



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2025



S O M M A I R E

FAITS MARQUANTS 2025

2

Aviation commerciale et sécurité	3
Aviation légère et sécurité	6
Agir pour l'environnement	9
Soutenir l'aviation innovante	12
De nouvelles règles pour les opérateurs	14
Accompagner les grands évènements	17
La DSAC à l'international	19
Assurer la continuité territoriale	21
Améliorer notre fonctionnement	24
Vie interne	26
2025, c'était aussi	27

LA DSAC EN 2025

30

La mission de la Direction de la sécurité de l'aviation civile	31
Une expertise reconnue à l'international	33
Organigramme	34
Le mot des territoires	36
Ressources humaines, compétences et budget	39
Réglementation traitant de la sécurité aérienne	43
Personnels navigants	48
Exploitants d'aéronefs	52
Navigabilité	54
Navigation aérienne	56
Exploitants d'aérodromes	60
Sûreté	62
Environnement et développement durable	64
Activités régaliennes	67
Glossaire	72

É D I T O

L'année 2025 restera marquée par l'excellent résultat obtenu par la France lors de l'audit OACI conduit dans le cadre du programme USOAP (*Universal Safety Oversight Audit Programme*), plaçant la France parmi les États affichant les niveaux de conformité aux exigences internationales les plus élevés. Aboutissement d'un important travail de préparation durant près de deux ans ayant mobilisé le BEA, OSAC et l'ensemble des services de la DGAC, auquel la DSAC a très fortement contribué, ce résultat consacre la qualité du dispositif de pilotage de la sécurité de l'aviation civile en France.

L'année 2025 a également vu se tenir la 55ème édition du Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget qui a retrouvé son rythme biennal et a rassemblé la communauté aéronautique mondiale. À cette occasion, les équipes de la DSAC se sont fortement engagées pour instruire et délivrer les différentes autorisations requises et assurer le bon déroulement de la manifestation aérienne.

La priorité constante accordée à la sécurité aérienne s'est concrétisée, comme chaque année, par l'organisation du symposium sécurité de la DSAC dont la 20ème édition s'est tenue en 2025. Cette rencontre annuelle s'est imposée au fil des années comme un événement national majeur de la promotion de la sécurité aérienne traitant de sujets transverses et d'actualité. Consacrée à la navigation basée sur la performance (PBN), elle a permis d'aborder à la fois les gains d'efficacité associés et les défis de sécurité soulevés, en particulier les risques liés aux erreurs de calage altimétrique (QNH) et les réponses apportées par la DSAC. Au cours de l'année écoulée, la DSAC a pris une mesure importante de réduction des risques liés aux erreurs de calage altimétrique en relevant les minima des approches de non-précision avec guidage vertical.

Dans le même esprit de promotion et d'amélioration continue, la DSAC organise, depuis 2022, avec les acteurs de la sûreté du transport aérien, une rencontre nationale sur la culture de sûreté. Ce rendez-vous annuel, désormais bien installé, rencontre une forte adhésion de la communauté aéronautique autour du partage d'expérience, des enseignements tirés des événements de sûreté et de thématiques à la fois systémiques et opérationnelles.

Parallèlement, la modernisation de la DSAC a franchi une nouvelle étape en 2025 avec la création, au 1er octobre, d'une direction Stratégie, Ressources et Innovation. Cette nouvelle organisation vise à renforcer le pilotage stratégique de la DSAC dans un contexte d'évolution constante du contexte de notre action. Elle permet d'adopter une approche plus intégrée, combinant la conduite de l'adaptation de la DSAC aux missions nouvelles et aux innovations du secteur et le pilotage des systèmes d'information, des ressources humaines et des moyens financiers et matériels.

Enfin, en 2025, forte de son ancrage territorial, la DSAC a mené des chantiers importants, portés par les directions interrégionales, en appui des services préfectoraux et de la DTA, dans le cadre d'un dialogue constant avec les parties prenantes. Ces travaux ont couvert un large éventail d'enjeux : environnementaux avec la conduite d'études d'impact selon l'approche équilibrée sur plusieurs aéroports, la contribution à la définition de nouvelles mesures de restrictions environnementales sur l'aéroport de Paris-Orly et à l'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ; de sécurité et de sûreté avec la certification et l'habilitation des nouveaux gestionnaires d'aéroports en Corse, à Cayenne, à Rodez, et avec l'accompagnement de l'exploitant de l'aéroport et des services de l'État dans le plan d'égagement des obstacles végétaux perçant les servitudes aéronautiques de dégagement de La Rochelle ; de planification avec l'élaboration des grandes orientations stratégiques de l'aéroport de Bordeaux ; ou encore opérationnels comme lors de la reprise d'activité de l'aéroport de Mayotte Marcel Henry après le cyclone Chido. Les directions interrégionales ont également joué un rôle actif dans l'accompagnement de la mise en œuvre de la réforme territoriale de la DSNA sur les aéroports de leur territoire.



© Jean Chiscano

Richard Thummel,
directeur
de la sécurité
de l'aviation civile

A high-speed train, likely a TGV, is shown from a low angle on a concrete track. The train is white with blue accents. A teal rectangular overlay is positioned in the upper left corner, containing the title 'FAITS MARQUANTS 2025' in white. The train's front features a large, rounded nose and multiple windows. The track has yellow and black safety lines. A large engine or propeller is visible in the upper right corner.

FAITS MARQUANTS 2025

AVIATION COMMERCIALE ET SÉCURITÉ



Symposium 2025 - PBN : Efficacité des trajectoires et défis de sécurité

À l'occasion de sa 20^{ème} édition, le symposium sécurité 2025 de la DSAC a traité de la navigation basée sur la performance (PBN). Les échanges ont privilégié deux axes majeurs : les gains d'efficacité apportés par le PBN dans la définition des trajectoires de vol et les défis de sécurité liés au PBN.

Structuré autour d'une analyse SWOT, le symposium a mis en lumière les atouts du PBN : des trajectoires à la fois robustes, car conçues selon les performances des aéronefs, et flexibles, car ne dépendant plus d'équipements de radionavigation au sol. Les débats ont également porté sur les faiblesses, notamment le risque d'erreur de QNH lors des approches PBN reposant sur l'altimétrie barométrique pour la gestion du plan vertical, ainsi que sur les réponses apportées

par la DSAC pour traiter ce risque. Le volet menaces a abordé les risques de brouillage et de leurrage du signal GPS, tandis que la conclusion a souligné les opportunités offertes par le PBN en matière de performance opérationnelle et environnementale.

Les travaux ont bénéficié des contributions de nombreux acteurs industriels (Air France, ASL, HOP!, Transavia, Airbus) et institutionnels (EASA, Eurocontrol, DSAÉ, BEA) du secteur ainsi que de la DGAC (DSNA, ENAC, OCV, DTA). Comme pour les précédents symposiums, l'intégralité des ressources est disponible sur le site du ministère¹.

1. Consultable sur <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/symposium-securite>

Paris-Charles de Gaulle : réhabilitation complète de la piste 1, une première depuis sa mise en service

Inaugurée en 1974, la piste 09R/27L de l'aéroport Paris Charles de Gaulle a connu en 2025 sa première réhabilitation complète depuis sa mise en service. Longue de 4 200 mètres et large de 45 mètres, cette piste, la plus ancienne des quatre de la plateforme, a été fermée pendant cinq mois, de juillet à décembre, pour des travaux de grande ampleur. Cette fermeture a entraîné une adaptation de l'exploitation, avec une utilisation banalisée de la piste extérieure du doublet nord et le report d'environ 10 % du trafic vers le doublet sud. Pilotée par ADP en coordination avec le SNA RP, ce changement d'exploitation a été approuvé par la DSAC Nord conformément au règlement européen (UE) n°139/2014 (dit « IR ADR ») sur les aérodromes. Les travaux ont permis une mise en conformité complète de l'infrastructure, incluant la piste (pente et macrotexture de l'enrobé), la structure de ses accotements, l'aménagement des aires de sécurité de fin de piste (RESA) et les dernières



© Arnaud GAULPEAU / DSAC Nord

voies de circulation qui n'avaient pas été reprises lors des travaux partiels en 2022 et 2023. La réouverture est intervenue le 8 décembre 2025 en présence du directeur général de l'aviation civile, Chems CHKIOUA, ainsi que du directeur de l'aéroport, Régis LACOTE.

La Rochelle : l'aboutissement de la gestion des obstacles environnants

Situé en zone d'approche de l'aéroport de La Rochelle-Île de Ré, le bois de la Faucherie représente depuis longtemps un enjeu de sécurité aéronautique. Propriété privée, ce massif boisé a fait l'objet de nombreux contentieux, plusieurs décisions de justice ayant reconnu la nécessité d'intervenir, sans pour autant lever les oppositions des propriétaires. Dans l'attente d'une solution pérenne, l'aéroport a fonctionné sous un régime dérogatoire (DAAD), autorisant temporairement le maintien d'obstacles dépassant les surfaces de dégagement, une réponse transitoire qui ne pouvait pas se prolonger indéfiniment.

La résolution du dossier s'est engagée grâce à l'implication active de la DSAC Sud-Ouest, mobilisant actions techniques, réglementaires et partenariales. Les visites de terrain et les échanges réguliers entre les différentes parties prenantes (services de l'État,



© DSAC

exploitant et propriétaire) ont permis, à l'issue d'une médiation, d'identifier des solutions ciblées : abattage limité aux arbres les plus contraignants ou ne pouvant pas être étêtés, étêtage lorsque possible, permettant de minimiser l'impact environnemental et de concilier sécurité et préservation du milieu naturel. La résolution de ce dossier a ainsi reposé sur une dynamique collective forte portée par un pilotage de la préfecture, des élus locaux facilitateurs, un exploitant impliqué et la DSAC-SO dans son rôle d'autorité de surveillance mais aussi régalién.

AF-KLM : expérimentation d'interopérabilité d'un B777

À l'été 2025, Air France et KLM ont mené une expérimentation inédite d'interopérabilité, rendue possible par la réglementation européenne de sécurité aérienne favorisant les synergies intra groupe. Un Boeing 777 appartenant à KLM a ainsi été mis à disposition pour être opéré par des pilotes Air France, avec un équipage de cabine KLM, sur une liaison Amsterdam–New York exploitée sous code KLM. Ce projet pilote, une première pour les deux compagnies comme pour les autorités de surveillance française

et néerlandaise, a nécessité une analyse des risques et du cadre réglementaire. L'intégration de cet avion dans les opérations d'Air France a conduit, au niveau d'Air France, à l'adaptation des processus de formation, de contrôle opérationnel et de maintien de navigabilité et l'ajout de l'avion en liste de flotte, ainsi qu'à une coordination étroite avec les autorités néerlandaises et américaines pour valider les autorisations opérationnelles. Menée de juillet à octobre 2025, l'opération a démontré les bénéfices de l'harmonisation européenne et la capacité de la DSAC à accompagner l'innovation tout en garantissant un haut niveau de sécurité et la conformité réglementaire.



© DSAC

La formation récurrente des pilotes via l'EBT progresse

La formation récurrente des pilotes fondée sur les données d'évaluation des compétences, dite *Evidence Based Training* (EBT), continue de se développer en France, portée par l'engagement conjoint des compagnies aériennes et de la DSAC. Après deux compagnies françaises¹ engagées dès 2022, quatre autres² ont obtenu leur certification EBT à la fin de l'année 2025, à l'issue d'une phase de transition de trois à quatre ans. Cette période a permis à la DSAC d'évaluer la qualité de la formation des instructeurs, la pertinence des programmes d'entraînement et d'évaluation en simulateur, ainsi que la robustesse des processus permettant la prorogation des licences pilotes. L'accompagnement régulier des compagnies s'est conclu par un audit des processus de formation et l'autorisation du déploiement opérationnel de l'EBT. Quatre transporteurs³ supplémentaires sont engagés dans la phase de transition, confirmant la volonté d'adoption progressive de ce standard international de formation.

1. Air France et Transavia

2. HOPI, Air Austral, Air Tahiti Nui, Corsair

3. Air Tahiti, FrenchBee, Air Caraïbes, CMA-CGM



© DSAC

AVIATION LÉGÈRE ET SÉCURITÉ

DSAC Sud : un séminaire dédié aux organismes de formation déclarés

Le 26 septembre 2025, la DSAC Sud a organisé à Blagnac un séminaire dédié aux organismes de formation déclarés (DTO) de l'ancienne région Midi-Pyrénées. Près de 60 participants représentant 35 structures ont pris part à cette journée d'échanges axée sur la sécurité et la conformité réglementaire. Inspecteurs de surveillance, pilote inspecteur et direction étaient mobilisés autour de présentations thématiques suivies de temps d'échanges favorisant un dialogue direct et constructif.

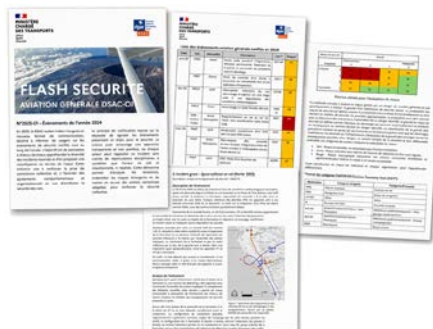
Les fondamentaux réglementaires encadrant l'activité des DTO ont été rappelés, permettant une compréhension partagée des exigences : attendus en matière de déclaration, modalités de surveillance. Les échanges ont également porté sur les enjeux pédagogiques, notamment les rôles du représentant et du responsable pédagogique, le



respect des programmes de formation et le suivi des élèves ainsi que le nécessaire suivi et l'harmonisation des pratiques entre instructeurs. Les enjeux liés à la sécurité ont constitué un axe central, avec un accent sur la politique de sécurité, la notification des événements dans un objectif double de conformité réglementaire et de retour d'expérience, et la Culture Juste, contribuant à la promotion de la sécurité. Un séminaire similaire est prévu en 2026 pour les DTO de l'ancienne région Languedoc-Roussillon.

Océan-Indien : un flash « sécurité aviation générale » pour promouvoir les enjeux locaux de sécurité

Depuis mai 2025, la DSAC Océan Indien diffuse un « flash sécurité aviation générale » semestriel à destination des pilotes et télépilotes de La Réunion et de Mayotte. S'inscrivant dans une démarche de sensibilisation, de prévention et de promotion, ce nouvel outil vise à renforcer la culture de sécurité, à développer une meilleure conscience locale du risque et à instaurer une compréhension plus juste et partagée des enjeux locaux de sécurité, en s'appuyant sur le retour d'expérience issu des notifications d'événements. Il valorise l'utilité opérationnelle de la notification comme levier d'amélioration continue de la sécurité des vols en y faisant des usagers des acteurs à part entière.



Le support présente ainsi une synthèse anonymisée des événements recensés, majoritairement en aviation générale, en détaillant leur contexte, leur niveau de risque et les méthodes d'analyse, tout en mettant en évidence les éventuelles tendances identifiées. Dans sa version enrichie, il propose des analyses détaillées d'événements significatifs, les enseignements de sécurité associés et les actions correctives engagées tant par les opérateurs que la DSAC-OI ainsi que des renvois vers d'autres supports. Régulièrement diffusé, ce flash rencontre un accueil très favorable.



La suite avionique Garmin G3000 Prime (écrans tactiles) se déploie sur TBM980

Annoncé fin 2024 par Garmin, le G3000 Prime constitue une évolution majeure de la suite avionique « *glass cockpit* » destinée aux avions les plus complexes de la catégorie aviation générale. Cette nouvelle déclinaison de la suite G3000 se distingue par une interface homme-machine (IHM) entièrement tactile sur les deux écrans principaux (*Primary Flight Display* et *Multi-Function Display*), une puissance de calcul doublée, une quantité de mémoire quadruplée, une fluidité de l'interface renforcée grâce à un meilleur taux de rafraîchissement et des fonctionnalités novatrices telles que le guidage au sol avec matérialisation de la route à suivre (fonction 3D Safe Taxi) ainsi que d'autres aides à la navigation. D'autres innovations ont, en revanche, été temporairement écartées en raison de leur manque de maturité vis-à-vis des exigences réglementaires, notamment la fonction *Runway Occupancy Awareness* (ROA), jugée trop sensible en termes de cybersécurité.



DAHER Aircraft figure parmi les premiers avionneurs à intégrer cette nouvelle suite avionique introduite sur le TBM980. Le travail de certification auprès de l'EASA d'une part et de validation par la FAA d'autre part a été initié dès 2023 par DAHER en association avec Garmin. Le traitement de ce dossier, délégué à la DSAC par l'EASA, a mobilisé, au sein de DGA/EV (Direction générale de l'armement / Essais en vol), des experts vol/facteurs humains et, au sein de la direction technique Navigabilité et opérations (DT NO) de la DSAC, les experts avionique du pôle Systèmes et techniques et un chef de projet certification du pôle Navigabilité. Des bases de certification adaptées aux innovations introduites ont dû être définies, de même

que le niveau d'exigence requis pour la nouvelle IHM, tout en restant proportionné à l'aviation générale. Sur la base d'une évaluation conjointe assurant une approche harmonisée entre autorités, l'approbation par l'EASA et la validation par la FAA ont été délivrées en décembre 2025 et ouvert la voie à la livraison du premier TBM980 aux États-Unis en janvier 2026.

Elixir : validation FAA et processus optimisé de traitement des non-conformités en production

Le constructeur Elixir Aircraft, basé à La Rochelle, a franchi en 2025 une étape importante avec l'obtention de la validation FAA pour son avion léger biplace ELIXIR destiné principalement à la formation, enjeu majeur alors que le marché américain concentre l'essentiel de ses perspectives commerciales. Délégué par l'EASA au pôle Navigabilité de la direction technique Navigabilité et opérations de la DSAC et mené conjointement avec un expert vol/facteurs humains de l'EASA, le projet de validation a mis en lumière les différences d'approche sur les moyens acceptables de conformité entre les bases de certification européenne et américaine, principalement vis-à-vis des caractéristiques de décrochage et de la prévention de la perte de contrôle. Ce travail a conduit au développement d'un nouveau moyen de conformité harmonisé, mis en œuvre par Elixir à travers des modifications majeures de la configuration aérodynamique de l'appareil, donnant naissance à une nouvelle configuration, l'« Elixir B ». Cette nouvelle configuration a été approuvée par

l'EASA en juillet 2025, permettant à Elixir Aircraft d'obtenir le Certificat de Type Import FAA. Les premières livraisons aux États Unis sont planifiées au printemps 2026 après des ultimes améliorations.

En parallèle, Elixir Aircraft a développé un document identifiant les non-conformités anticipées en production et leurs modalités de réparation afin de limiter le nombre d'approbations requises auprès de l'EASA pour les corriger. En effet, l'ELIXIR est fabriqué, selon un processus complexe, en matériau composite à base de carbone préimprégné pour lequel il n'existe pas de manuel générique de réparation, contrairement aux structures métalliques ou en bois. Ce projet, initié en 2023, a mobilisé un chef de projet certification du pôle Navigabilité et abouti à une première approbation du *Production Repair Manuel* (PRM) en avril 2025. Depuis, ce manuel est régulièrement étoffé de nouvelles procédures de réparation afin d'en élargir son périmètre d'application.



