMBRE 2024

Congrès annuel

Le 6^e Congrès annuel de l'UAF & FA qui s'est tenu au Beffroi de Montrouge, a réuni, cette année encore, plus de 300 personnalités du transport aérien, comprenant les directeurs d'aéroports, les compagnies aériennes, les entreprises membres du Club des Partenaires de l'UAF & FA, l'ACI Europe, l'administration, les organisations professionnelles et les journalistes du secteur. Le programme, comme chaque année, a été riche de toute la diversité des problématiques rencontrées par les aéroports membres de l'UAF & FA.



4



5



9



10



1



6



2



7



3



8

1 - Guillaume FLACHAT, directeur développement des territoires action régionale groupe et **Bruno CAITUCOLI**, chargé de mission, tous deux, chez EDF, un des fidèles partenaires du Congrès de l'UAF & FA ; **2 - Nicolas NOTEBAERT**, directeur général Concessions de VINCI Airports, a ouvert l'Assemblée plénière avec son intervention sous forme de carte blanche ; **3 - François ASSELIN**, président de la CPME, a suivi sur l'économie et les territoires et a fait valoir le rôle important des aéroports pour les régions ; **4 - Sébastien COLMANT**, **Patrice ESCORIHUELA** et **Frédéric FOUCHET** ont abordé les défis financiers et réglementaires liés au déploiement des EDS Cabine et plus largement au financement des missions régaliennes dans les aéroports français ; **5 - Olivier JANKOVEC**, directeur général de l'ACI Europe, a présenté quant à lui les perspectives européennes en matière de régulation et de développement aéroportuaire ; **6 - Magalie HUCHETTE**, directrice générale de l'aéroport de Lille ; **7 - Marc BOREL**, directeur du transport aérien de la DGAC ; **8 - Augustin de ROMANET**, président-directeur général du groupe ADP prenant sa retraite, avait carte blanche pour sa dernière intervention au Congrès de l'UAF & FA ; **9 - Cyril DALL'AVA**, **Sabine GRANGER**, **Philippe LAMBERT** et **Camilo PEREZ PEREZ** ont débattu, lors de la table ronde, sur les facteurs influençant la compétitivité, tels que les coûts opérationnels, les politiques publiques et les investissements sur les infrastructures des aéroports français ; **10 - Thomas JUIN**, président de l'UAF & FA, nouvellement réélu lors de l'Assemblée statutaire de la veille, et **François DUROVRAV**, ministre chargé des Transports démissionnaire, ont clôturé ce 6^e Congrès avec des discours croisés.

Communication

04 et 05 JUIN 2025

Les 5^e Rencontres au Touquet-Paris-Plage

Ouverte par Daniel FASQUELLE, maire du Touquet-Paris-Plage et président de Hauts-de-France Tourisme, cette édition a séduit près de 700 inscrits, dont 56 exposants et 19 sponsors : un nouveau record ! Les deux journées ont été jalonnées comme d'habitude de tables rondes, d'interventions et de pitches autour de thèmes opérationnels et d'actualité intéressant l'ensemble des aéroports, quelles que soient leur taille ou leur vocation. Des moments de convivialité et une application de networking ont permis de faciliter les échanges et de développer les contacts tout au long de ces journées.

Parmi les sujets traités lors de ces Rencontres, on peut noter : les enjeux de l'adaptation au changement climatique, la présentation de la Zenline, un système de « virtual queuing » pour la sûreté déployé à l'aéroport de Lyon, une table ronde intitulée « Aéroports & compagnies aériennes : une nouvelle donne ? », l'état des lieux de l'aviation électrique, les nouveaux enjeux des drones, la présentation du dispositif pour la cybersécurité, AirCyber, la présentation du projet Enerport de l'aéroport de Charleroi, la

présentation d'Aéroseed sur la digitalisation des données permettant de mesurer les impacts carbone, l'innovation, les PFAS, la féminisation des métiers, l'avenir de l'aviation d'affaires et enfin, les enjeux des fins de concessions aéroportuaires. En complément de ces interventions sous forme de plénière, plusieurs ateliers thématiques ont approfondi des sujets variés comme la biométrie, la gouvernance de l'intelligence artificielle, les projets « Green Airports », la mobilité, le tri bagage du futur, le recrutement et les carburants durables (SAF).