© DSAC

AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT

Nantes-Atlantique : de nouveaux engagements avec un suivi renforcé des vols de nuit

Signé le 29 août 2025 par le préfet de Loire-Atlantique, le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2025-2029 de l'aéroport Nantes-Atlantique marque une nouvelle étape dans la lutte contre les nuisances sonores. Il comprend 54 mesures, dont 42 nouvelles, engageant principalement les compagnies aériennes, mais aussi l'exploitant aéroportuaire, l'État et les collectivités. Le suivi 2025 montre un respect élevé des mesures, notamment grâce au recours accru à des avions moins bruyants et à une programmation adaptée des vols en dehors des horaires sensibles. Les actions structurelles avancent au rythme prévu, avec le déploiement de nouveaux équipements de mesure, la préparation d'une procédure d'arrivée par le nord et la révision du plan d'exposition au bruit.



Engagement phare du PPBE, le comité de suivi des vols de nuit, nouvelle instance opérationnelle depuis 2025, a permis de faire diminuer fortement les vols entre minuit et 6 heures et d'instaurer un dialogue constructif avec les compagnies. Ces dernières partagent leurs bonnes pratiques pour renforcer la résilience de leur programme de vols et *in fine* le respect du couvre-feu dont les modalités de gestion ont évolué le 1^{er} juin 2024, notamment les notifications auprès de la DGAC.

Surveillance renforcée de la présence de PFAS dans les sols et les eaux souterraines

L'utilisation de mousses anti-incendie contenant des PFAS (substances per- et polyfluoroalkylées) sera interdite dans l'Union européenne à compter du 23 octobre 2030 (règlement n°2025/1988). En France, la transition est déjà largement engagée : plus de 90 % des services de lutte contre l'incendie des aéronefs utilisent désormais des émulseurs sans PFAS et les derniers acteurs visent une conversion complète d'ici fin 2026.

La DGAC participe activement au plan interministériel sur les PFAS en inventoriant et en diagnostiquant les sites potentiellement pollués par les usages passés, afin de mieux protéger les eaux souterraines et en particulier l'eau potable. Plusieurs aéroports mènent des études sur les sols et les eaux, dont les conclusions sont attendues d'ici fin 2026. Un groupe de travail, piloté par la DTA, réunit exploitants d'aéroports, experts et représentants de la DSAC pour partager les bonnes pratiques et suivre les actions engagées. Au niveau local, les DSAC-IR participent aux réunions avec les préfetures et les services de l'Etat (DREAL et DDT) sur le sujet, accompagnent les aéroports dans la mise en œuvre des actions et participent au suivi du plan d'actions en collaboration avec la DTA.

Adaptation au changement climatique : les aéroports s'y préparent

Dans le cadre du troisième Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC3), sur les treize aéroports concernés, six disposent déjà d'une stratégie dédiée, assortie d'un plan d'actions pour les prochaines années. Après une évaluation précise des risques, des mesures d'adaptation sont planifiées : renforcement thermique des bâtiments, végétalisation des espaces ou modernisation des dispositifs de protection contre les inondations et les fortes chaleurs. Les processus opérationnels et la formation des personnels doivent être également adaptés.

Depuis le printemps 2025, la DGAC et les exploitants d'aéroport collaborent par ailleurs avec d'autres gestionnaires d'infrastructures de transport au sein d'un groupe de travail destiné à partager les expériences et identifier des synergies au niveau national. La DSAC participe aux discussions et accompagne les aéroports dans le cadre de la mise en œuvre de ces actions.



Bordeaux : des grandes orientations stratégiques actant le maintien de la piste sécante

Le 11 juin 2025, le ministre des Transports a pris la décision du maintien en activité de la piste secondaire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Cette décision est l'aboutissement de travaux approfondis associant les services de l'État, avec le soutien technique de la DSAC Sud-Ouest, dans le cadre d'une concertation locale pilotée par le préfet pour évaluer les enjeux territoriaux et les impacts des différents scénarios envisagés. Le choix retenu permet de préserver une flexibilité des opérations aériennes, d'assurer une meilleure répartition des nuisances sonores entre les communes survolées et de garantir la sécurité des vols, notamment en cas de conditions météorologiques dégradées ou d'indisponibilité de la piste principale.

Sa mise en œuvre a conduit à l'actualisation des grandes orientations stratégiques (GOS) élaborées en 2018 par la DGAC, un travail mené par la DTA avec le soutien de la DSAC SO plaçant le développement durable au cœur de l'exploitation et des projets de l'aéroport. La prochaine étape consistera, pour l'exploitant de l'aéroport, à élaborer un schéma de composition générale, véritable plan directeur de l'aménagement et du développement des infrastructures et installations de la plateforme tant aéronautiques qu'extra-aéronautiques, intégrant les enjeux de développement durable et d'adaptation au changement climatique.

EIAE : de nouvelles restrictions environnementales sur Paris-Orly

Les 6 Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) lancées en 2023 sur les aéroports de Bordeaux-Mérignac, Lille-Lesquin, Marseille-Provence, Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle et Toulouse-Blagnac arrivent à leur terme après avoir mobilisé fortement les ressources des DSAC/IR afin d'appuyer techniquement les préfets concernés.

À l'aéroport d'Orly, inséré dans un tissu urbain dense, les attentes des riverains en matière de réduction des nuisances sonores demeurent fortes malgré l'interdiction des vols de nuit (23h30-6h), instaurée dès 1968 et renforcée en 1994 par une limitation du nombre de créneaux attribuables. L'EIAE a ainsi été menée afin d'évaluer l'opportunité de nouvelles restrictions avec un double objectif de réduction du nombre de personnes impactées et de mouvements d'avions les plus bruyants. Conduite en concertation avec les acteurs de la plateforme, elle a débouché sur un durcissement significatif des mesures de restriction environnementales, faisant de l'aéroport d'Orly l'un des aéroports les plus stricts au monde en matière d'exigence de performance acoustique. Un nouvel arrêté vient ainsi compléter le couvre-feu existant en instaurant l'interdiction, entre 22h et 23h30, des avions présentant une marge acoustique inférieure à 17 EPNdB. Elle entrera en vigueur le 25 octobre 2026, avec une période transitoire de deux ans, laissant aux compagnies historiquement présentes de nuit de s'adapter. D'ici là, la DGAC mettra en place un dispositif de surveillance pour en assurer le respect.

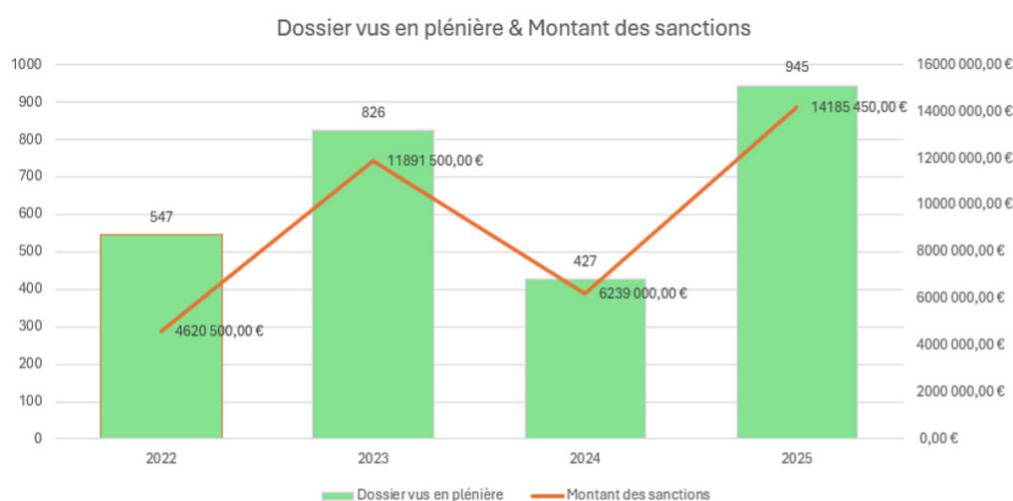


© DSAC

ACNUSA : un niveau record de dossiers et d'amendes

Après une période de vacances à sa tête, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a retrouvé sa pleine activité 2025. Au total, 945 manquements ont été examinés lors de 14 séances plénières, donnant lieu à plus de 14 millions d'euros de sanctions. Une grande partie de ces manquements concernait les années 2022 à 2024 et a été traitée a posteriori. Les DSAC/IR qui instruisent les manquements relevant de leur zone géographique ont, ainsi, traité, pour certaines, plusieurs centaines de dossiers. Malgré cette charge exceptionnelle, les délais de trai-

tement sont restés contenus grâce aux efforts consentis par les agents instructeurs pour résorber le stock de dossiers. Dans le même temps, 445 procès-verbaux ont été dressés en 2025 contre 753 en 2024, signe d'un recul des infractions aux restrictions environnementales.



© DSAC

SOUTENIR L'AVIATION INNOVANTE

Première certification d'un prestataire U-space

Le 27 mars 2025, la société Innov'ATM est devenue le 1^{er} prestataire certifié U-space (USSP) par la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC).

Ce certificat inédit, valable dans l'ensemble de l'Union européenne, est venu concrétiser 18 mois d'instruction menée par les équipes de la direction technique aéroports et navigation aérienne ainsi que la direction de programme numérique et ATM avancé, en étroite collaboration avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA). Cette reconnaissance marque une avancée importante dans le déploiement de l'U-space, dispositif visant à organiser un espace aérien dédié aux drones et à en automatiser la gestion du trafic. L'enjeu est clair : garantir une cohabitation sûre et fluide entre aviation traditionnelle et nouveaux usages liés aux aéronefs sans pilote.



Innov'ATM s'appuie sur l'intelligence artificielle pour optimiser la gestion du trafic aérien et fournit des services numériques avancés permettant d'accompagner les exploitants de drones, y compris dans des environnements complexes (vols multiples, opérations hors vue). Cette première certification ouvre la voie à d'autres acteurs, en France et en Europe, appelés à rejoindre prochainement l'écosystème des prestataires U-space, condition indispensable au développement sécurisé des opérations de drones dans les années à venir.

Lancement des réflexions au niveau OACI sur les opérations à très haute altitude

Un groupe de travail dédié aux opérations d'aéronefs à très haute altitude (HAO) a été lancé au premier semestre 2025 au sein du panel ATMRPP (*ATM Requirements and Performance Panel*) de l'OACI, dans le prolongement des recommandations formulées par la 14^e Conférence de navigation aérienne à l'automne 2024. La conférence a appelé à l'élaboration d'une vision globale et d'un concept opérationnel couvrant les aspects réglementaires et de coordination ainsi que les enjeux de responsabilité, en vue d'une intégration au programme de travail triennal de l'OACI. La DSAC, la DTA et la DSAÉ, en lien étroit avec la DSN, participent activement à ce groupe réunissant une vingtaine d'autorités

internationales, chargé de proposer d'ici fin 2028 des fiches de travail notamment destinées à structurer les travaux futurs de l'OACI.

Cette approche doit notamment servir de base au développement progressif de dispositions relatives à la gestion des séparations, à la préparation des situations d'urgence et à l'évaluation des risques, en particulier en cas de descentes incontrôlées d'aéronefs stratosphériques. Encore en cours de définition, le domaine HAO se situerait à partir de 18 à 20 km d'altitude, au delà des espaces aériens contrôlés, avec une extension possible jusqu'aux couches supérieures de la stratosphère.



Drones : première autorisation d'exploitation SAIL III délivrée

© DSAC

La DSAC a délivré à Thales Avionics la première autorisation d'exploitation SAIL III, élargissant le périmètre des opérations possibles de drones. Par rapport au niveau SAIL II, le niveau SAIL III permet l'assouplissement des contraintes d'exposition au risque des populations survolées, en contrepartie d'exigences renforcées en matière de sécurité et de fiabilité sur le drone dans le domaine de la navigabilité et des opérations. Cette autorisation porte sur la surveillance de quatre tronçons de conduites gazières, d'environ 40 km chacun, dans le Sud-Ouest, pour le compte de Terega, gestionnaire d'infrastructures de transport et de stockage de gaz.

Engagée dès 2022, l'instruction du dossier a fortement mobilisé la DSAC, tant à l'échelon central qu'au niveau régional (DSAC-S), et a nécessité une collaboration étroite avec l'EASA, compte tenu du caractère inédit de la démarche. Sur le plan de la navigabilité, l'EASA a délivré un *Design Verification Report* attestant d'un niveau de fiabilité du drone, mobilisant le pôle Systèmes et techniques de la direction technique Navigabilité et Opérations (DT-NO) de la DSAC. Les aspects opérationnels – analyse SORA, conformité des procédures et du programme de formation et audit de l'opérateur – ont également fait l'objet d'une évaluation approfondie sous le pilotage du pôle Opérations Hélicoptères, Aviation générale et Drones de la DT-NO. La synthèse finale, coordonnée par la direction de programme Drones, a conduit à la délivrance de l'autorisation le 5 novembre 2025.



© DSAC

DE NOUVELLES RÈGLES POUR LES OPÉRATEURS

Cybersécurité : des premières évaluations préparatoires

La DSAC a lancé en 2025, en relation étroite avec OSAC, en amont de l'entrée en vigueur des règlements européens Part IS, la surveillance initiale des acteurs du transport aérien à ces nouvelles exigences de cybersécurité de l'agence européenne pour la sécurité aérienne. Les aéroports et les organismes POA et DOA ont été les premiers concernés dès juin, suivis en octobre par les compagnies aériennes, les services de navigation aérienne, les organismes de formation et les acteurs du maintien de navigabilité. Cette phase anticipée quatre mois avant l'entrée en vigueur des textes, visait à assurer la conformité à ces règles et garantir le maintien des certificats de sécurité.

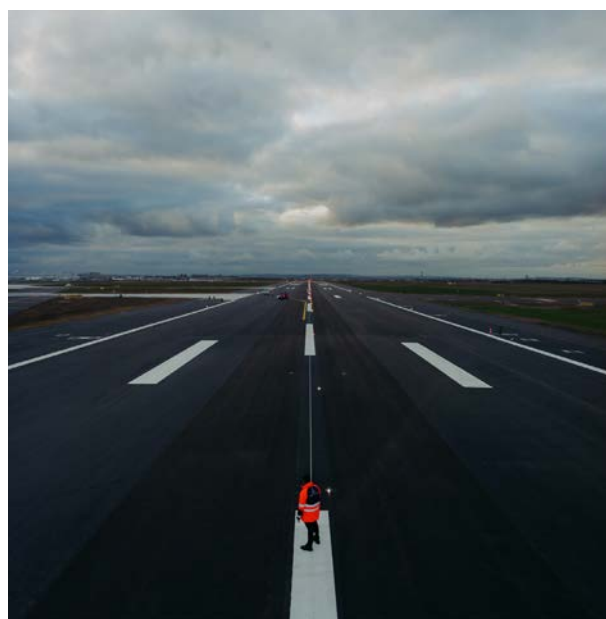
Reposant principalement sur l'analyse documentaire des systèmes de management de la sécurité de l'information couvrant plus de 500 certificats et agréments, ces évaluations initiales ont servi de terrain d'application pour les compétences nouvellement acquises par les inspecteurs, en amont des audits complets intégrant la dimension cyber. Cette montée en puissance progressive, tant pour les inspecteurs que pour les opérateurs, doit ainsi permettre d'ajuster les pratiques, de consolider les dispositifs et de préparer efficacement les premiers audits prévus en 2026.

Parallèlement, des évaluations pilotes dédiées à la cybersécurité appliquée à la sûreté aérienne selon les exigences du règlement 2015/1998 et conduites par des inspecteurs de surveillance du domaine sûreté ont concerné dès l'été 2025 les aéroports et les compagnies aériennes.

Des conditions de conception et d'exploitation des aéroports révisées

Plusieurs évolutions majeures du règlement (UE) n°139/2014 relatif aux aéroports certifiés ont été publiées en 2024, à travers deux règlements délégués de la Commission européenne et une décision de l'EASA. Entrées en vigueur pour l'essentiel en 2025, ces modifications intègrent des retours d'expérience récents ainsi que des mises à jour issues des travaux de l'OACI. Elles renforcent ou introduisent notamment les exigences en matière de programmes et comités de sécurité, d'encadrement des travaux, de gestion des fermetures et réouvertures de pistes, d'enlèvement d'aéronefs, d'opérations en surcharge et de communications en situation de panne. Elles autorisent également, sous conditions, certains cumuls de fonctions expérimentés via des AltMOC.

La DSAC a piloté la mise en œuvre de ces évolutions, en demandant, dès décembre 2024, aux exploitants un plan de mise en conformité pour fin avril 2025 et en assurant un accompagnement pédagogique,



© DSAC-Nord

notamment par un webinar dédié, qui s'est tenu le 31 mars 2025, destiné à présenter les évolutions réglementaires et à préciser les attentes de l'autorité. Leur application sera vérifiée dans le cadre de la surveillance continue des aérodromes français.



© Richard Metzger / DGAC - STAC

Drones : fin des scénarios standards nationaux

Depuis le 1^{er} janvier 2026, les exploitants de drones relevant de la catégorie spécifique ne peuvent plus opérer leurs drones selon les scénarios standard nationaux S1, S2 et S3, définis par l'arrêté du 3 décembre 2020. Ils laissent place à l'application pleine et entière du cadre européen fixé par le règlement (UE) 2019/947.

Ce texte décrit les scénarios standards européens applicables : le STS 01, destiné aux opérations en vue en environnement urbain avec des drones de classe C5, proche de l'ancien scénario S3, et le STS 02, conçu pour les vols hors vue en zone rurale avec des drones de classe C6, proche de l'ancien scénario S2.

Parallèlement, un dispositif transitoire spécifique est toutefois maintenu pour les activités exclues du règlement de base européen et dont la nature opérationnelle nécessite un cadre réglementaire dédié. Valable pour deux ans, cette réglementation concerne principalement les missions assurées par les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS).

La surveillance du marché des drones : dernière mesure du cadre régissant l'usage des drones

Avec la publication du décret n° 2025-759 du 1^{er} août 2025 relatif à la *surveillance du marché de certains aéronefs sans équipage à bord*, la France a achevé la mise en conformité de son cadre législatif et réglementaire. Ce texte vient répondre aux exigences du règlement européen (UE) 2019/945 du 12 mars 2019 relatif *aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord*, qui impose à chaque État membre d'organiser, sur son territoire, un dispositif de contrôle des systèmes d'aéronefs sans équipage (UAS) non certifiés mis sur le marché. Ce mécanisme vise les équipements susceptibles de présenter un risque pour la sécurité au sens de la législation d'harmonisation de l'Union européenne. Particularité du dispositif français : il confie à la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) le rôle d'autorité de surveillance du marché des UAS non certifiés, en lui attribuant les prérogatives nécessaires pour en assurer le contrôle.

De nouvelles mesures réglementaires structurantes pour le secteur de la sûreté

L'année 2025 a été largement consacrée à l'analyse et au suivi des impacts des nouvelles dispositions de la réglementation européenne. Ces évolutions concernent principalement le secteur du fret, les formations en matière de sûreté, les approvisionnements de bord et les fournitures d'aéroport.

Accompagnement des acteurs du fret

En 2025, la DSAC a poursuivi son action d'accompagnement auprès des exportateurs de contenants hermétiques afin de faciliter l'obtention du statut de « chargeur connu ». Parallèlement, les organisations professionnelles du transport routier de fret destiné à l'aérien ont été sensibilisées à la future obligation de détention d'un agrément, dont l'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} janvier 2027. Tout au long de l'année, la DSAC a organisé des webinaires d'information et questions-réponses à destination de ces acteurs.

Dans le même temps, à la suite des actes d'intervention illicites survenus dans le secteur du fret en 2024, le cadre réglementaire a évolué. Les agents habilités doivent désormais mener une analyse de risques portant sur la fiabilité de leurs clients, qu'ils soient expéditeurs ou destinataires. Des réunions spécifiques d'information ont été organisées par la DSAC pour les aider à mettre en place les mesures associées à ces analyses de risques.

Des formations sûreté renforcées et adaptées

En 2025, les formations sûreté ont fait l'objet d'évolutions structurantes. Le maintien de compétences des agents certifiés à l'imagerie doit désormais faire l'objet d'un suivi sur chaque période de 6 mois glissante. Parallèlement, les travaux des acteurs publics et privés, menés sous l'égide de la DSAC, ont permis de définir un nouveau cadre pour la formation périodique des personnels non certifiés, visant une meilleure adaptation aux réalités opérationnelles : « l'objectif est de proposer des formations reflétant la réalité des métiers et du terrain ».



© DSAC

De nouvelles exigences pour les approvisionnements de bord et les fournitures d'aéroport

Mené en amont comme à l'issue des travaux du comité AVSEC de l'Union européenne, le travail d'expertise des textes a nourri un dialogue constant avec la direction du transport aérien, représentant l'autorité française de l'aviation civile au sein de cette instance. Ces échanges ont notamment permis d'obtenir des adaptations sur certaines mesures dont le périmètre ou le contenu initiaux se révélaient difficilement applicables. Malgré ces ajustements, l'ampleur des évolutions devrait entraîner une réorganisation du secteur et des acteurs. Les nouvelles exigences portent en particulier sur le traitement des contenants hermétiquement scellés, renforcement des contrôles des livraisons sur les aéroports ainsi que sur la création d'un nouveau statut de fournisseur habilité de fournitures d'aéroport.



© DSAC

ACCOMPAGNER LES GRANDS ÉVÈNEMENTS

DSAC Sud-Est – UNOC 2025 à Nice : une préparation aéronautique coordonnée

En juin 2025, Nice a accueilli le Sommet des Nations unies sur les océans (UNOC), événement diplomatique majeur réunissant chefs d'État et délégations du monde entier. L'évènement constituait un enjeu majeur pour l'aéroport de Nice, dans un contexte de trafic commercial soutenu. Dès fin 2024, la DGAC a engagé une préparation approfondie afin d'anticiper les impacts sur le trafic.

Un travail étroit de coordination a été conduit avec l'exploitant aéroportuaire, les services de l'État et le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, notamment sur les dispositifs d'accueil protocolaire des délégations. La DGAC a également travaillé avec l'Armée de l'air et de l'espace à l'intégration du dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA), tout

en assurant la coordination avec les différentes parties prenantes, dont les autorités monégasques. Le suivi de la capacité du contrôle aérien, en lien avec le coordinateur de créneaux COHOR, a permis d'intégrer les vols officiels dans la programmation aérienne sans contraintes significatives pour l'aviation commerciale.

En parallèle, la DSAC-SE a mobilisé des solutions de stationnement adaptées sur d'autres plateformes, comme Châteauroux, pour certains aéronefs liés au sommet. Enfin, elle a activement participé aux dispositifs préfectoraux, tant préparatoires qu'en temps réel, en particulier le poste d'exploitation armé durant l'évènement, assurant une gestion opérationnelle réactive.



CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR L'OCÉAN NICE, FRANCE 2025

© UNOC NICE 2025



55^e édition du Salon du Bourget : une préparation pour laisser passer les aéronefs

Du 16 au 22 juin 2025, la 55^e édition du Salon international de l'aéronautique et de l'espace a rassemblé plus d'une centaine d'aéronefs civils – drones, ULM, planeurs, avions et hélicoptères – en présentation statique ou en démonstration en vol. Les agents de la direction technique Navigabilité et opérations de la DSAC se sont assurés que l'ensemble de ces aéronefs disposaient des documents de navigabilité appropriés pour effectuer les évolutions envisagées sur le territoire français : vols de convoyage, présentations publiques, démonstration à des clients, etc. Si certains aéronefs étrangers faisaient l'objet de documents de navigabilité reconnus internationale-

ment, d'autres, comme le prototype CX300 de Beta Technologies, ont nécessité un laissez-passer de la DSAC, délivré après étude de l'aéronef et des conditions dans lesquelles l'autorisation de vol étrangère avait été obtenue. Des laissez-passer ont également été émis pour des aéronefs français sur la base d'une étude technique réalisée par l'EASA ou la DSAC. Au total, plus d'une vingtaine de laissez-passer ont été délivrés. Pour les appareils dont le niveau de sécurité était incompatible avec un survol de populations, des trajectoires *ad hoc* ont été définies pour l'arrivée et

le départ du Salon, en coordination avec la DSAC Nord et les services de la navigation aérienne, en raison de la proximité de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Cette mobilisation des équipes de la DSAC a ainsi contribué au succès opérationnel du Salon.



LA DSAC À L'INTERNATIONAL

Audit USOAP de l'OACI : le 1^{er} audit « tous domaines » depuis 2008

Du 19 novembre au 2 décembre 2025, la France a été auditée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (*Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach*). Ce programme vise à évaluer et surveiller en continu la capacité des États membres à assurer la supervision de la sécurité de l'aviation civile. Cet audit « tous domaines » (Législation, Organisation, Aéroports, Navigation aérienne, Opérations aériennes, Maintenance, Licences des personnels et Enquêtes accidents), le premier depuis 2008, a nécessité une importante préparation durant près de deux ans, mobilisant une trentaine de personnes de la



© DSAC

Direction générale de l'aviation civile (DGAC), d'Organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC) et du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). Le rapport final de l'audit, reçu en avril 2026, fait état d'une note globale de mise en œuvre effective de 91,84%, plaçant la France parmi les États ayant la meilleure conformité aux exigences OACI.

La 42^e assemblée de l'OACI

Du 23 septembre au 3 octobre 2025, la 42^e assemblée triennale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est tenue à Montréal, rendez-vous majeur destiné à fixer le programme de travail de l'organisation pour les trois années à venir. Avec la participation d'une dizaine d'experts de la DGAC, dont de la DSAC, les intérêts européens ont été défendus et les positions exprimées ont régulièrement recueilli le soutien d'États tiers. Ce succès s'inscrit dans la continuité d'un important travail de préparation mené au sein de l'*European Safety and Air Navigation Coordination Group* (ESANCG). Cette instance qui réunit les

États, l'EASA et la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), permet de coordonner les positions et les prises de parole européennes sur la scène internationale. Parmi les sujets majeurs examinés lors de cette assemblée, figurent la gestion

des perturbations GNSS liées aux zones de conflit, la fatigue des personnels, l'adaptation aux nouveaux environnements numériques, l'utilisation de l'intelligence artificielle ainsi que les nouvelles mobilités.



© DSAC



© DSAC

En 2025, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a mené deux inspections de standardisation en France, illustrant le suivi rapproché de l'application des règles européennes. La première, réalisée en avril, a porté sur les domaines gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne (ATM/ANS), contrôleurs aériens (ATCO) ainsi que U-space. La seconde, conduite en septembre, s'est concentrée sur le domaine des drones. Ces inspections ont pour objectif d'assurer une mise en œuvre homogène de la réglementation, afin de garantir un haut niveau de sécurité des vols à l'échelle européenne et de préserver des conditions d'exploitation similaires entre opérateurs.

Menées dans un esprit de transparence et de coopération, ces inspections ont mobilisé les équipes de la DSAC, ainsi que d'autres services de la DGAC et des opérateurs du secteur.

Dans les domaines ATM/ANS, ATCO et U-space, les inspecteurs ont mis en avant la solidité du dispositif français et les progrès accomplis depuis la précédente évaluation. Les constats formulés, tout en contribuant à la préparation de l'audit de l'OACI prévu en novembre 2025, ont également permis d'identifier de nouvelles pistes d'amélioration.

S'agissant des drones, inspectés pour la première fois dans ce cadre alors même que la réglementation européenne est encore récente, l'EASA a salué la maturité du système français, soulignant notamment le niveau d'expertise atteint et la qualité de l'organisation déployée.

ASSURER LA CONTINUITÉ TERRITORIALE

Une nouvelle gouvernance pour les aéroports de Corse

Adoptée par l'Assemblée nationale en juillet 2025, la création de l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse (EPCIC) marque un tournant historique pour la gestion des quatre aéroports de l'île que sont Ajaccio, Bastia, Figari et Calvi. Derrière ce changement institutionnel, la Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est (DSAC SE) a mené, discrètement mais sûrement, un travail de fond, long et minutieux, nécessaire dans plusieurs domaines clés pour sécuriser la transition et poser les bases juridiques et opérationnelles du nouvel établissement public :

- Délivrance des 4 certificats européens d'aérodrome dans les délais prévus garantissant la continuité légale et opérationnelle des plateformes dès le transfert effectif ;
- Révision des agréments de sûreté du nouvel exploitant ;
- Clôture des obligations fiscales liées à la taxe sur le transport aérien de passagers, couvrant les 20 dernières années (ces travaux s'étendront jusqu'en fin 2026) ;
- Révision des conventions d'exploitation L.6321-3 et clarification du statut domanial des emprises aéroportuaires, tout en initiant avec le SNIA la révision des conventions de transfert de propriété des aérodromes.



Saint-Barthélemy : une facilitation d'horaire à titre expérimental

L'aérodrome de Saint-Barthélemy se caractérise par une augmentation soutenue de l'activité aérienne, tant en nombre de mouvements horaires qu'en volume annuel, dans un contexte opérationnel particulièrement contraint. Cette dynamique accentue la saturation progressive de la plateforme, dont la capacité de l'aire de trafic constitue le principal facteur limitant avec des pointes de trafic récurrentes en milieu de journée et en fin d'exploitation, particulièrement marquées en haute saison.

Cette densification s'est accompagnée d'une hausse des événements de sécurité signalés, incitant les acteurs institutionnels à renforcer leur vigilance et à engager des travaux approfondis en matière d'évaluation des risques, notamment une étude de capacité et de sécurité. Pour préserver l'activité aérienne essentielle à la collectivité tout en maîtrisant le niveau de sécurité, la DSAC Antilles-Guyane, en lien avec la sous-direction des aéroports de la direction du transport aérien, a mis en place une facilitation horaire des vols durant une partie de la saison aéronautique hiver 2025, en partenariat avec COHOR. Cette expérimentation s'est inscrite dans une approche progressive et proportionnée tenant compte des modalités locales de programmation des vols. Les enseignements sont attendus en 2026, tandis qu'un projet de décret visant à appliquer à Saint-Barthélemy la réglementation européenne sur l'allocation des créneaux est à l'examen.

Cayenne : un nouveau concessionnaire pour moderniser la plateforme

Le 1^{er} octobre 2025, l'exploitation de l'aéroport de Cayenne a été confiée à la Société Concessionnaire Aéroport de Cayenne (SCAC), marquant la fin de la gestion assurée jusque là par la Chambre de commerce et d'industrie de Guyane. Ce changement s'inscrit dans le cadre d'un contrat de concession de trente ans associant acteurs publics et privés, parmi lesquels Egis Airport Opération, la Caisse des dépôts, la Collectivité territoriale de Guyane et la CCI Guyane.

Placée sous le contrôle de la DGAC, cette nouvelle gouvernance vise à moderniser la principale porte d'entrée aérienne du territoire et à accompagner le développement économique de la Guyane, tout en améliorant la qualité de service. Le contrat prévoit un vaste programme d'investissements articulé autour

de travaux initiaux, d'investissements complémentaires et d'un plan de gros entretien et de renouvellement. La première phase, étalée sur quarante-deux mois, porte notamment sur l'amélioration du circuit passagers, la réfection des postes avions et la rénovation de la zone d'aviation générale. Une autorité de contrôle des travaux initiaux, à laquelle la délégation Guyane participe, exerce un suivi des différentes opérations, de la phase de conception à la mise en service. Une seconde étape, destinée à accroître la capacité de l'aérogare, est programmée à plus long terme (horizon de vingt ans), afin d'anticiper l'accueil d'un quatrième vol long courrier.



© La Petite Production



Rodez : un nouvel exploitant aéroportuaire certifié

Le Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport de Rodez-Aveyron a obtenu sa certification européenne le 1^{er} juillet 2025. Conduite dans un contexte exigeant, la démarche de certification de ce nouvel exploitant a été marquée par des délais contraints, liés notamment à la nomination tardive de certains responsables et par voie de conséquence à la transmission différée de plusieurs éléments essentiels. Cette procédure intégrait également un volet cybersécurité, ajoutant un niveau de complexité supplémentaire et nécessitant une appropriation rapide tant par l'exploitant que par l'inspecteur de surveillance aéroport de la DSAC Sud.

Dans ce cadre, les agents de la DSAC ont fait preuve d'un fort engagement pour valider les différentes étapes de la procédure, vérifier la conformité réglementaire du dossier et accompagner la mise en œuvre de nouvelles exigences. Cette démarche illustre l'importance de l'accompagnement des exploitants dans un contexte de renouvellement d'autorisations sous contraintes temporelles fortes.

© DSAC

AMÉLIORER NOTRE FONCTIONNEMENT

Réorganisation de l'échelon central de la DSAC

Au 1^{er} octobre 2025, la DSAC a mis en place une évolution importante de l'organisation de son échelon central, avec la création de la direction Stratégie, Ressources et Innovation (SRI). Cette évolution vise à mieux anticiper les transformations du secteur aérien, dans un environnement en mutation rapide. Les évolutions réglementaires, l'élargissement des missions (drones, cybersécurité, assistance en escale, etc.), l'apparition de nouveaux risques, tandis que la contrainte demeure forte sur les ressources disponibles, rendaient en effet nécessaire une

approche plus intégrée.

La direction SRI a désormais pour rôle de préparer les orientations stratégiques de la DSAC et de veiller à leur mise en œuvre. Elle contribue également à développer l'innovation et la transversalité entre les directions. En réunissant les fonctions liées aux systèmes d'information, aux ressources humaines, aux moyens financiers et matériels, elle permet de mieux aligner les priorités stratégiques avec les moyens disponibles.

En regroupant ces différents leviers au sein d'une même direction, la DSAC renforce ainsi sa capacité à agir de manière cohérente, à préparer l'avenir et à soutenir efficacement sa mission de service public au profit de tous les opérateurs et usagers qu'elle accompagne.



Initiée en 2024, la démarche de transformation baptisée « Maîtrise » vise à mieux prioriser l'activité de la DSAC sur les enjeux les plus déterminants pour la sécurité, la sûreté et l'action territoriale. Cela s'articule autour de 5 piliers : aller à l'essentiel, planifier et prioriser, simplifier, outiller, et s'appuyer sur le collectif.

L'année 2025 a vu l'aboutissement concret de premiers chantiers, par exemple pour accélérer l'envoi des rapports d'audit, alléger certaines instructions, poursuivre l'effort de dématérialisation, ou encore optimiser les cycles de surveillance. Un webinar avec l'ensemble des cadres DSAC de l'échelon central et des régions s'est tenu le 11 décembre 2025, afin de partager un premier bilan et de préparer la suite.

La démarche Maîtrise entre désormais dans une nouvelle phase, portée par la direction SRI, et devient un fil conducteur dans toutes les activités.

Licences des pilotes : un fonctionnement en guichet unique pour l'amélioration du service

La modernisation du domaine PN a abouti à la mise en place d'un dispositif dématérialisé permettant aux usagers d'accéder à l'ensemble des informations relatives à la gestion des licences et d'effectuer toutes leurs démarches en ligne. Les agents Licences bénéficient quant à eux d'un fonctionnement plus efficient de la DSAC en mode guichet unique.

Site pilote durant la phase de test de l'outil des démarches en ligne en 2022, la DSAC Nord a, dès l'introduction du nouveau dispositif, adopté une approche collective de la charge et des contraintes.

En 2025, les agents Licences de la DSAC Nord ont ainsi accompagné le bureau Licences de Bordeaux dans le renouvellement complet de ses effectifs en assurant la formation (à distance, puis en immersion) et la supervision des trois agents nouvellement affectés. Ils ont par ailleurs, comme d'autres agents de la DSAC Nord-Est et de la DSAC Sud, apporté un support au service Licences de l'échelon central pour la délivrance des licences professionnelles CPL/ATPL et qualifications IR, à compter d'octobre. Ils ont ainsi contribué au retour à des délais de traitement satisfaisants au bénéfice des usagers.

En 2025, première année complète d'activité du guichet unique, plus de 76 000 dossiers dématérialisés ont été traités en DSAC Nord (soit près de 35% de la totalité des dossiers, pour un effectif DSAC Nord représentant 23,5% des ETP Licences réels nationaux), dont plus de 3 700 ne relevaient pas de son ressort géographique, en application du principe du guichet unique. Pour la seule compagnie Air France, près de 3 000 actes ont été gérés de manière totalement intégrée et dématérialisée via le guichet unique, adapté pour être compatible avec l'interface développée par Air France.

La modernisation du domaine PN, avec la dématérialisation, la simplification et la mutualisation dans le processus de gestion des licences, portait la promesse d'une meilleure maîtrise de l'activité et d'une amélioration de la performance collective : l'inter-région Nord a ouvert la voie et la promesse a été tenue à l'échelle nationale, par le réseau des services licences de la DSAC et des direction et service des territoires outremer.



© Paul Ledroie

1er plan, de g. à dr. : 3 PNT Transavia

1er plan, de dr. à g. et 2nd plan : Michel RAVELOMANANTSOA, Lise MARTIN et Raphaël BELLUTEAU, agents Licences à Athis Mons.

VIE INTERNE

DSAC Nord-Est : un nouveau siège

En juin 2025, les agents de la DSAC Nord-Est ont pris possession de leur nouveau siège, marquant l'aboutissement d'un projet lancé en 2014. Un temps fragilisé par les contraintes budgétaires liées à la crise sanitaire, le programme a pu être mené à son terme grâce à son inscription au plan de relance de l'État. Conçu sous maîtrise d'ouvrage et conduite d'opération du SNIA, le bâtiment regroupe désormais les équipes de la DSAC Nord-Est, du SIR Est et de la CGTA de Strasbourg, jusque-là réparties sur plusieurs sites. Doté d'un bilan énergétique nettement amélioré, l'édifice a été pensé en étroite concertation avec les agents, depuis l'avant-projet jusqu'à l'aménagement intérieur. Conçus à l'aune de l'évolution des modes de travail, les espaces favorisent les échanges interservices et la cohésion collective, tout en offrant aux usagers et visiteurs un cadre d'accueil plus accessible et fonctionnel.



DSAC Nord : changement d'adresse pour le département surveillance de Roissy

Après dix-huit ans au n°3 de la rue de la Haye à Tremblay-en-France, le département de surveillance Roissy de la DSAC Nord a déménagé fin octobre 2025, avec l'aide des équipes du SIR-N de Roissy, au n°7 après plusieurs mois de travaux réalisés par ADP IMO. Toujours situés dans le bâtiment « Le Dôme » à Roissypôle, les espaces ont été repensés en coordination avec le SNIA pour s'adapter à la nouvelle surface de 450 m² conforme à la nouvelle stratégie immobilière de l'État. En 2026, l'équipe de Tremblay du pôle de Paris-Charles de Gaulle du département SNIA Nord rejoindra la même adresse avec mutualisation de certains espaces et encore plus de convivialité !