1



2



3



4



5



6



7



8



9

1 - Table ronde sur les enjeux de fin de concessions ; 2 - Atelier sur l'avion électrique ; 3 - Atelier sur les nouvelles façons de recruter ; 4 - Claire DREYFUS-CLOAREC, présidente du Conseil de surveillance de l'aéroport La Réunion Roland Garros qui accueillera les Rencontres de 2026 ; 5 - Atelier sur les enjeux du SAF ; 6 - Atelier « Open Airport Lab : un futur laboratoire de projets pour les aéroports ? » ; 7 - Le hall du palais des congrès du Touquet avec des exposants ; 8 - Soirée de bienvenue au Touquet, avec les discours d'accueil du maire, Daniel FASQUELLE, de Thomas JUIN, président de l'UAF & FA et d'Hélène LAMBERT, responsable grands comptes chez Amadeus, l'un des deux sponsors de la soirée ; 9 - Remerciements aux partenaires des Rencontres 2025.

12 MARS 2025

Conférence de presse annuelle de l'UAF & FA

Trente-cinq journalistes étaient présents lors de cette conférence au cours de laquelle l'UAF & FA a présenté les résultats de trafic des aéroports français pour l'année 2024. Avec une augmentation de trafic de + 3,6 % par rapport à 2023, ces résultats demeurent en dessous des niveaux de 2019 et en dessous des performances d'autres pays touristiques européens. Thomas JUIN a souligné à cette occasion que la faible performance de la France est en partie due à la lourde fiscalité qui pèse sur le

transport aérien. Il a mis en garde sur le fait que les augmentations de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) et du tarif de sûreté et de sécurité (T2S) risquent d'aggraver cette situation, en poussant les compagnies low cost à se détourner des aéroports français. Cette conférence a bénéficié d'une trentaine d'articles (dont l'AFP, *Le Figaro*, *La Tribune*, *Les Échos*...) et d'interviews radio et télévisées (France Inter, CNews...) de Thomas JUIN.



Nicolas PAULISSEN et Thomas JUIN lors de la conférence de presse de l'UAF & FA du 12 mars 2025.

L'UAF & FA est intervenue dans plusieurs événements liés au transport aérien

On notera en particulier :

- **Le 13 mai 2025**, Thomas JUIN est intervenu dans le cadre d'une table ronde intitulée « **L'aéroport, outil de développement régional, face aux enjeux actuels** » en présence de Sarra KRIAL, Pascal de IZAGUIRRE et Sébastien COUTURIER, lors de la conférence-débat organisée par l'EBAA, avec le soutien de Jetex, Jet Support Services, Gogo et TotalEnergies. Les différents échanges ont été l'occasion de montrer l'importance de l'aviation d'affaires pour la mobilité des entreprises et la localisation des entreprises dans les territoires.
- L'intervention de Thomas JUIN au **Paris Air Forum le 13 juin 2025** lors d'une table ronde intitulée « Le pavillon français peut-il prospérer ? » aux côtés de Muriel ASSOULINE, directrice générale d'Air Caraïbes Atlantique, Vincent CAPO-CANELLAS, sénateur, Pascal de IZAGUIRRE, président-directeur général de Corsair, président de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers, président de la chambre syndicale du Transport aérien, vice-président de l'ATAF, et Hugues MARCHESSAUX, président du directoire d'Air Austral.
- Une **conférence de presse organisée par la CPME et l'UAF & FA**, aux côtés d'easyJet, de la FNAM et de la CPME nationale Tourisme, **le 10 juillet 2025**, qui a permis de tirer la sonnette d'alarme sur les effets de la fiscalité actuelle sur le transport aérien et le tourisme. Tandis que nos voisins européens enregistrent une croissance à deux chiffres de leur trafic aérien, la France affiche une baisse de 4 % par rapport à 2019, résultat d'une politique française de décroissance assumée.



Thomas JUIN, lors de la conférence de presse commune UAF & FA/CPME du 10 juillet 2025 sur : « Tourisme et transport aérien ».