© DSAC

2025, C'ÉTAIT AUSSI



© publication APHP sur Facebook

Hôpital Necker : création d'une hélisurface pour les opérations du SAMU

Situé dans le 15^e arrondissement de Paris, l'hôpital Necker Enfants Malades est l'un des quatre centres hospitaliers universitaires (CHU) pédiatriques de l'Assistance publique – Hôpitaux de Paris (AP HP) et un maillon essentiel de la prise en charge des enfants en état critique. Il accueille, tous les jours et H24, des patients transférés depuis toute l'Île-de-France, voire au-delà, parfois par hélicoptère via l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, complété par un transport terrestre. Dans les situations les plus graves, la Sécurité civile peut assurer un posé direct dans les jardins de l'hôpital, une solution toutefois contrainte par la disponibilité de ses moyens.

Afin de réduire les délais d'acheminement, estimés entre 20 et 30 minutes, l'AP HP a sollicité la DSAC Nord pour étudier les modalités d'une desserte par

hélicoptère civil. L'étude des conditions de sécurité et de conformité réglementaire a conclu à la faisabilité avec la variante D 3 de l'hélicoptère H145, déjà utilisé par le SAMU. Des aménagements au sol ont été réalisés (élagage de la végétation, déplacement de mobilier urbain, installation d'une manche à air) et un arrêté préfectoral portant création d'une hélisurface encadre strictement l'exploitation de cette hélisurface, soumise à autorisation préalable de la DSAC pour tout opérateur pour des raisons de sécurité.

Marie-Galante : des drones pour la surveillance des sargasses

En 2025, l'usage des drones a poursuivi son accompagnement, notamment dans le champ de la surveillance environnementale. En Guadeloupe, Météo France a ainsi mené une expérimentation depuis Marie-Galante, de l'emploi d'un drone pour suivre l'évolution des bancs de sargasses. Ces algues brunes, dont les échouages massifs affectent régulièrement le littoral caribéen, entraînent des conséquences sanitaires, économiques et environnementales significatives. Le recours au drone a permis d'améliorer sensiblement la détection et l'anticipation du phénomène grâce à des observations rapides et précises des zones côtières.

L'opération présentait toutefois des enjeux techniques et de sécurité spécifiques, liés à des vols longue distance réalisés hors vue du télépilote et,

pour partie, au delà des eaux territoriales. La mise en place d'espaces aériens dédiés visant à assurer la ségrégation des trafics a ainsi été mise en œuvre pour les opérations réalisées dans les eaux territoriales. Pour les opérations au-delà des eaux territoriales, faute de pouvoir restreindre la circulation dans ces espaces aériens, des mesures complémentaires ont été mises en œuvre, notamment l'équipement du drone d'un transpondeur Mode S et une coordination renforcée avec les organismes gestionnaires des espaces aériens et certains usagers. L'expérimentation, menée dans des conditions satisfaisantes, illustre la montée en maturité des opérations complexes de drones et le rôle central de la sécurité de l'aviation civile dans leur accompagnement.



© AFP/Archives - Hélène VALENZUELA



—
LA
DSAC
EN 2025

LA MISSION DE LA DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

Au sein de la direction générale de l'Aviation civile, la DSAC joue un rôle clé pour le secteur aérien et en particulier pour maintenir un haut niveau de sécurité et de sûreté. La DSAC est, pour la France, l'autorité nationale de surveillance de la sécurité aérienne, au sens des règlements européens.

Elle anime et met en œuvre le programme de sécurité de l'État, tant pour l'aviation commerciale que pour l'aviation légère. Elle évalue et analyse les risques pour la sécurité, notamment au travers de l'exploitation des événements de sécurité notifiés par tous les acteurs de l'aviation civile. Elle coordonne et met en œuvre une politique de promotion de la sécurité auprès de ces mêmes acteurs.

Elle certifie et surveille la plupart des acteurs de l'aviation civile, dans le cadre d'une approche basée sur les risques qui, outre la vérification de conformité, met l'accent sur les performances des opérateurs en matière de sécurité.

Elle est également responsable du respect des exigences de sûreté pour l'aviation civile. Elle conduit l'action régalienne et territoriale de la DGAC auprès de tous les partenaires locaux : entreprises, aéroports, constructeurs, usagers, fédérations, élus, services de l'État.

La DSAC est certifiée ISO 9001. Son système qualité lui permet de s'améliorer en continu et de chercher à satisfaire au mieux les entreprises et usagers qu'elle surveille. Il renforce la robustesse de son système de management tel que requis par les règles européennes s'appliquant aux autorités de surveillance.

Par son histoire, par ses compétences, mais aussi par l'importante activité aéronautique de notre pays, la DSAC se positionne comme une autorité majeure en Europe et comme un par-

tenaire privilégié de l'agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) et de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elle participe enfin régulièrement à des actions de renforcement des compétences d'autres autorités à travers le monde. Elle est par ailleurs elle-même surveillée par les instances internationales (Commission européenne et EASA, conférence européenne de l'aviation civile – CEAC – et OACI).

Pour préparer l'avenir et s'adapter aux évolutions de contexte, la DSAC adoptera prochainement son nouveau plan stratégique pour la période 2026 à 2030. Face à un environnement en constante évolution, le maintien d'un haut niveau de sécurité et de sûreté de l'aviation civile demeure son cœur de mission. La DSAC entend aussi renforcer sa mission d'accompagnement des opérateurs et acteurs du territoire, au plus près du terrain, tout en augmentant sa capacité d'influence en Europe et à l'international. Enfin, sa démarche de transformation interne « Maîtrise », pour améliorer la qualité et la pertinence du service rendu aux usagers, sera un vecteur important pour être à la hauteur de ces enjeux, malgré des ressources contraintes.



© DSAC

Un service à compétence nationale, un maillage territorial

La DSAC, service à compétence nationale, est constituée d'un échelon central, situé à Paris, et de neuf directions interrégionales, dénommées DSAC/IR, réparties sur le territoire métropolitain, dans les départements d'outre-mer et dans les collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy.

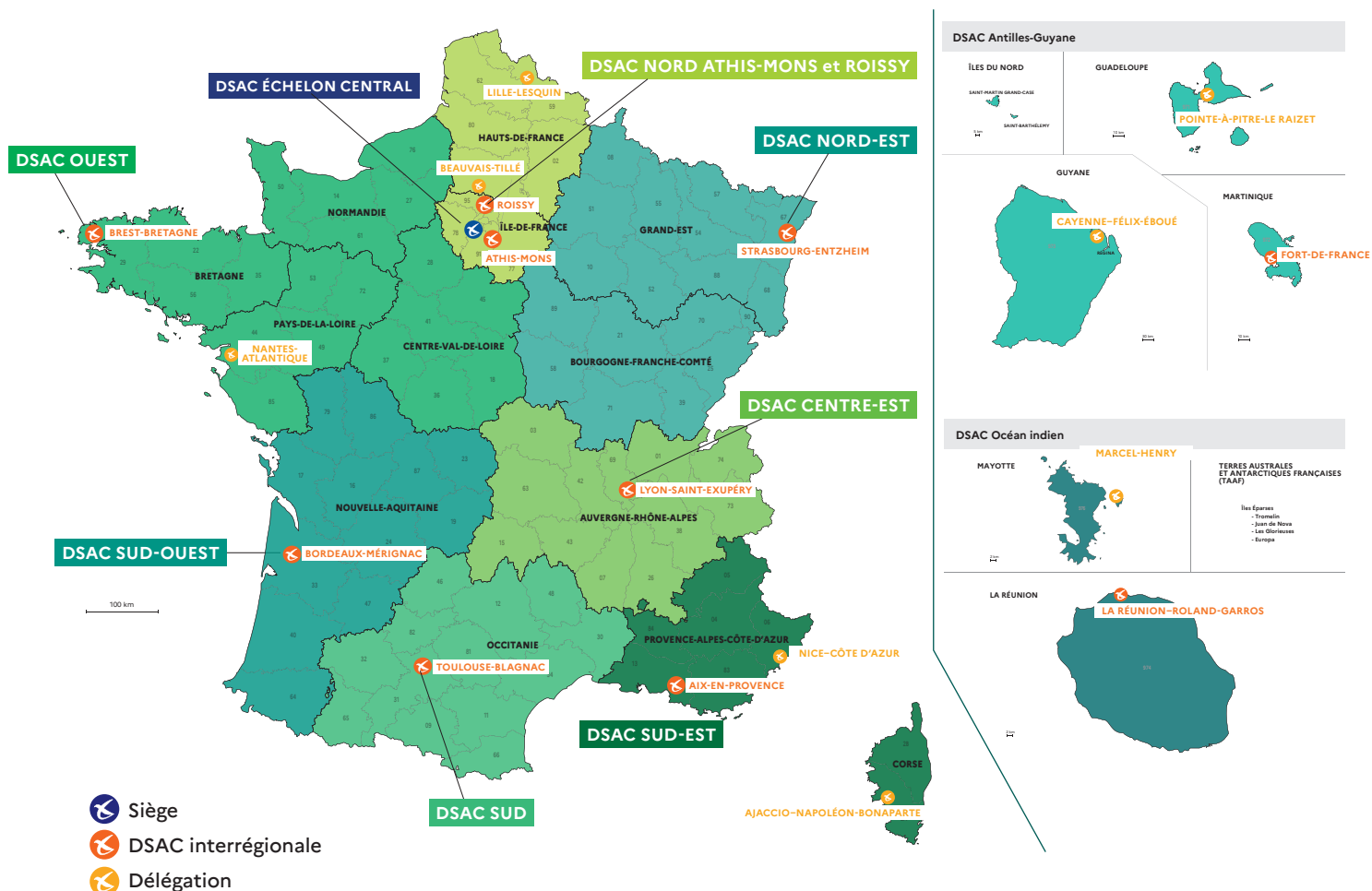
Sous réserve des compétences de l'échelon central, les directions interrégionales prennent les actions, les mesures et les décisions requises à l'égard des personnes et des organismes ou concernant des systèmes ou des matériels, dans les matières de sécurité et de sûreté. Les activités mentionnées sont exercées en s'appuyant soit sur les moyens propres de la DSAC/IR concernée, soit sur les moyens disponibles au sein de l'échelon central ou encore au sein d'autres DSAC/IR selon les méthodes et les procédures définies par l'échelon central.

Les DSAC/IR prennent également toutes les actions, les mesures et les décisions requises à l'égard des personnes physiques ou morales publiques ou privées soumises aux exigences des textes européens

et nationaux en matière de suivi économique et financier et d'environnement pour celles de ces actions, mesures et décisions qui relèvent des préfets de zone, des préfets de région, des préfets de département ou de la direction du transport aérien selon les méthodes et les procédures définies par ces autorités administratives.

Les DSAC/IR instruisent les décisions administratives correspondantes ou elles les prennent lorsqu'elles leur ont été déléguées. Les DSAC/IR participent aux actions de la direction du transport aérien en matière d'espace aérien et de relations avec les usagers dans ce domaine.

En plus de sa présence territoriale via DSAC/IR (dont celles situées outre-mer), la DSAC assure le pilotage fonctionnel de l'activité de surveillance en matière de sécurité et de sûreté des services ultramarins de la DGAC chargés des collectivités et territoires d'outre-mer (SEAC-PF, DAC-NC, SEAC-WF).





UNE EXPERTISE RECONNUE À L'INTERNATIONAL

L'expertise de la DSAC et de ses agents est reconnue sur le plan européen et international, contribuant à faire de la DGAC une référence.

La DSAC et OSAC disposent notamment de 13 agents qui interviennent régulièrement comme inspecteurs de standardisation pour le compte de l'EASA. La France est ainsi le premier pays contributeur auprès de l'Agence. C'est l'opportunité de partager l'expérience et de confronter les méthodes françaises à celles des autres autorités inspectées.

DOMAINE	INSPECTEURS
AIR	3 inspecteurs dont 2 OSAC
OPS	2 inspecteurs
FSTD	NIL
ADR	3 inspecteurs
ATM	NIL
MED	2 inspecteurs
RAMP	3 inspecteurs

Dans le cadre de l'accord de partenariat entre l'EASA et l'autorité nationale française de l'aviation, constituée de la DGAC, de son sous-traitant OSAC, et de la DGA, l'EASA externalise à cette dernière certaines tâches de certification relevant de sa responsabilité. Cet accord implique des experts de la DSAC, d'OSAC et de la DGA et pour un volume d'activité global en 2025 de 28 907 heures (DSAC : 4 167 heures ; OSAC : 19 448 heures ; DGA : 5 292 heures). La tendance haussière depuis 2022 s'est encore confirmée avec, en 2025, un volume global jamais égalé depuis l'entrée en vigueur de l'accord de partenariat en 2018.

ORGANIGRAMME JUIN 2026

DSAC ANTILLES-GUYANE

 CHEFFE DE CABINET Céline MARIE-APPOLINE	 ADJOINT TECHNIQUE René PRÉCOPE	 DIRECTEUR Sylvain LEFOYER
		 ADJOINT Jean-Yves PIÉRI

DSAC CENTRE-EST

 CHEFFE DE CABINET Géraldine MARCHAND- DEMONCHEAUX	 ADJOINT TECHNIQUE Romain BEVILLARD	 DIRECTRICE Cécile DU CLUZEL
--	--	---

DSAC NORD

 CHEFFE DE CABINET Christelle DÉGARDIN	 ADJOINTE TECHNIQUE Florence LEBLOND	 DIRECTEUR François THÉOLEYRE
	 DÉPARTEMENT SURVEILLANCE Roissy CDG Julie ROUDET	

DSAC NORD-EST

 CHEFFE DE CABINET Delphine FOLLENIUS	 ADJOINT TECHNIQUE Christian BURGUN	 DIRECTEUR Emmanuel JACQUEMIN
--	--	--

DSAC OCÉAN INDIEN

 CHEF DE CABINET Alain CAILLABET	 ADJOINT TECHNIQUE Laurent DÉMOUSTIER	 DIRECTEUR Christophe MORNON
---	--	---

DSAC OUEST

 CHEF DE CABINET Stéphane MAINGUY	 ADJOINT TECHNIQUE Oliver NÉVO	 DIRECTEUR Étienne HERFELD
--	---	---

DSAC SUD

 CHEFFE DE CABINET Frédérique MELOUS	 ADJOINTE TECHNIQUE Réjane LAVENAC	 DIRECTEUR Nicolas DUBOIS
---	---	--

DSAC SUD-EST

 CHEF DE CABINET Sami HADJI	 ADJOINTE TECHNIQUE Valérie FULCRAND- VINCENT	 DIRECTRICE Emmanuelle BLANC
--	---	---

DSAC SUD-OUEST

 CHEF DE CABINET Olivier VUILLEMIN	 ADJOINT TECHNIQUE Fabien LEMOINE	 DIRECTRICE Valérie PERNOT-BURCKEL
---	--	---

DIRECTIONS INTERRÉGIONALES



DIRECTEUR
Richard THUMMEL



DIRECTEUR ADJOINT
Frédéric MÉDIONI



DIRECTRICE DE CABINET
Bériska MARCHANT



**ADJOINT À LA DIRECTRICE
DE CABINET
COMMUNICATION
ET RELATIONS PUBLIQUES**
Julien MOINIER



**CONSEILLER POUR LES
AFFAIRES TERRITORIALES
PILOTE DU PROCESSUS R2**
Serge BILLIOTTET



**DIRECTEUR DE PROGRAMME
DÉVELOPPEMENT DURABLE
ADJOINT AU PILOTE R2**
Thomas LEVECQUE



**MISSION
ÉVALUATION
ET AMÉLIORATION
DE LA SÉCURITÉ**
Stéphane CORCOS



**DIRECTEUR DE PROGRAMME
QUALITÉ
ET STANDARDISATION**
Yann LE FABLEC



**DIRECTRICE DE PROGRAMME
CYBERSÉCURITÉ**
Anne FRISCH



**DIRECTEUR DE PROGRAMME
CHARGÉ DES AFFAIRES
EUROPÉENNES**
Philippe AURADÉ

STRATÉGIE, RESSOURCES ET INNOVATION

 DIRECTEUR François-Xavier DULAC	 MISSION SYSTÈMES D'INFORMATION Nathanaël COTTAZ	 DIRECTEUR DE PROGRAMME DRONES David COMBY	 DIRECTEUR DE PROGRAMME INNOVATION Belkacem LAIMOUCHE	 DIRECTEUR DE PROGRAMME AÉROSPATIAL ET HAUTES ALTITUDES Patrice DESVALLÉES	 DIRECTEUR DE PROGRAMME NUMÉRIQUE ET ATM AVANCÉ Antoine MARTIN
 ADJOINTE DÉLÉGUÉE À LA STRATÉGIE Marie-Noëlle BRISSET	 CHARGÉ DE MISSION ASSISTANCE EN ESCALE Yannick DEFRANCE				
 ADJOINTE DÉLÉGUÉE AUX RESSOURCES ET COMPÉTENCES Sylvie KHATIR	 CONSEILLER JURIDIQUE Frédéric CHOISSELET	 CONTRÔLE DE GESTION Charles-Henri BLEU	 PÔLE SYNTHÈSE ET PILOTAGE DES RESSOURCES HUMAINES Rémy JAECK	 PÔLE PILOTAGE DE LA FORMATION ET DES COMPÉTENCES Isabelle SALHI	 PÔLE PILOTAGE DES RESSOURCES FINANCIÈRES Farida BENBEKHRITE

COOPÉRATION EUROPÉENNE ET RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ

 DIRECTEUR TECHNIQUE Nicolas MARCOU	 CONSEILLÈRE TECHNIQUE DU DIRECTEUR Pascale ROBERT	 PERSONNELS AVIATION CIVILE Frantz CHOUT	 AÉRONEFS ET OPÉRATIONS AÉRIENNES Olivier OUTTIER	 SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE Thomas IACONO
 ADJOINT Louis TÉODORO				

PERSONNELS NAVIGANTS

 DIRECTEUR TECHNIQUE Didier ROUZET	 PILOTAGE PROCESSUS PN Bruno HALLER	 EXAMEN Anne SÉRÉ	 EXPERTISE PERSONNELS NAVIGANTS François COUGNAUD	 FORMATION, ÉCOLES ET SIMULATEURS Maxime ALIROT
 ADJOINTE Muriel BELZUNCE	 MODERNISATION DU DOMAINE PN Ravo RANDRIA		 LICENCES Christelle BARREAU	
 ADJOINT PNT François COUGNAUD		 MÉDICAL N.		

NAVIGABILITÉ ET OPÉRATIONS

 DIRECTEUR TECHNIQUE François GIBELLI	 QUALITÉ ET COMMUNICATION Murielle SUFFRIN	 MÉTHODE, QUALITÉ ET COMPÉTENCES Sylvie MORALES	 INSPECTION AU SOL DES AÉRONEFS Jérôme HAMON
 ADJOINT N.	 SURVEILLANCE TECHNIQUE DES OPÉRATEURS DRONES Alain BELLIARD	 NAVIGABILITÉ Benoît PINON	 OPÉRATIONS AVIONS Andy DUFOR
		 SYSTÈMES ET TECHNIQUES Sébastien SERVAIN	 OPS HÉLICOPTÈRES, AVIATION GÉNÉRALE ET DRONES Julien SCHMIT

AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE

 DIRECTEUR TECHNIQUE Jean-Claude GOUHOT	 AÉROPORTS Sylvain DE BUYSER	 APTITUDES DES PERSONNELS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE Fabrice ÉTARD	 SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE Quentin GUIET
 ADJOINT Antoine HERVÉ			

SÛRETÉ

 DIRECTRICE TECHNIQUE Frédérique GÉLY	 FRET Nathalie VÉGA	 PERFORMANCE Emmanuelle PÉRILLAT	 RÉFÉRENTIELS ET APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION Jonathan BERTOUT	 PILOTAGE DE LA SURVEILLANCE Michel EL MAARI
 ADJOINTE Florence WIBAUX				

LE MOT DES TERRITOIRES



DSAC Antilles-Guyane

Directeur : **Sylvain Lefoyer**

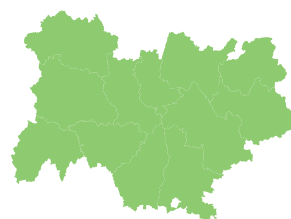
En 2025, la DSAC AG a maintenu un haut niveau de service dans un contexte exigeant marqué par l'accompagnement des évolutions du secteur aérien et un renforcement de la surveillance des opérateurs à risque. L'engagement des équipes s'est illustré tout au long de l'année dans notre action à l'international ou dans le suivi de dossiers structurants, comme la concession de Cayenne Félix Éboué ou la seconde édition de la conférence régionale de l'aérien. Les équipes ont su relever les défis qui s'imposaient, liés au turnover au sein de l'équipe de direction, au maintien et développement des compétences et aux contraintes budgétaires. L'année 2026 s'inscrit dans la continuité de cet engagement collectif, en consolidant les acquis et en poursuivant l'adaptation de notre action face aux enjeux du secteur dans la région.



DSAC Centre-Est

Directrice : **Cécile du Cluzel**

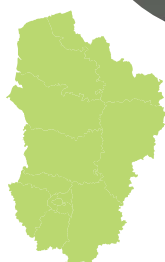
En 2025, la DSAC Centre-Est a poursuivi ses missions de surveillance tout en renforçant son action en faveur de la mise en conformité des hélistations, tant hospitalières qu'en zone de montagne. Elle s'est également engagée dans une démarche d'accompagnement d'opérateurs en difficulté ainsi que de simplification et de dématérialisation d'un certain nombre de procédures.



DSAC Nord

Directeur : **François Théoleyre**

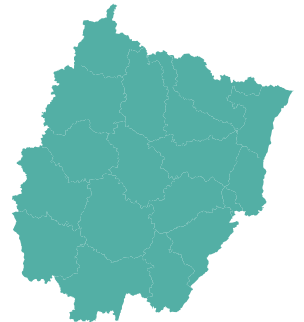
L'année 2025 a été marquée par l'aboutissement quasi complet du cycle de révision des restrictions environnementales des principaux aéroports : pérennisation du dispositif de dérogations au couvre-feu de Beauvais Tillé, publication des nouvelles restrictions de Paris Orly et achèvement des études d'impact selon l'approche équilibrée pour Paris Charles de Gaulle et Lille Lesquin. Les délégations des Hauts-de-France ont activement accompagné la réforme territoriale de la DSNA sur les aérodromes d'Albert-Calonne et de Merville-Lestrem, nécessitant un important travail de pédagogie. Une attention soutenue a été apportée aux aérodromes d'Île-de-France pour assurer la sécurité de l'intense activité d'aviation légère et maintenir un équilibre avec les riverains. L'année a enfin été marquée par la tenue du 55^e Salon du Bourget, qui a retrouvé son rythme biennal, avec un fort investissement des équipes de Roissy pour assurer le bon encadrement de la manifestation.



DSAC Nord-Est

Directeur : **Emmanuel Jacquemin**

En 2025, le trafic des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Strasbourg-Entzheim a dépassé les niveaux de 2019, avec 9,6 et 1,3 millions de passagers respectivement, confirmant la reprise du transport aérien. Cette dynamique s'accompagne de plans d'investissement ambitieux axés sur la maintenance et l'adaptation aux nouvelles évolutions (sûreté, qualité de service, capacité, etc.) dont le suivi mobilisera la DSAC-NE. Dans ce contexte, elle a renforcé ses actions de promotion de la sécurité, notamment à travers plusieurs séminaires (DTO, exploitants d'aéroport) très appréciés, appelés à se poursuivre en 2026 vers d'autres acteurs (fret) et sur d'autres thématiques (celles du plan national pour la sécurité aérienne « Horizon 2028 ») de manière plus prospective.



DSAC Océan-Indien

Directeur : **Christophe Mornon**

Dans la continuité de la fin 2024, la DSAC-OI a été fortement mobilisée par la réouverture au trafic commercial de l'aéroport de Mayotte frappé par le cyclone Chido puis de l'aéroport de La Réunion frappé par le cyclone Garance. À chaque fois, les équipes ont œuvré à un rétablissement rapide du trafic commercial, contribuant à la continuité du système aéronautique. Cette mobilisation collective et l'action remarquable des équipes à Mayotte ont été saluées par l'attribution de la médaille aéronautique à la DSAC-OI. Enfin, la DSAC-OI a renforcé sa politique de promotion de la sécurité de l'aviation générale à travers la publication régulière d'un flash sécurité, unanimement apprécié par les usagers.



DSAC Ouest

Directeur : **Étienne Herfeld**

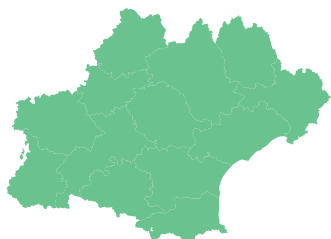
En 2025, l'une des principales réalisations de la DSAC Ouest a été l'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Nantes Atlantique, signé en août 2025. Ce document, couvrant la période 2025-2029, décline près d'une cinquantaine de mesures concrètes et formalise les engagements des compagnies aériennes et de l'État en matière de réduction des nuisances sonores. L'année a également été marquée par l'organisation d'un séminaire des exploitants d'hélicoptères le 20 mars 2025, qui a permis de resserrer les liens avec leur autorité de surveillance. La direction a accueilli, du 4 au 6 novembre, le séminaire des pilotes inspecteurs (PINS) de la DSAC. Enfin, la concertation animée par la DSAC Ouest toute l'année entre l'exploitant de l'aéroport de Quimper, la Région Bretagne et la DGAC, s'est achevée par la signature d'une convention de retrait des services du contrôle aérien en 2028, dans le cadre du projet DSNA 2030.





DSAC Sud

Directeur : **Nicolas Dubois**

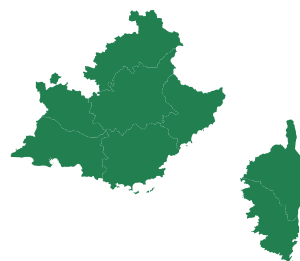


En 2025, la DSAC Sud a connu une nette reprise d'activité, marquée par le traitement de dossiers spécifiques : changements d'exploitants à Castres et Rodez, transfert vers la DSAC S de nouveaux opérateurs, dont la compagnie aérienne FTL et l'école de pilotage Aéropyrénées, ainsi que la mise en place d'un PPF sur l'aéroport d'Auch pour accompagner le développement industriel. La nouvelle régulation aéroportuaire a également progressé, avec un avis favorable tout début 2026 sur le CRE de Toulouse Blagnac, tandis que l'étude relative aux nuisances sonores (EIAE) a rendu ses conclusions le 26 novembre. L'engagement des équipes s'est enfin illustré par l'organisation de deux séminaires sectoriels très mobilisateurs (sûreté aéroportuaire et DTO de l'ouest-Occitanie). Je salue les efforts des équipes sur tous ces dossiers.

DSAC Sud-Est

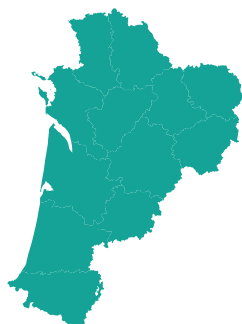
Directrice : **Emmanuelle Blanc**

L'actualité territoriale et les évolutions économiques des partenaires ont modelé l'année 2025. Les délégations Corse et Côte d'Azur ont été fortement impliquées dans le changement de concessionnaire des aéroports corses et la préparation du sommet de l'ONU des océans à Nice. L'année a également été marquée par une attention particulière portée aux analyses de sécurité (incursions et sorties de piste, etc.) et au suivi des opérateurs sensibles dans le domaine de la sûreté, ainsi que par une réorganisation interne menée à bien (transfert du bureau des licences, nouvelle équipe pour le T2S). Parallèlement, les équipes ont adapté leur action aux évolutions des opérateurs (création ou disparition de compagnies aériennes, fermeture ou modification de structures d'aérodrome, évolution d'écoles de pilotage) tout en intensifiant leurs travaux en faveur des riverains (EIAE de Marseille, arrêtés de restriction pour Cannes et Aix-les-Milles), dans une logique d'efficacité interne tournée vers les parties prenantes.



DSAC Sud-Ouest

Directrice : **Valérie Pernot-Burckel**



Le développement du trafic commercial s'est poursuivi en 2025 en Nouvelle-Aquitaine, accompagné de l'ouverture de nouvelles liaisons sur plusieurs aéroports. Nous avons veillé à concilier développement économique, préservation de l'environnement et respect de la sécurité, grâce à un dialogue soutenu avec les collectivités, les services de l'État, les exploitants d'aéroport et le monde universitaire. Ce dialogue a permis de préserver l'avenir (Bordeaux), relancer le fonctionnement (Pau à l'issue d'échanges avec Tarbes) ou veiller aux conditions de sécurité (La Rochelle) ou environnementales (Fontarabie) de plusieurs aéroports, dans un contexte marqué par un regain d'intérêt du public pour l'aviation, illustré par le succès de grands événements aéronautiques régionaux (rassemblement international d'hydravion, coupe d'Europe de montgolfières) ayant attiré plusieurs dizaines milliers de participants.

RESSOURCES HUMAINES, COMPÉTENCES ET BUDGET

Pour réaliser ses missions, la DSAC s'appuie sur des femmes et des hommes techniciens, ingénieurs, pilotes, médecins et personnels administratifs. En liaison avec le secrétariat général de la DGAC, elle pilote sa politique de gestion des ressources humaines et des compétences, indispensable à la qualité du service rendu aux opérateurs et aux usagers. Elle s'appuie sur un système de formation rigoureux afin de maintenir le haut niveau d'expertise de ses agents.

Les missions de surveillance nécessitent des connaissances et des compétences pointues. Cette exigence se traduit par l'obligation, pour chaque inspecteur, de détenir une licence de surveillance pour avoir le droit d'exercer. La détention de cette licence garantit que l'inspecteur a suivi les formations initiales, tant théoriques que pratiques, qu'il exerce un volume d'activité suffisant dans son domaine et qu'il suit les formations nécessaires à son maintien de compétences. Parallèlement, deux autres licences permettent d'assurer les compétences des agents remplissant des missions régaliennes (licence ATREEA), ou relatives à la réglementation, à la qualité et à l'analyse de sécurité (licence RQS).

SERVICE	EFFECTIFS AU 31/12/2025
Échelon central	266
Antilles-Guyane	38
Centre-Est	58
Nord	126
Nord-Est	55
Ouest	78
Océan-Indien	31
Sud	62
Sud-Est	74
Sud-Ouest	54
Total	842

Licences DSAC

Conformément aux arrêtés relatifs aux modalités de délivrance des licences DSAC, les agents de la DSAC doivent être titulaires d’une licence en état de validité pour l’exercice des missions relevant des domaines de la surveillance et du contrôle de conformité (licence de surveillance), de l’aménagement du territoire, de la régulation économique, de l’espace aérien, des autorisations de transport et des immatriculations (licence ATREEA), de la réglementation, de la qualité et de la sécurité (licence RQS).

Au 31/12/2025, **662** agents détiennent une licence DSAC avec une ou plusieurs qualifications valides.

Licences DSAC	SURVEILLANCE	ATREEA	RQS
Nombre d’agents détenteurs d’une licence DSAC valide au 31/12/2025	574	98	34

Licences de surveillance

Les licences couvrent tous les domaines de la surveillance (personnels navigants, aérodromes, aéronefs, opérations aériennes, sûreté, navigation aérienne, environnement), et sont assorties d’une ou de plusieurs qualifications spécifiques, valables deux ans. Initialement sur 3 niveaux, ces qualifications se répartissent depuis le 1^{er} juillet 2024 en 4 niveaux. De nouvelles spécialités ont été créées à compter du 1^{er} août 2025 dans les domaines « Navigation aérienne » et « Personnels navigants ». Les titulaires de ces nouvelles spécialités sont actuellement en cours de grand-périsation.

Nombre de qualifications détenues au titre de la licence de surveillance par les agents DSAC au 31/12/2025 :
(certains agents sont détenteurs de qualifications dans plusieurs domaines et/ou de différents niveaux)

	Aéro-dromes	Navigation aérienne	Aéronefs	Opérations aériennes	Personnels navigants	Sûreté	Environnement	Total
Niveau 1	20	31	2	58	66	43	13	233
Niveau 2	73	61	1	129	74	55	24	417
Niveau 3	24	21	10	41	23	17	9	145
Niveau 4 (Dont niveau 3 depuis plus de 2 ans)	16	12	7	30	16	11	7	99
Total	133	125	20	258	179	126	53	894



Autres licences DSAC

Hors surveillance, certaines missions de la DSAC nécessitent également une expertise poussée. Les licences « aménagement du territoire, régulation économique et espace aérien » (ATREEA) et « réglementation, qualité, sécurité » (RQS) permettent de valider le niveau de compétences nécessaire pour effectuer les missions afférentes. Comme pour les licences de surveillance, ces licences sont assorties de plusieurs qualifications valables deux ans, et de trois niveaux d'expertise.

Licence « aménagement du territoire, régulation économique et espace aérien » (ATREEA) – qualifications valides au 31/12/2025 :

(certains agents sont détenteurs de qualifications dans plusieurs domaines et/ou de différents niveaux)

	Aménagement du territoire	Régulation économique	Espace aérien	Autorisation de transport aérien	Immatriculation d'aéronefs	Total
Niveau 1	24	14	20	0	2	60
Niveau 2	16	11	17	3	2	49
Niveau 3	3	4	5	1	1	14
Total	43	29	42	4	5	123

Licence « réglementation, qualité, sécurité » (RQS) – qualifications valides au 31/12/2025 :

(certains agents sont détenteurs de qualifications dans plusieurs domaines et/ou de différents niveaux)

	Réglementation technique de sécurité	Qualité	Sécurité	Total
Niveau 1	2	2	12	16
Niveau 2	11	3	1	15
Niveau 3	5	6	2	13
Total	18	11	15	44



© Arnaud Bouissou

Budget

Les moyens financiers alloués à la DSAC lui permettent d'assurer ses missions. La DSAC perçoit notamment les redevances pour les services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. Comme toute administration, les ressources financières sont déterminées chaque année par la loi de finances initiale et les lois de finances rectificatives.

Ressources financières à la disposition de la DSAC, hors masse salariale, en 2024

Niveau	Autorisations d'engagement (M€)	Crédits de paiement (M€)
Opérations courantes	26,62	25,41
Opérations en capital	6,90	7,22
Total	33,52	32,63

Redevances de surveillance et de certification

	Encaissements au 31/12/2025 (€)
Redevance d'exploitant d'aéronef	10 355 268
Redevance de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome	12 759 820
Redevance de sûreté aérienne de transporteur	1 141 776
Redevance d'organisme de formation de personnels navigants	415 351
Redevance d'examen	1 810 524
Redevance de titre de personnel de l'aviation civile	781 248
Redevance de programme de formation	5 706
Redevance de qualification d'entraîneur synthétique de vol	608 875
Redevance de dispositif de sûreté	780 361
Redevance d'aptitude au vol	97 215
Total	28 756 144

RÉGLEMENTATION TRAITANT DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

La DSAC veille à maintenir l'adéquation du cadre réglementaire en matière de sécurité aérienne et prend une part essentielle dans les orientations et évolutions réglementaires en matière de sécurité aérienne, tant au niveau national qu'aux niveaux européen et international.

Au niveau international, elle participe ou organise la participation d'experts aux groupes de travail (panels) de l'OACI en charge de proposer des évolutions des normes et recommandations internationales incluses dans les Annexes à la Convention de Chicago ou dans les guides ou procédures qui les accompagnent.

Au niveau européen, la DSAC est fortement impliquée dans les projets d'évolutions réglementaires, dans le cadre du programme de travail décrit dans l'*European Plan for Aviation Safety* (EPAS), mis à jour chaque année. Elle apporte son expertise dans le

cadre des très nombreuses tâches réglementaires (RMT, ou *Rule Making Task*) pilotées par l'EASA et est présente dans les organes consultatifs (TeBs, MAB) amenés à examiner les propositions de textes.

Enfin, la DSAC rédige les textes réglementaires ou législatifs nationaux dans les domaines exclus du champ de compétence européenne. Ces dispositions concernent tant les licences, la navigabilité et les opérations aériennes que la sécurité des aéroports. Les services de la DGAC, les partenaires interministériels et les parties prenantes externes (organisations professionnelles, exploitants, organisations syndicales, fédérations aéronautiques, etc.) sont associés à l'expression de besoins réglementaires, et sont sollicités pour apporter leur expertise lors de l'élaboration des projets et transmettre leur avis lors des consultations. En la matière, la recherche de l'équilibre et du consensus est une préoccupation constante.

Quelques actions et textes clés de 2025

ARTICLE L. 6100-1 DU CODE DES TRANSPORTS (AÉRONAUTIQUE D'ÉTAT)

Entre 2023 et 2025, la DGAC a travaillé conjointement avec la DAJ du ministère des armées, la Direction de la sécurité aéronautique d'État et les autorités d'emploi d'aéronefs à des fins étatiques (Armées, Douanes, Police et Sécurité civile) à la définition d'un nouveau contour réglementaire pour l'aéronautique d'État. Ces travaux ont conduit à la modification de l'article L. 6100-1 du code des transports par la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025, qui exonère de la plupart des dispositions du code tous

les aéronefs militaires et aéronefs utilisés pour les besoins de l'État, quand la version précédente de l'article L. 6100-1 n'en exemptait que les aéronefs militaires et les aéronefs propriété de l'État affectés à un service public.

Les dispositions réglementaires d'application de cet article seront incluses en 2026 dans une nouvelle version du décret n°2013/367 définissant relatif aux règles d'utilisation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.

SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AÉRONEFS (SSLIA)

Sur la base des orientations issues des Assises du transport aérien de 2018, la DSAC a lancé une refonte de la réglementation nationale concernant le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA). Ces travaux se sont notamment appuyés sur les groupes de travail regroupant certains services du ministère des armées, du ministère de l'intérieur, des centres de formation, de responsables SSLIA d'aérodromes et de l'UAF.

Les principales dispositions des nouveaux textes, les décrets n°2025-1447 et n°2025-1148 et l'arrêté du 30 décembre 2025 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes, entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2029. Elles prévoient entre autres mesures de responsabiliser les exploitants sur le dimensionnement de leur personnel SSLIA, d'encadrer le concours du SSLIA aux missions de secours public ou encore, pour les aérodromes sous réglementation nationale, d'harmoniser les niveaux de protection français avec les niveaux européens. Incidemment, les aérodromes d'aviation générale seront dispensés de SSLIA.