Thomas JUIN, le 13 mai 2025, lors d'une table ronde consacrée à l'aviation d'affaires intitulée « **L'aéroport, outil de développement régional, face aux enjeux actuels** », organisée par l'EBAA.

Pour Thomas JUIN, président de l'UAF & FA : « La France ne peut pas se doter d'une stratégie touristique ambitieuse tout en rendant économiquement intenable les conditions d'accès à ses territoires. »

Pour Amir REZA-TOFIGHI, président de la CPME : « Le véritable défi pour la France n'est plus d'attirer des visiteurs, mais de transformer cette affluence en valeur ajoutée pour nos territoires. »

Communication



Réseaux sociaux



7 650 abonnés en 2025 **>** **1 708** de plus par rapport à 2024 **>** **+28%**

+52% réactions sur l'année

+48% clics sur les liens de publication



Posts les plus performants

Taux d'engagement record entre **23%** et **27%**

#1

L'Union des Aéroports Français (UAF) 7 650 abonnés

Retour en images sur notre conférence de presse de ce matin.

L'UAF a présenté les résultats du trafic aérien français en 2024, une année marquée par une reprise en demi-teinte. Malgré une hausse de +3,9 % par rapport à 2023, le trafic reste inférieur de 4 % à 2019, alors que plusieurs pays européens dépassent désormais leur niveau pré-Covid.

Un message clé : la fiscalité pénalise la compétitivité des aéroports français. Les hausses de la TSA et du T25 menacent particulièrement les aéroports régionaux, en privant les compagnies aériennes à venir leur présence en France.

Avec Thomas Juhn, Nicolas Pélissier et Clara Nivard, Relations presse Anglo-Am.

3 républications

#2

L'Union des Aéroports Français (UAF) 7 650 abonnés

« L'UAF a participé aujourd'hui à une table ronde sur "L'aéroport, outil de développement régional, face aux enjeux actuels" en présence de Thomas Juhn, Sébastien Kriak, Pascal de Laguerre et Sébastien Couvreur, lors de la conférence-débat organisée par l'ESAA France (Aviation d'affaires) et le soutien de l'Institut des Services, Inc. (ISI), Group et TotalEnergies. Les différents échanges ont été l'occasion de montrer l'importance de l'aviation d'affaires pour la mobilité des entreprises et la localisation des entreprises dans les territoires.

Voici le programme de la conférence : <https://bit.ly/3uK4T0C>

photos de la table ronde - 2 pages

6 républications

#3

L'Union des Aéroports Français (UAF) 7 650 abonnés

Félicitations à @Aéroport Bergerac Dordogne Périgord pour l'atteinte du niveau 3 "optimisation" de l'Aéroport Carbon Accreditation (ACA) Niveau 3, une reconnaissance internationale qui témoigne de nos efforts pour réduire admettent notre empreinte carbone.

Aéroport Bergerac Dordogne Périgord

Une grande étape pour l'Aéroport de Bergerac Dordogne Périgord : Nous sommes fiers d'annoncer l'obtention de la certification Airport Carbon Accreditation (ACA) Niveau 3, une reconnaissance internationale qui témoigne de nos efforts pour réduire admettent notre empreinte carbone.

Un grand merci à nos équipes, Egis en France, Emily James, partenaires locaux (Civis-Royce France, Services profanes français) et à toutes les personnes impliquées pour leur soutien dans cette démarche (Aéro Biodiversité, World Fuel Services) !

N'hésitez pas à partager cette publication pour faire rayonner nos initiatives!

#BergeracAeroport #DéveloppementDurable #ACA #AirportCarbonAccreditation #

#4

L'Union des Aéroports Français (UAF) 7 650 abonnés

La première compagnie européenne dessert les aéroports français. Une nouvelle nouvelle pour la France et ses territoires!

CP UAF relatif aux suppressions de lignes par Ryanair - 2 pages

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Ryanair suspende des lignes, les territoires frappés, le plan Bepave pour le tourisme fragile!

Ryanair a annoncé aujourd'hui la suppression de destinations. Ces lignes, alimentées par le territoire français, représentent un enjeu majeur pour les territoires d'accueil et les territoires desservis. Ces lignes sont essentielles pour le développement économique de la France et de ses territoires et le bien-être des citoyens. L'Union des Aéroports Français (UAF) appelle à une prise de conscience collective et à une action coordonnée pour soutenir ces lignes et les territoires qu'elles desservent.