OPÉRATIONS ULM

La publication de l'arrêté du 17 février 2025 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs ultralégers motorisés (ULM) marque l'aboutissement d'un long travail avec les organisations et fédérations externes de l'aviation légère.

Répondant aux recommandations du BEA, en particulier en matière de formation des pilotes, l'arrêté établit un environnement réglementaire renforcé pour les activités de transport public local et d'activités particulières effectuées à titre onéreux. L'arrêté, spécifique aux opérations réalisées par les ULM, améliore en outre la visibilité de règles d'exploitation précédemment incluses dans l'arrêté du 24 janvier 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

Entré partiellement en vigueur à partir de juillet 2025, sa mise en œuvre va se poursuivre en 2026 pour les activités à titre onéreux.

COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

L'arrêté du 1^{er} avril 2025, modifiant celui du 11 avril 2016, a fait évoluer le dispositif de contrôle de compétence linguistique des pilotes afin d'en assouplir

le cadre et d'en élargir les modalités d'organisation. Il permet notamment l'obtention du niveau 6, le plus élevé, hors des centres DGAC et ouvre l'organisation des contrôles à d'autres organismes publics. L'arrêté a été publié au JO le 6 avril 2025, avec une entrée en vigueur échelonnée en 2025.

DRONES

Avec la fin de la période transitoire prévue par le règlement (UE) 2019/947, l'adaptation du droit national au cadre européen s'est traduite par la publication du décret n° 2025-1449 du 31 décembre 2025 modifiant diverses dispositions du code des transports relatives aux télépilotes et aux aéronefs sans équipage à bord, complété par l'arrêté du 23 janvier 2026 modifiant diverses dispositions relatives aux exigences applicables aux télépilotes et aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139.

Les scénarios nationaux sont désormais caducs pour les exploitants relevant du régime européen, seulement maintenus de façon temporaire comme alternative à l'application des règles européennes pour certaines activités d'intérêt général comme la lutte contre l'incendie.

Parallèlement, une mise à jour des conditions de survol des agglomérations a été publiée par un amendement de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord, afin de permettre des vols en catégorie ouverte dans le cadre de l'activité professionnelle des exploitants de drones.

REFONTE DU CONSEIL DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE (CPN)

Dans le cadre de l'orientation générale fixée par le Gouvernement de réduire le volume des commissions administratives à caractère consultatif, le décret n° 2025-569 du 23 juin 2025 relatif à certaines commissions à caractère consultatif acte du non-renouvellement du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (CPN) à compter du 8 juin 2025 en tant que commission administrative relevant du code des relations entre le public et l'administration.

Pour autant, le maintien d'un espace de conseil et de dialogue entre les organisations concernées (administrations de l'aviation civile et militaires, organismes représentant l'industrie aéronautique, exploitants du transport et du travail aériens, per-

sonnel navigant professionnel) était vivement souhaité par les parties prenantes. Ainsi, la décision du 30 juin 2025 relative au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile

transforme le CPN en instance d'étude et d'expertise placée auprès du directeur général de l'aviation civile.

Liste des textes européens relatifs à la sécurité aérienne publiés en 2025

RÈGLEMENT DE BASE

- Règlement délégué (UE) 2025/870 de la Commission du 28 février 2025 modifiant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les références aux dispositions de la convention de Chicago (résultant de l'opinion 02/2024).
- Règlement délégué (UE) 2025/1065 de la Commission du 28 mai 2025 modifiant le règlement (UE) n° 748/2012 en ce qui concerne l'adaptation des références aux exigences de protection de l'environnement et la rectification dudit règlement.

REDEVANCES ET DROITS

Règlement d'exécution (UE) 2025/2347 de la Commission du 21 novembre 2025 relatif aux redevances et droits perçus par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2019/2153.

ASSISTANCE EN ESCALE (LIÉS À L'OPINION 01/2024)

- Règlement délégué (UE) 2025/20 de la Commission du 19 décembre 2024 complétant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en établissant des exigences relatives à la fourniture en toute sécurité de services d'assistance en escale et aux organismes qui les fournissent.
- Règlement délégué (UE) 2025/21 de la Commission du 19 décembre 2024 modifiant le règlement (UE) n° 139/2014 en ce qui concerne les exigences applicables aux exploitants d'aérodrome relatives aux activités d'assistance en escale.
- Règlement délégué (UE) 2025/22 de la Commission du 19 décembre 2024 modifiant le règlement délégué (UE) 2022/1645 en ce qui concerne les exigences relatives à la sécurité de l'information applicables aux organismes qui fournissent des services d'assistance en escale.

- Règlement d'exécution (UE) 2025/23 de la Commission du 19 décembre 2024 portant modalités d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences relatives à la supervision des services d'assistance en escale et des organismes qui les fournissent.
- Règlement d'exécution (UE) 2025/24 de la Commission du 19 décembre 2024 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences applicables aux exploitants d'aéronefs relatives aux activités d'assistance en escale.

ACAS ET PBN (LIÉS À L'OPINION 03/2024)

- Règlement d'exécution (UE) 2025/343 du 17 février 2025 modifiant le règlement (UE) n° 1332/2011 et le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne les systèmes anticollision embarqués.
- Règlement d'exécution (UE) 2025/520 du 20 mars 2025 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/1048 en ce qui concerne l'utilisation de spécifications de navigation fondée sur les performances pour les opérations océaniques.

NOUVELLE MOBILITÉ AÉRIENNE (LIÉS À L'OPINION 04/2024)

- Règlement d'exécution (UE) 2025/111 de la Commission du 23 janvier 2025 modifiant le règlement (UE) n° 1321/2014 en ce qui concerne le maintien de la navigabilité des aéronefs à propulsion électrique et hybride et autres aéronefs non conventionnels.
- Règlement d'exécution (UE) 2025/133 de la Commission du 28 janvier 2025 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exploitations non commerciales effectuées avec des autogires selon les règles de vol à vue.
- Règlement d'exécution (UE) 2025/134 de la Commission du 28 janvier 2025 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne l'introduction d'une licence de pilote d'autogire.

SPÉCIFICATIONS DE NAVIGABILITÉ SUPPLÉMENTAIRES (PART 26)

Règlement d'exécution (UE) 2024/2954 de la Commission du 29 novembre 2024 modifiant le règlement (UE) 2015/640 en ce qui concerne l'introduction de nouvelles exigences de navigabilité supplémentaires (résultant de l'opinion 05/2024).

RÉPERTOIRE D'INFORMATION

Règlement d'exécution (UE) 2025/663 de la Commission du 2 avril 2025 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2023/2117 en ce qui concerne la liste des objets d'information destinés au répertoire d'informations (résultant de l'opinion 07/2024)

NAVIGABILITÉ INITIALE

Règlement délégué (UE) 2025/1065 de la Commission du 28 mai 2025 modifiant le règlement (UE) n° 748/2012 en ce qui concerne l'adaptation des références aux exigences de protection de l'environnement et la rectification dudit règlement.

SÉCURITÉ DE L'INFORMATION

Règlement d'exécution (UE) 2025/2293 de la Commission du 10 novembre 2025 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2023/203 en ce qui concerne les exigences applicables aux organismes qui font l'objet d'une déclaration et rectifiant les règlements (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 748/2012, (UE) n° 965/2012, (UE)

n° 139/2014, (UE) n° 1321/2014, (UE) 2015/340 et le règlement d'exécution (UE) 2017/373.

OPÉRATEURS DES PAYS TIERS - MODIFICATION DU RÈGLEMENT DIT «LISTE NOIRE» DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

- Règlement d'exécution (UE) 2025/1144 de la Commission du 3 juin 2025 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union.
- Règlement d'exécution (UE) 2025/2476 de la Commission du 8 décembre 2025 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union.

LICENCES ATCO (OPINION 06/2024)

- Règlement délégué (UE) 2025/1044 de la Commission du 23 mai 2025 complétant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil par des règles et procédures détaillées concernant l'acceptation des licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne délivrés par des pays tiers.
- Règlement d'exécution (UE) 2025/2143 de la Commission du 23 octobre 2025 modifiant le règlement (UE) 2015/340 en ce qui concerne l'introduction de la formation et de l'évaluation fondées sur la compétence et de la formation virtuelle des contrôleurs de la circulation aérienne.

Liste des textes nationaux relatifs à la sécurité aérienne publiés en 2025

NAVIGABILITÉ ET OPÉRATIONS

- Arrêté du 20 janvier 2025 relatif à l'interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité de certains transporteurs aériens extracommunautaires.
- Arrêté du 17 février 2025 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs ultralégers motorisés (ULM).
- Arrêté du 29 juillet 2025 relatif à l'interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité de certains transporteurs aériens extracommunautaires.

- Arrêté du 30 juillet 2025 modifiant divers arrêtés relatifs aux aéronefs ultralégers motorisés (ULM) et à leurs conditions d'utilisation.
- Arrêté du 23 décembre 2025 modifiant l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord.
- Décret n° 2025-1449 du 31 décembre 2025 modifiant diverses dispositions du code des transports relatives aux télépilotes et aux aéronefs sans équipage à bord.

PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE

- Arrêté du 1^{er} avril 2025 modifiant l'arrêté du 11 avril 2016 relatif à l'organisation des épreuves de compétence linguistique des pilotes d'avions, d'hélicoptères, d'aéronefs à sustentation motorisée et de dirigeables.
- Arrêté du 16 avril 2025 modifiant l'arrêté du 5 septembre 2014 relatif aux conditions de délivrance de certificats, de licences et de qualifications du personnel navigant de l'aviation civile, applicables aux avions et aux hélicoptères, au personnel navigant militaire (Arrêté « crédits militaires » examiné en CPN).
- Décision du 30 juin 2025 relative au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

AÉRODROMES

- Arrêté du 14 février 2025 modifiant l'arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.
- Décret n° 2025-1447 du 30 décembre 2025 modifiant les dispositions relatives au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.
- Décret n° 2025-1448 du 30 décembre 2025 modifiant

les dispositions relatives au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.

- Arrêté du 30 décembre 2025 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes

- Arrêté du 30 décembre 2025 modifiant l'arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes.

AUTRES SUJETS DE SÉCURITÉ AÉRIENNE

- Loi DDADUE modifiant l'article L. 6100-1 du Code des transports (réglementation aéronautique d'État).
- Décret n° 2025-759 du 1^{er} août 2025 relatif à la surveillance du marché de certains aéronefs sans équipage à bord.
- Décret n° 2025-1371 du 26 décembre 2025 portant diverses modifications de la sixième partie réglementaire du code des transports.
- Décret n° 2025-1373 du 26 décembre 2025 portant diverses modifications de la sixième partie réglementaire du code des transports.

Liste des amendements adoptés par l'OACI en 2025

Les lettres aux États sont le moyen par lequel le Secrétaire général de l'OACI communique officiellement aux États membres des propositions de nouvelles règles, informe de leur adoption, diffuse des informations d'importance, les sollicite pour qu'ils fournissent des données ou donnent leur avis sur des orientations politiques, etc.

Dans le cadre du processus réglementaire, elles constituent le vecteur privilégié de consultation des amendements des Annexes à la Convention de Chicago ou des Procédures associées. Elles permettent aussi d'informer les États, à l'issue de ces consultations, des règles adoptées et de leur échéance de mise en œuvre. Les lettres aux États portant des amendements des Annexes de l'OACI pour l'année 2025 sont mentionnées ci-dessous :

- | | | |
|---|--|---|
| • 2025/22 : Approbation de l'Amendement 50 Annexe 6 partie 1 | • 2025/28 : Adoption de l'Amendement 10 de l'Annexe 14, volume 2 | • 2025/64 : Adoption de l'Amendement 2 de l'Annexe 19 |
| • 2025/23 : Adoption de l'Amendement n° 18 de l'Annexe 14, volume 1 | • 2025/29 : Approbation de l'Amendement n° 5 des PANS-Aérodromes | |

PERSONNELS NAVIGANTS

La DSAC certifie les compétences, qualifications et aptitudes des personnels navigants professionnels et privés.

Elle s'assure de la conformité et la qualité des formations et du maintien des compétences des PN par l'agrément et la surveillance des organismes de formation et la qualification des moyens de simulation. Elle organise ou supervise les examens théoriques et pratiques. Elle délivre et gère les titres aéronautiques des pilotes professionnels et privés, des membres d'équipage de cabine ainsi que des parachutistes professionnels, et prononce des sanctions en cas d'infraction. Elle agréée, surveille et supervise les médecins examinateurs et les centres aéromédicaux en charge de certifier l'aptitude médicale des personnels navigants techniques et commerciaux. Les recours et les demandes d'inaptitude définitive et d'imputabilité au service aérien sont étudiés par le conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC).

La DSAC dispose d'un réseau d'inspecteurs de surveillance et de pilotes inspecteurs présents à l'échelon central et en régions. Les compétences et connaissances de ces agents font l'objet d'une adaptation constante aux évolutions de la réglementation, des techniques et du contexte du milieu aéronautique. Par ailleurs, les pilotes inspecteurs de la DSAC assistent les services de la DGAC en produisant des expertises et avis techniques de navigants dans des domaines variés.

Certificats d'examens aéronautiques théoriques délivrés en 2025

Pour devenir personnel navigant, la première étape du parcours consiste en une formation théorique sanctionnée par un certificat d'aptitude délivré à la suite d'un examen.

Navigants professionnels	ATPL ¹ /A	1179
	ATPLH /IFR	12
	ATPLH /VFR	23
	CPL ² Avion	9
	CPL Hélicoptère	76
	CB IR ³	22
	IR ⁴	102
	CCA ⁵	2424
	Parachutiste professionnel	24
Navigants non professionnels	LAPL(A) ⁶ / PPL(A) ⁷	60
	LAPL(H) / PPL(H)	80
	BIR ⁸	22
	ULM / IULM ⁹	15 / 0
	BPL ¹⁰	35
	Télépilotes CATS ¹¹ /CATT ¹²	2567 / 42

1. ATPL : *Airline Transport Pilot License* (Licence de pilote de ligne) – (A) avion, (H) hélicoptère.

2. CPL : *Commercial Pilot License* (Licence de pilote professionnel).

3. CB IR : *Competency Based Instrument Rating* (Qualification de vol aux instruments basée sur les compétences).

4. IR : *Instrument Rating* (Qualification de vol aux instruments).

5. CCA : *Cabin Crew Attestation* (Certificat de membre d'équipage de cabine).

6. LAPL : *Light Aircraft Pilot License* (Licence de pilote d'aéronef léger) – (A) avion, (H) hélicoptère.

7. PPL : *Private Pilot License* (Licence de pilote privé) – (A) avion, (H) hélicoptère.

8. BIR : *Basic Instrument Rating* (Qualification de base de vol aux instruments).

9. ULM : Pilote d'ultraléger motorisé / IULM : Instructeur d'ultraléger motorisé.

10. BPL : *Balloon Pilot License* (Licence de pilote de ballon).

11. CATS : Certificat d'aptitude théorique de télépilote de drone civil pour les scénarios standards.

12. CATT : Certificat d'aptitude théorique de télépilote de drone civil pour les scénarios nationaux.

Examens pratiques des navigants professionnels instruits en 2025

La seconde étape du parcours consiste en une formation pratique qui doit être validée par un examen pratique réalisé par un examinateur.

Pilote professionnel avion CPL (A)	944
Pilote de ligne avion ATPL (A)	429
Pilote professionnel hélico CPL (H)	98
Pilote de ligne hélico ATPL (H)	7
IR Avion	986
IR Hélico	60
Parachutiste professionnel	24
CCA	2424

Nombre de mentions de compétences linguistiques délivrées ou prorogées (FCL.055) en 2025

Afin de s'assurer que les personnels navigants possèdent un niveau suffisant de maîtrise de la langue qu'ils utilisent pour exercer leurs fonctions, il leur est demandé d'effectuer un contrôle de compétence linguistique. Ce contrôle évalue l'expression et la compréhension orale en anglais ou en français du pilote français ou étranger dans un contexte aéronautique (communiquer et comprendre les informations transmises par un contrôleur aérien).

Type d'examen		Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Échec	Total
Examen SOL – FCL.055B VFR (initial et prorogation)	DGAC	78	42	23	1	104
	Autres LPO	38	28	0	6	72
	Sous-total	76	70	23	7	176
Examen SOL – FCL.055D (IFR)	DGAC	27	44	16	2	89
	Autres LPO	109	222	5	4	340
	Sous-total	136	266	21	6	429
Examen SOL – Prorogation FCL.055 D	DGAC	63	64	13	16	156
	Autres LPO	51	111	0	7	169
	Sous-total	114	175	13	23	325
Examen VOL – Prorogation FCL.055 D	DGAC	0	0	0	0	0
	Autres LPO	76	429	16	1	522
	Sous-total	76	429	16	1	522
	Total	402	940	73	37	1452

Nombre de moyens de simulation certifiés par la DSAC et valides au 31/12/2025

Simulateurs de vol (FFS) avion	79
Simulateurs de vol (FFS) hélicoptère	15
Entraîneurs au vol (FTD) avion	9
Entraîneurs au vol (FTD) hélicoptère	8
Entraîneurs aux procédures de vol et de navigation (FNPT) avion	101
Entraîneurs aux procédures de vol et de navigation (FNPT) hélicoptère	10
Systèmes basiques d'entraînement aux instruments (BITD)	0

La DSAC a par ailleurs audité 38 exploitants FSTD.

Nombre d'organismes de formation des personnels navigants enregistrés au 31/12/2025, par les DSAC/IR

	Échelon central	Antilles-Guyane	Centre-Est	Nord	Nord-Est	Ouest	Océan-Indien	Sud	Sud-Est	Sud-Ouest	Total
Organismes de formation approuvés (ATO)	30	1	19	40	9	12	2	10	18	19	160
Organismes de formation déclarés (DTO)	1	13	88	117	120	134	6	90	66	92	727
Organismes de formation d'instructeurs ULM (IULM)	0	0	3	10	3	3	0	7	4	6	36
Écoles de formation PNC agréées (CCA)	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12

Titres aéronautiques valides au 31/12/2025¹

Navigants professionnels	Pilote professionnel avion CPL (A)	6 782
	Pilote de ligne avion ATPL (A)	8 495
	Pilote en équipage multiple avion MPL (A)	14
	Pilote professionnel hélico CPL (H)	1 240
	Pilote de ligne hélico ATP L(H)	251
	Parachutiste professionnel	302
Navigants non professionnels	Pilote d'aéronef léger avion (LAPL A)	4 301 ²
	Pilote d'aéronef léger hélicoptère (LAPL H)	50
	Pilote privé avion PPL(A)	20 456
	Pilote privé hélico PPL(H)	908

Licences de navigants délivrées en 2025

Navigants professionnels	Pilote professionnel avion CPL (A)	1 071
	Pilote de ligne avion ATPL (A)	453
	Pilote en équipage multiple avion MPL (A)	2
	Pilote professionnel hélico CPL (H)	113
	Pilote de ligne hélico ATP L(H)	11
	Parachutiste professionnel	24
Navigants non professionnels	Pilote d'aéronef léger (avion) LAPL (A)	367
	Pilote d'aéronef léger (hélicoptère) LAPL (H)	3
	Pilote privé avion PPL (A)	1 784
	Pilote privé hélico PPL (H)	79
	Planeurs	504
	Ballons	38
	ULM	1 516

1. Titres dont l'exercice des privilèges dépend de la validité des qualifications qu'elle contient, le cas échéant, et de l'attestation médicale nécessaire aux privilèges exercés.

2. Pilotes détenteurs d'une licence LAPL sans avoir obtenu ensuite un PPL.

Centres d'expertise et médecins aéronautiques agréés au 31/12/2025

Centres aéromédicaux	8
Médecins classe 1	50
Médecins classe 2	487

L'aptitude médicale des pilotes détenteurs d'une licence professionnelle (ATPL, MPL ou CPL) peut être évaluée uniquement par les médecins de classe 1.

L'aptitude médicale des pilotes privés et des personnels navigants commerciaux (PNC) peut être évaluée par les médecins de classe 2.

Activité du pôle médical et du conseil médical de l'aéronautique civile en 2025

Certaines décisions d'aptitude ne peuvent être prises par les médecins aéronautiques et sont traitées par les médecins évaluateurs de la DSAC. Les décisions d'inaptitude définitive, l'imputabilité au service aérien et les recours sur les décisions du pôle médical de la DSAC sont traitées par le CMAC.

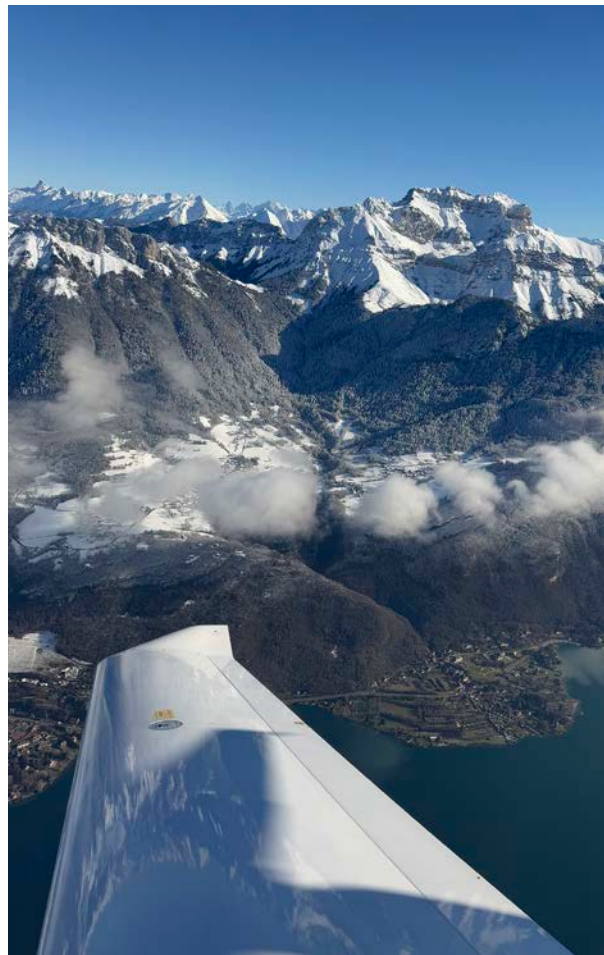
Décisions relevant du pôle médical	1061
Dossiers d'inaptitude définitive et d'imputabilité traités par le CMAC	111

Transferts de dossiers médicaux entre autorités en 2025

Lorsqu'un pilote, changeant d'État de résidence, demande le transfert de sa licence vers l'autorité compétente de son pays d'accueil, l'ensemble de son dossier doit être transféré vers la nouvelle autorité de surveillance, y compris son dossier médical, avec un résumé de ses antécédents médicaux.

Transferts intra-européens	514
Transferts extra-européens	N/A
Authentifications FAA ¹	187
Total	701

1. Dans le cadre de transferts auprès de l'administration américaine (FAA : *Federal Aviation Administration*) dans le cadre de l'accord bilatéral entre l'Union européenne et les États-Unis.



EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

La DSAC élabore et met en œuvre la politique de sécurité en matière d'agrément technique et de surveillance des compagnies aériennes, des exploitants de travail aérien et des autres exploitants d'aéronefs en aviation générale, y compris les aéronefs sans équipage à bord.

- Les **compagnies aériennes** (CAT-A et CAT-H, pour *commercial air transport*, respectivement avec des avions ou des hélicoptères) doivent obtenir un certificat de transporteur aérien pour exercer leur activité.
- Les **exploitants spécialisés** (SPO, pour *specialised operations*), les exploitants de ballons commerciaux, ainsi que les exploitants de transport pour compte propre utilisant des aéronefs complexes (NCC, pour *non-commercial complex*) doivent déclarer préalablement leur activité.
- Les **exploitants de drones** peuvent être tenus, selon les activités envisagées, de déclarer leur activité ou d'obtenir une autorisation d'exploitation. Certains disposent d'un certificat (LUC, pour *Light UAS operator certificate*) leur permettant d'exploiter selon plusieurs scénarios préalablement définis par leur certificat.
- Certains **exploitants de travail aérien ou d'activités particulières** relèvent de la réglementation nationale (AG91 pour les exploitants soumis à l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale).

La DSAC organise régulièrement des séminaires au profit des exploitants afin de les accompagner dans leur appropriation des changements réglementaires, de faire partager les bonnes pratiques entre exploitants, et de les sensibiliser à des enjeux de sécurité identifiés dans le cadre des actions de surveillance.

	Nombre d'opérateurs aériens au 31/12/2025
CAT-A	63 dont 2 créations en 2025
CAT-H	36
NCC	55
SPO	155
Ballon	174
Exploitants de drones enregistrés en France (hors Nouvelle-Calédonie)	Nombre d'exploitants enregistrés en France : 181128, dont 97 843 aéromodélistes / 128 159 en catégorie Ouverte / 14 338 en scénarios standard en catégorie Spécifique / 1 LUC
AG91	326 (dont 78 exploitants ULM)



© Richard METZGER / DGAC - STAC

Les exploitants certifiés ou déclarés font l'objet d'**actions de surveillance** par la DSAC, sous la forme d'audits, d'inspections ou de contrôles au sol et en vol, qui peuvent être programmés ou inopinés. Une **observation** est une action de surveillance consistant à assister à une action de formation menée par l'exploitant à destination de ses personnels.

	Nombre d'actions de surveillance menées en 2025
CAT-A et CAT-H	225 audits et inspections, dont 18 audits mutualisés au niveau national 61 observations de cours au sol et d'instances du système de gestion 180 inspections en vol et 158 inspections en formation
NCC	23 audits et inspections
SPO	66 audits et inspections
Ballons	44 audits et inspections
Drones	68, dont 8 contrôles documentaires, 11 inspections et 49 contrôles en opérations réelles

La DSAC réalise des **actions d'agrément technique** portant sur la certification initiale des exploitants de transport aérien, les évolutions du périmètre de leur certificat, les changements apportés par les exploitants à certaines de leurs procédures (objets, selon le cas, de demandes d'approbation préalable ou de notifications à la DSAC), et la délivrance d'approbations spécifiques à des opérations particulières.

	Nombre d'actions de certification menées en 2025
CAT-A et CAT-H	4 989 dossiers, dont 2 235 autorisations
NCC	430 dossiers, dont 87 dérogations/modifications de déclarations et 199 autorisations
SPO	2 102, dont 63 déclarations/modifications de déclarations, 576 autorisations et 677 avis
Ballons	139 dossiers
Drones	1 182 dossiers liés aux AE, dont 632 dossiers SORA/PDRA (hors notifications de fiche mission)

Parmi les actions de surveillance menées par la DSAC se trouvent les **contrôles sur les aéronefs en exploitation**, dits « contrôles RAMP ». Ces contrôles sont réalisés sur les aéronefs d'exploitants étrangers dans le cadre d'un programme européen, ainsi que sur les aéronefs d'exploitants français.

Nombre de contrôles sur aéronefs desservant la France en 2025	2 148
Dont sur aéronefs étrangers (SAFA/SACA)	1 605
Dont sur aéronefs français (SANA)	543

Inspections SANA : inspections au sol des aéronefs d'exploitants français.

Inspections SACA : inspections au sol des aéronefs d'exploitants communautaires.

Inspections SAFA : inspections au sol des aéronefs d'exploitants extracommunautaires.

La DSAC instruit les demandes d'organisation de **manifestations aériennes**, en fournissant un avis technique aux préfetures sur les aspects liés à la sécurité aérienne.

Nombre de manifestations aériennes instruites (avis techniques) en 2025	187
Nombre de manifestations aériennes contrôlées en 2025	26

NAVIGABILITÉ

La DSAC certifie et surveille les organismes de production, de gestion du maintien de la navigabilité, de maintenance, et la formation des techniciens de maintenance, ainsi que des personnels qui y concourent. Elle élabore, met en œuvre et anime la politique de sécurité en matière de certification, de maintien de la navigabilité et de conditions d'emploi des aéronefs, y compris les aéronefs sans équipage à bord.

La délivrance et la surveillance des agréments de production, de maintenance, de gestion du maintien de la navigabilité, de formation des techniciens de maintenance ainsi que la délivrance des licences de ces derniers sont assurées par OSAC, société de droit privé filiale du groupe APAVE, au travers d'un dispositif d'habilitation délivré par la DGAC.

Nombre d'aéronefs sous régime EASA ¹ avec un certificat d'examen de navigabilité (CEN) valide au 31/12/2025	6 751
Dont CMPA ²	702
Nombre d'aéronefs exploités en transport aérien commercial	868
Nombre d'aéronefs exploités hors transport aérien commercial (aviation générale, travail aérien, formation, etc.)	5 883

Nombre d'aéronefs en annexe I ³ avec un certificat de navigabilité valide au 31/12/2025	2 232
Dont détenteurs d'un CDN ⁴	164
Dont détenteurs d'un CDNS ⁵	66
Dont détenteurs d'un CNRA ⁶	1 149
Dont détenteurs d'un CNRAC ⁷	332
Dont détenteurs d'un CNSK ⁸	240
Dont détenteurs d'un CDNR ⁹	281

1. Aéronefs dont la certification de la conception est de la compétence de l'EASA.

2. *Complex motor-powered aircraft*, ou aéronefs motorisés complexes.

3. Aéronefs exclus du champ de compétences de l'AESA, selon les critères d'exclusion définis en annexe I du règlement de base (EU) 1139/2018.

4. Certificat de navigabilité.

5. Certificat de navigabilité spécial.

6. Certificat de navigabilité restreint d'aéronef (aéronefs de construction amateur).

7. Certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection.

8. Certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit.

9. Certificat de navigabilité restreint.



© Richard Metzger / DGAC - STAC

Nombre de laissez-passer en 2025

Les laissez-passer sont des autorisations de vol temporaires délivrées à des aéronefs :

- ne remplissant pas les conditions de délivrance d'un certificat de navigabilité (prototypes, vols de réception en sortie de chaîne de fabrication des aéronefs neufs, vols d'importation, etc.), ou
- dont le certificat de navigabilité est temporairement invalide (convoyage vers un site de maintenance d'un aéronef avec un problème technique), ou
- dont le certificat de navigabilité n'est pas valide en France (cas de certains aéronefs étrangers).

Laissez-passer d'aéronefs étrangers validés	437 (+ 38 sur un an)
Laissez-passer délivrés aux aéronefs français	436
Dont par la DSAC	139 (+ 22 sur un an)
Dont par OSAC	297 (+ 66 sur un an)

Nombre d'ULM avec une carte d'identification valide au 31/12/2025	15 200 (- 607 sur un an)
Dont délivrées en 2025	628 (- 72 sur un an)

Les ULM sont exemptés de document de navigabilité et doivent faire l'objet d'une carte d'identification délivrée par la DSAC.

Nombre de drones enregistrés en France au 31/12/2025 462 000 (+ 74 740 sur un an)

Les drones de plus de 800 g utilisés en France (par des exploitants français ou étrangers) doivent être enregistrés sur le portail AlphaTango. L'enregistrement des drones de moins de 800 g est possible, mais facultatif.

Nombre d'organismes de production agréés au 31/12/2025

Agrément Partie 21G	180
Agrément Partie 21F	3

Nombre d'organismes de maintenance et de gestion de la navigabilité agréés au 31/12/2025

Organismes de maintenance – Partie 145	271
Organismes de gestion du maintien de la navigabilité – Partie CAMO ¹⁰	129
Organismes combinés de maintenance et gestion du maintien de la navigabilité – Partie CAO ¹¹	141
Organismes pour les aéronefs en Annexe I	8 UEA/1 AEA

Nombre d'organismes de formation agréés et de licences de techniciens de maintenance au 31/12/2025

Organismes de formation des techniciens de maintenance agréés – Partie 147	39
Licences de techniciens de maintenance délivrées – Partie 66	8123 licences valides

10. Continuing airworthiness management organisation.

11. Combined airworthiness organisation.

NAVIGATION AÉRIENNE

La DSAC certifie et surveille les prestataires de la navigation aérienne ainsi que les organismes de formation des personnels de la navigation aérienne. Elle élabore, met en œuvre et anime la politique de sécurité dans ces domaines, ainsi qu'en matière d'aptitudes et de compétences des personnels de la navigation aérienne et d'agréments techniques des systèmes et matériels qui concourent à ces services.

Prestataires ATM/ANS certifiés au 31/12/2025

La DSAC assure la certification et la surveillance :

- des prestataires de la circulation aérienne (ATS), parmi lesquels les prestataires ATC qui rendent les services de contrôle à la navigation aérienne et les prestataires AFIS qui rendent le service d'information de vol et d'alerte d'aérodrome ;
- des prestataires de gestion souple de l'espace aérien (ASM/FUA) ;
- du prestataire de gestion des courants de trafic aérien (ATFM) ;
- du prestataire d'information aéronautique (AIS) ;
- des prestataires de communication, navigation, surveillance (CNS) ;
- du prestataire de services météorologiques à la navigation aérienne (MET) ;
- des prestataires de services de conception de procédures (FPD).

Service(s) certifié(s)	Prestataires ATM/ANS certifiés
MET	Météo-France
ATS, AIS, CNS, ATFM, ASM, et FPD	DSNA (dont 78 aérodromes contrôlés en métropole, Océan-Indien, Antilles-Guyane ainsi qu'à Saint-Pierre-et-Miquelon, et 1 aérodrome AFIS à Miquelon) La DSNA est l'unique prestataire de services d'information aéronautique et de gestion des courants de trafic aérien
ATS, CNS et FPD	2 prestataires civils dans les collectivités d'outre-mer : SNA/PF et SNA/NC
ATS, CNS et ASM	1 prestataire militaire : EMAAE (état-major de l'armée de l'air et de l'espace)
ATS et CNS	1 prestataire militaire : COMALAT (commandement de l'aviation légère de l'armée de terre)
ATS et ASM	1 prestataire militaire : DGA-EV (direction générale de l'armement/essais en vol)
CNS	1 prestataire civil : Hemeria Services 1 prestataire militaire : DIRISI (direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information de la défense)
AFIS et CNS	2 prestataires en collectivités d'outre-mer : SEAC-WF, DAC/PF (sur plus de 20 terrains de Polynésie française)
ATS	1 prestataire militaire : ALAVIA (commandement de la force de l'aéronautique navale)
AFIS	64 prestataires certifiés dont : 55 prestataires métropolitains (sur 68 terrains) ; 4 prestataires en départements d'outre-mer ; 5 prestataires en collectivités d'outre-mer (COM : STP/ WF, ADT, Province des Îles Loyauté, Province Sud, Province Nord)
FPD	2 prestataires civils : CGX AERO, ENAC PANS-OPS 1 prestataire militaire : DIA

Actions de surveillance menées en 2025

La surveillance des prestataires ATM/ANS est réalisée conjointement par la DSAC, les services de surveillance ultramarins de la DGAC ainsi que la Direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM), s'agissant de la surveillance des prestataires de la défense rendant des services à la circulation aérienne générale.

Une fois certifiés, les prestataires de services de navigation aérienne sont soumis à une surveillance continue s'appuyant sur :

- des audits : l'ensemble des domaines fonctionnels de chaque prestataire doit être audité sur un cycle de surveillance (d'une durée variable en fonction des risques pour la sécurité identifiés). Les réunions de suivi de la conformité viennent en complément pour assurer un contact régulier avec les prestataires ;
- la surveillance des changements ;
- la délivrance d'approbations concernant les opérations sur aérodrome par faible visibilité, la couverture radiophonique du territoire français, les opérations aux instruments simultanées sur pistes parallèles et les normes de séparations entre aéronefs ;
- le suivi des événements de sécurité, qui sont notifiés

et analysés par les prestataires et pour lesquels la DSAC peut être amenée à demander des éléments complémentaires ;

- la surveillance de la performance sécurité : en particulier à travers le suivi des indicateurs de performance sécurité européens, associés à des indicateurs nationaux ;
- le règlement européen d'interopérabilité a été remplacé en 2023 par un nouveau cadre réglementaire visant à s'assurer que les équipements ATM/ANS sont conformes à des exigences applicables (sous la forme de normes et de standards). Chaque prestataire ATM/ANS doit s'assurer que les systèmes ATM/ANS modifiés ou nouvellement installés sont conformes aux exigences applicables. La surveillance de cette conformité se fera pour chaque changement du système fonctionnel examiné et lors d'audits et de réunions de suivi de la conformité.

Prestataires	Nombre d'actions de surveillance de prestations de services ATM/ANS en 2025 ¹
DSNA	16 (dont 8 audits et inspections sur site)
Météo-France	7 (dont 4 audits et inspections sur site)
Hemeria Services	1 (audit sur site)
CGX Aéro	1 (réunion de suivi de conformité)
ENAC PANS-OPS	1 (réunion de suivi de conformité)
AFIS	25 (et 49 réunions de suivi)
Prestataires civils des COM (hors AFIS)	2 (1 audit sur site et 1 réunion de suivi de conformité)
Prestataires militaires	24 (dont 22 audits sur site)

1. sont pris en compte : les certifications, les audits et inspections, les revues documentaires, les réunions de suivi de conformité, les bilans de surveillance et les réunions de suivi sécurité pour le suivi des événements avec la DSNA. Les réunions de suivi AFIS n'étant plus considérées comme des actes de surveillance mais comme des actes d'accompagnement, celles-ci sont indiquées à titre indicatif.

Argumentaires de changements approuvés en 2025

La réglementation européenne prévoit la notification des changements à la DSAC dont certains sont examinés pour approbation avant mise en service.

Prestataires		Argumentaires de changement approuvés en 2025
DSNA		16
Météo-France		1
Hemeria Services		0
CGX Aéro		0
ENAC PANS-OPS		0
Prestataires civils des COM (hors AFIS)		0
Prestataires militaires		6
AFIS	DSAC Antilles-Guyane	0
	DSAC Centre-Est	5
	DSAC Nord	0
	DSAC Nord-Est	33
	DSAC Ouest	7
	DSAC Océan-Indien	3
	DSAC Sud	1
	DSAC Sud-Est	4
	DSAC Sud-Ouest	2

Licences

La formation des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) et des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne (ATSEP) est sanctionnée par l'obtention d'une licence.

La licence ATCO, délivrée conformément à la réglementation européenne, est valable dans toute l'Union européenne. Une licence de stagiaire est délivrée à l'issue de la formation initiale, puis une licence de plein exercice après la formation sur position. Différentes mentions viennent ensuite compléter la licence initiale : mentions d'unité, d'instructeur sur position ou sur simulateur, d'examineur, et linguistiques.