Ryanair, en effet, le communiqué annonce qu'elle suspendra toutes les destinations de son plan Bepave, un communiqué sans précédent.



876 abonnés en 2025 **>** **15** de moins par rapport à 2024 **>** **-1,7%**

+32% posts sortants

+22% vues sur les vidéos



Posts les plus performants

Taux d'engagement record entre **7%** et **10%**

#1

L'Union des Aéroports Français @uaf_aeroports

Comment financer les aéroports de demain ? Découvrez les solutions et stratégies pour relever les défis économiques et environnementaux du secteur aérien. Lire le rapport complet @aeroport.fr/uploads/2025/01/2025-01-15-#Aeroports #Innovation

Financer l'aéroport de demain
Améliorer l'efficacité de la régulation aéroportuaire

10:57 AM - 17 Jan. 2025 - 126 vues

#2

L'Union des Aéroports Français @uaf_aeroports

Le low-cost s'envole en France ! En 2024, 44,1 % des passagers ont voyagé avec ces compagnies. Dans 19 aéroports, cette part dépasse 70 %. Une tendance de fond... mais la hausse des taxes pourrait rebattre les cartes. Notre étude complète @aeroport.fr/uploads/2025/01/2025-01-15-#Voyage #LowCost

11:29 AM - 1 Jan. 2025 - 390 vues

#3

L'Union des Aéroports Français @uaf_aeroports

En 2023, le transport aérien a généré 12 milliards d'euros de recettes fiscales, soit l'équivalent du budget annuel du ministère de la Justice. Une contribution clé pour les finances publiques ! Notre étude socio-économique complète @aeroport.fr/public/page/1-#Economie #Transport

6:10 PM - 25 Nov. 2025 - 247 vues

#4

L'Union des Aéroports Français @uaf_aeroports

La connectivité aérienne, c'est aussi l'égalité des chances. En Occitanie, les aéroports régionaux relancent leurs lignes saisonnières : un rôle crucial pour désenclaver les territoires, soutenir le tourisme et l'économie locale @occitanie.fr/2025/05/04/occ... #Territoires #TransportAerien #Connectivité #UAF

5:34 PM - 6 mai 2025 - 133 vues

Publications 2025



« Biodiversité en aéroport : comprendre, préserver, agir »
(publication mars 2025)



Étude sur le poids socio-économique et l'importance stratégique d'un transport aérien basé en France
(publication 17 janvier 2025)



Résultat d'activité des aéroports français 2024
(édition mars 2025)



« Zéro débris, zéro souci – Guide pratique pour les exploitants d'aérodromes. Mettre en œuvre ou améliorer un programme de gestion des FOD »
(édition novembre 2025)



Enquête Ifop/SIA PARTNERS sur le profil socio-économique du passager aérien et les usages de l'avion
(édition juin 2025)

Les commissions de l'UAF & FA

COMMISSIONS MÉTIER

ACCÈS ET STATIONNEMENT

Président **Matthias FOURNIER**

ACHATS

Présidente **Cécile TARAUD**

ASSISTANCE EN ESCALE

Président **Bruno GARREL**

COMMERCES, SERVICES ET IMMOBILIER

Présidente **Véronique LEMÉE-ALEXANDRE**

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Président **Marc DELANOË**

OPÉRATIONS ET FACILITATION

Président **Ludovic GAS**

FINANCE ET RÉGULATION

Présidente **Catherine VILLE-GALI**

INFORMATIQUE ET INNOVATION

Président **Thomas FERCOT**

MARKETING ET STRATÉGIE COMMERCIALE

Co-présidentes **Delphine LE SEC'H** et **Emily JAMES**

COMMUNICATION

Présidente **Émilie CABANNES**

QUALITÉ

Présidente **Christelle DIJOUX**

RESSOURCES HUMAINES

Présidente **Catherine VASSAUX**

JURIDIQUE

Président **Rémy JOËSSEL**

SÉCURITÉ

Président **Denis AUDEMAR**

SGS-COMPLIANCE MONITORING

Présidente **Jennifer GRIFFAUT**

SÛRETÉ

Présidente **Sandrine PIERAZZI**

TECHNIQUE

Président **Jean CHADOUTAUD**

GT infra

Président **Kenrich SHITALOU**

GT immobilier

Président **Lionel LASSAGNE**

COMMISSIONS PROFESSIONNELLES

AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES

Examine toute question relative à l'organisation, l'exploitation, le développement de cette catégorie d'aéroports. Le président de cette commission est David BIDOU, directeur de l'aéroport d'Auch.

AÉROPORTS DE PROXIMITÉ

Traite des problématiques des aéroports desservis par au moins une liaison aérienne régionale.

AÉROPORTS RÉGIONAUX

Rassemble les aéroports dont le trafic est compris entre 1 et 5 millions de passagers par an.

AÉROPORTS D'OUTRE-MER

Traite des problématiques des aéroports de Guadeloupe, Guyane, Martinique, Nouvelle-Calédonie, Saint-Martin, Tahiti, Mayotte et de La Réunion. L'UAF & FA compte neuf membres exploitant treize aéroports d'outre-mer.

LA COMMISSION DES PROPRIÉTAIRES DÉLÉGANTS

Suite au processus de décentralisation amorcé en 2004, 150 aéroports ont été transférés en toute propriété aux collectivités territoriales ou à leur groupement. Ces nouveaux propriétaires délèguent souvent l'exploitation courante de leur aéroport. Ils échangent dans cette commission sur les problématiques auxquelles ils font face.

L'équipe UAF & FA



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



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



Économie, fiscalité & statistiques
Clara HENNÉ
c.henne@uaf.aeroport.fr



Social
Pauline DEMEULENAERE
p.demeulenaere@uaf.aeroport.fr



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



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



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



Juridique, assurances, sûreté & facilitation
Gaël LÉON
g.leon@uaf.aeroport.fr



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



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



NOUVELLE RECRUE



Pauline DEMEULENAERE

Juriste social à l'UAF & FA

Avant de rejoindre le secteur aéroportuaire, Pauline a acquis une expérience professionnelle diversifiée, tant au sein de plusieurs cabinets d'avocats qu'au sein du groupe Clarins. Depuis son arrivée à l'UAF & FA en novembre 2024, elle a pu apprécier la richesse et la diversité des problématiques sociales abordées.

« Je me réjouis de constater que la féminisation des métiers constitue un enjeu majeur dans le secteur aéroportuaire et j'attache également une grande importance à la découverte et à la compréhension des métiers qui sont au cœur de l'activité aéroportuaire. »

VIE INTERNE

L'UAF & FA repense son organisation pour une efficacité renforcée

Dans la continuité de la feuille de route présentée lors du Congrès UAF & FA 2024, l'Union des Aéroports Français a engagé en 2025 une démarche de revue approfondie de son fonctionnement. Cette initiative vise à renforcer l'efficacité collective de la filière aéroportuaire française dans un contexte de mutations profondes du transport aérien et de transition environnementale.

La revue s'articule autour de trois axes structurants :

PRODUCTION : conforter les expertises et démultiplier l'impact des travaux réalisés par les commissions métier, afin d'aligner davantage les actions sur les besoins de la politique d'influence de l'UAF & FA.

FONCTIONNEMENT : renforcer la cohésion interne et mobiliser plus largement l'ensemble des parties prenantes, en favorisant la collégialité des prises de position et l'implication des adhérents et collectivités territoriales.

RAYONNEMENT : ajuster la stratégie de lobbying pour accroître l'influence de l'UAF & FA auprès des décideurs publics et améliorer l'équilibre entre force d'opposition et force de proposition.

Cette démarche, structurée autour d'ateliers collaboratifs, d'entretiens ciblés et de diagnostics partagés, doit permettre de poser en 2025 les fondations d'une action syndicale renforcée pour les années à venir.



L'Excellence au service des
prestations de
services aéroportuaires.
WO Group est bien plus
qu'un prestataire :
acteur engagé et innovant,
il accompagne la stratégie
de ses clients dans
leur **transformation.**



Durabilité Excellence Innovation