Nouvelles licences ATCO délivrées	126
Nouvelles licences ATCO stagiaire délivrées	141
Actes sur licences ATCO	5 219
Nouvelles licences ATSEP délivrées	50

Organismes de formation ATCO

Nombre d'organismes de formation ATCO au 31/12/2025	10
Audits des organismes de formation ATCO en 2025	10
Agréments/approbations documents de formation ATCO en 2025	223
Suivi des changements dans le cadre de la formation en 2025 ¹	42

1. Nombre de formations ATCO aux changements approuvées (pour tout changement, lorsque l'étude de sécurité préconise une formation, alors cette formation doit être approuvée par l'autorité compétente).

Activités liées aux formations AFIS

Nombre de désignations d'évaluateur AFIS pour des évaluations théoriques et pratiques locales (hors COM)	35
Nombre d'évaluations théoriques initiales AFIS organisées via OCEANE	55
Nombre de dérogations à l'arrêté formation AFIS délivrées (hors COM)	45

Aptitude médicale ATCO

Pour pouvoir exercer leur métier, les contrôleurs aériens doivent montrer une bonne aptitude physique et mentale. Ces conditions sont démontrées par l'obtention d'un certificat médical de classe 3, délivré par des médecins examinateurs aéromédicaux (AME) et des centres aéromédicaux (AeMC) agréés par la DSAC, conformément à la réglementation européenne.

Nombre de dossiers reçus par le médecin évaluateur ATCO de la DSAC	4 741
Cas de renvois traités par le médecin évaluateur de la DSAC	262
Nombre d'AME au 31/12/2025	36
Nombre d'AeMC au 31/12/2025	3
Nombre d'agréments de classe 3 délivrés ou renouvelés pour les AME et AeMC en 2025	20
Nombre d'audits des AME ou AeMC réalisés en 2025	9



© DSAC

EXPLOITANTS D'AÉRODROMES

La DSAC certifie et surveille les exploitants d'aérodromes, sur la base de la réglementation européenne pour certains, et de la réglementation nationale pour les autres. Elle élabore, met en œuvre et anime la politique de sécurité dans ce domaine. Au-delà de la certification et de la surveillance, la DSAC contribue aussi aux évolutions réglementaires et réalise un accompagnement des exploitants. Pour certaines de ces activités, elle collabore avec les organisations professionnelles (notamment l'UAF et l'AAF).

Nombre d'aérodromes et d'hélistations surveillés par la DSAC en France au 31/12/2025

	Auvergne-Rhône-Alpes	Bourgogne-Franche-Comté	Bretagne	Centre-Val de Loire	Corse	Grand Est	Guadeloupe	Guyane	Hauts-de-France	Île-de-France	La Réunion	Martinique	Mayotte	Normandie	Nouvelle-Aquitaine	Occitanie	Pays de la Loire	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Total
Aéroports avec certificat européen	5	1	3	1	4	4	1	1	2	3	2	1	1	2	8	9	2	3	53
Aérodromes exemptés de certificat européen	8	6	6	4	0	6	0	0	5	3	0	0	0	3	8	5	6	4	64
Aérodromes avec un certificat national	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et à usage restreint	43	25	8	17	3	33	5	5	19	18	0	0	0	20	40	39	10	15	300
Hélistations	55	18	10	18	3	15	2	1	20	18	4	1	0	11	25	18	9	26	254

N.B. : Les aérodromes des pays et territoires d'outre-mer ne sont pas pris en compte dans les données de cette section.

Nombre d'actions de surveillance menées en 2025

	Auvergne-Rhône-Alpes	Bourgogne-Franche-Comté	Bretagne	Centre-Val de Loire	Corse	Grand Est	Guadeloupe	Guyane	Hauts-de-France	Île-de-France	La Réunion	Martinique	Mayotte	Normandie	Nouvelle-Aquitaine	Occitanie	Pays de la Loire	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Total
Aéroports avec certificat européen	13	0	2	2	13	6	1	1	7	10	5	2	2	0	11	15	2	8	100
Aérodromes exemptés de certificat européen	6	8	3	1	0	6	0	0	1	4	0	0	0	0	12	3	7	7	58
Aérodromes avec un certificat national	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et à usage restreint	6	3	1	1	0	9	2	2	5	4	0	0	0	4	6	3	3	5	54
Hélistations	11	1	4	3	1	3	2	1	3	5	1	0	0	1	4	5	9	9	63



© DSAC

Les actions de surveillance se déclinent en plusieurs domaines : organisation du système de gestion de la sécurité, infrastructures, exploitation, services, énergie-balisage. Elles sont réalisées sous la forme d'audits ou d'inspections selon un plan de surveillance et un cycle de surveillance revus annuellement. Le cycle de surveillance réalisé par la DSAC pour un exploitant donné varie selon une logique basée sur les risques et sur les performances de l'exploitant. Sur un cycle donné, tous les thèmes doivent être couverts.

Pour les aérodromes certifiés, le domaine « organisation du système de gestion de la sécurité » fait l'objet d'un audit dit « national » à l'intérieur du cycle de surveillance, associant des inspecteurs provenant de différentes DSAC/IR.

Nombre de changements notifiés par les exploitants d'aérodrome en 2025	984
Dont pour approbation	388
Dont pour notification simple	596

Un changement est une modification, au sein de l'organisation de l'exploitant d'aérodrome, du système de gestion, de l'infrastructure ou de l'exploitation qui affecte les processus, procédures et services établis par l'exploitant. En revanche, les opérations courantes comme les travaux de maintenance curative et préventive sont exclues du périmètre si ces dernières sont maîtrisées et formalisées dans une procédure.

Les changements nécessitent une formalisation auprès de la DSAC :

- Certains changements peuvent avoir un impact majeur sur la sécurité. Ils nécessitent donc l'approbation préalable de la DSAC. Ainsi, avant la mise en œuvre du changement, la DSAC s'assure de la pertinence des évaluations de la sécurité et des analyses de conformité menées par l'exploitant d'aérodrome. La DSAC instruit ce changement selon ses procédures et procède si nécessaire à des inspections pendant ou après la mise en œuvre du changement.
- Dans le cas contraire, ils peuvent prendre la forme d'un changement avec notification simple.

SÛRETÉ

La DSAC certifie et surveille les acteurs de la sûreté du transport aérien. En s'assurant de la conformité et de l'efficacité des mesures de sûreté, elle participe à la protection de l'aviation civile contre les actes d'inter-vention illicite.

Elle effectue un certain nombre d'actions de surveillance (inspections, audits) qui sont liées à la délivrance ou au renouvellement d'un agrément ou qui ont pour objectif de surveiller la mise en œuvre effective des mesures de sûreté par les opérateurs.

Pour mener à bien sa mission, la DSAC s'appuie également :

- sur les services compétents de l'État, police aux frontières (PAF), gendarmerie des transports aériens (GTA) et douanes, qui prolongent son action en réalisant notamment des inspections ciblées, des inspections dans le domaine du fret, en participant aux audits et en mettant en œuvre des tests en situation opérationnelle ;
- sur l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) pour la certification et la formation des instructeurs de sûreté et pour la certification des agents de sûreté ;
- sur le Service technique de l'aviation civile (STAC) pour la certification et la surveillance des équipements de sûreté déployés sur les aéroports ;
- sur des validateurs indépendants certifiés pour l'évaluation des mesures de sûreté mises en œuvre par certaines entités telles que les chargeurs connus, les fournisseurs connus, les transporteurs de fret aérien en provenance d'un pays tiers (ACC3), les agents habilités (RA3) ou les chargeurs connus (KC3) des pays tiers.

Nombre d'inspecteurs et d'auditeurs travaillant dans le domaine de la sûreté au 31/12/2025

Les **audits sûreté** consistent à évaluer l'application des mesures de sûreté par l'ensemble des opérateurs d'une plateforme, et sont menés par des équipes pluridisciplinaires rassemblant des auditeurs de différents horizons. Les **inspections** consistent à évaluer l'application des mesures de sûreté par un opérateur. Les **inspections ciblées** se focalisent sur l'évaluation de l'application d'une mesure particulière de sûreté par un opérateur.

Service	Auditeurs	Inspecteurs	Inspecteurs ciblés	Inspecteurs fret
DSAC	30	69		
DTA	1	1		
ENAC	5	2		
STAC		1		
GTA	18		66	67
PAF	6		43	
SGDSN	1			
Douanes				22
Opérateurs privés	7			

Nombre de validateurs indépendants certifiés au 31/12/2025 : **23**

Entités détentrices d'un agrément ou d'une certification au 31/12/2025

Exploitants d'aérodromes	55
Entreprises de transport aérien	16
Sites d'agents habilités	456
Sites de chargeurs connus	223
Fournisseurs habilités	62
ACC3	216
RA3	95
Équipes cynotechniques	212
Instructeurs certifiés	203



© Richard Metzger / DGAC - STACC

Liste des aéroports ayant fait l'objet d'un audit de sûreté en 2025

Ces audits permettent de s'assurer du bon respect des règles de sûreté et de juger sur le terrain des relations entre les différents acteurs concernés. Ils sont complétés par un contrôle du maintien de performance des équipements des plateformes concernées, mis en œuvre par le STAC pour le compte de la DSAC.

- Paris-Orly
- Metz-Nancy-Lorraine
- Limoges-Bellegarde
- Ajaccio-Napoléon-Bonaparte
- Bâle-Mulhouse
- Béziers-Vias
- Tours-Val de Loire
- Paris-Charles de Gaulle
- Nice-Côte d'Azur

Nombre d'inspections en vue d'une délivrance ou d'un renouvellement d'agrément ou de certifications menées en 2025

Exploitants d'aérodromes	10
Entreprises de transport aérien	4
Sites d'agents habilités	183
Sites de chargeurs connus	32
Fournisseurs habilités	15
ACC3	42
RA3	43

Nombre d'inspections de surveillance continue menées en 2025

Exploitants d'aérodromes	21
Entreprises de transport aérien	78
Sites d'agents habilités	68
Sites de chargeurs connus	15
Fournisseurs habilités	17
Équipes cynotechniques	90
Équipements de sûreté (contrôles de maintien de performance)	44
Occupants côté piste	21

Nombre d'inspections ciblées menées en 2025

Exploitants d'aéroport (ou occupants côté piste)	302
Entreprises de transport aérien	35
Total	337

Nombre de tests en situation opérationnelle menés en 2025

Exploitants d'aéroport	Contrôle d'accès	383
	Inspection-filtrage des bagages cabine et des objets transportés	2 621
	Contrôle d'accès	977
Entreprises de transport aérien	Protection des aéronefs	773
	Total	4 754

ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

La DSAC assure la surveillance du respect des règles environnementales applicables sur les plateformes aéroportuaires relevant des directions interrégionales de la DSAC, en liaison avec la Direction du transport aérien et, le cas échéant, avec la Direction des services de la navigation aérienne.

Les cartographies et plans environnementaux, avec notamment les projets de plans d'exposition au bruit (PEB), les plans de gêne sonore (PGS) et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur les aérodromes sont au cœur de l'activité des directions interrégionales pour le compte des autorités préfectorales. Les directions interrégionales apportent par ailleurs un appui à ces autorités pour la conduite des études d'impact selon l'approche équilibrée, déclenchées en vue de définir des restrictions lorsque les problèmes de nuisances sonores subsistent après la mise en œuvre des trois premiers piliers de l'approche équilibrée.

L'ensemble de ces travaux sur les nuisances sonores alimente la concertation locale, qui se concrétise par la participation aux commissions consultatives de l'environnement (CCE) et aux commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR), ainsi que par le suivi des chartes de l'environnement et des codes de bonne conduite. Le traitement des infractions environnementales et des plaintes de riverains vient compléter ce dispositif.

Les acteurs de l'aérien prennent des initiatives sur des sujets tels que la décarbonation, la biodiversité, la réduction de la pollution de l'air, etc. Les DSAC/IR facilitent les opérations à bénéfice environnemental dans le cadre de leurs activités de surveillance ou activités régaliennes (opérations d'amélioration des flottes, optimisations des trajectoires, certification *Airport Carbon Accreditation* des plateformes, etc.).

La DSAC est par ailleurs très impliquée dans les actions en faveur du développement durable conduites par l'administration dans le cadre de la démarche « Service public écoresponsable » (SPE).

Liste des aéroports et héliports faisant l'objet d'arrêtés de restriction environnementale au 31/12/2025

Les aéroports et héliports de France les plus importants en matière de trafic et de nuisances font l'objet d'arrêtés de restriction environnementale visant à réduire la gêne sonore et/ou la pollution atmosphérique liées à leur exploitation.

Les manquements à ces règles sont systématiquement relevés par des agents assermentés de la DSAC et sont transmis à l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Les opérateurs encourrent une amende pouvant atteindre 40 000 €.

- | | |
|----------------------------------|---|
| • Bâle-Mulhouse | • Nice-Côte d'Azur |
| • Beauvais-Tillé | • Paris-Charles-de-Gaulle |
| • Bordeaux-Mérignac | • Paris-Issy-les-Moulineaux (héliport) |
| • Cannes-Mandelieu | • Paris-Le Bourget |
| • Grimaud (hélistation) | • Paris-Orly |
| • Lyon-Saint-Exupéry | • Pontoise-Cormeilles-en-Vexin |
| • Marseille-Provence | • Toulouse-Blagnac |
| • Nantes-Atlantique ¹ | • Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble) |

1. Restrictions ayant fait l'objet d'une modification en 2024.



© DSAC

Procès-verbaux de manquements aux règles environnementales émis pour le compte de l'ACNUSA en 2025 : 460 (– 32 % par rapport à 2024)

Du fait de l'absence de président à l'ACNUSA pendant une partie de l'année 2024, des séances plénières de sanctions supplémentaires se sont tenues en 2025. Le retard a pu être résorbé dès juin 2025.

Liste des aérodromes faisant l'objet de chartes environnementales validées au 31/12/2025

Ces chartes permettent de renforcer le dialogue entre les parties prenantes et d'aboutir à des compromis sans recourir à des mesures plus contraignantes faisant l'objet de sanctions.

- | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--|
| • Aix-Les-Milles | • La Môle | • Toulon-Hyères |
| • Ancenis | • Lannion | • Toulouse-Blagnac |
| • Annemasse | • Les Sables d'Olonne | • Toulouse-Lasbordes ¹ |
| • Arcachon-La Teste-de-Buch | • Lille-Marcq-en-Barœul | • Paris-Saclay-Versailles (ex
Toussus-le-Noble) |
| • Bâle-Mulhouse | • Lognes-Émerainville | • Valence-Chabeuil |
| • Beauvais-Tillé | • Lyon-Bron | • Villefranche-Tarare |
| • Biscarrosse | • Montluçon-Guéret | |
| • Brive-Souillac | • Montpellier-Méditerranée | |
| • Caen-Carpique | • Mulhouse-Habsheim | |
| • Cannes-Mandelieu | • Muret-L'Herm | |
| • Carcassonne-Salvaza | • Nice-Côte d'Azur | |
| • Chavenay-Villepreux | • Pamiers-Les-Pujols | |
| • Cholet | • Paris-Issy-les-Moulineaux | |
| • Colmar-Houssen | • Pau-Pyrénées ¹ | |
| • Dijon | • Perpignan-Rivesaltes | |
| • Grenoble-Le Versoud | • Persan-Beaumont | |
| • Ixassou | • Saint-Cyr-l'École | |
| • La Baule | • Saint-Étienne-Loire | |

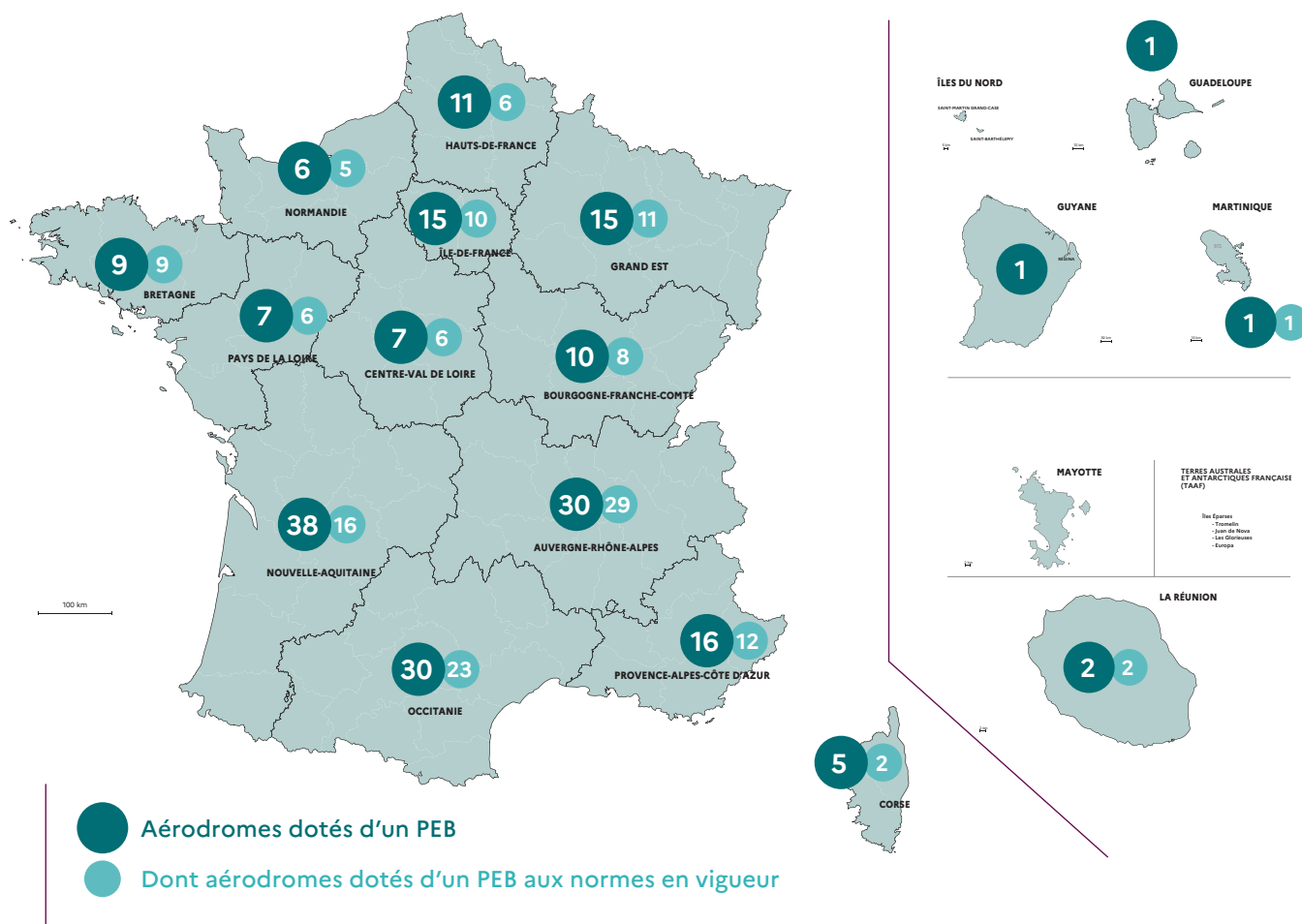
1. Charte ou révision de charte signée en 2025.

Nombre de réunions de commissions consultatives de l'environnement (CCE) tenues en 2025 : 62 (y compris terrains parisiens suivis par la DTA).

Plans d'exposition au bruit

Les PEB délimitent des zones géographiques en fonction de leur exposition au bruit des aéronefs selon différentes valeurs d'indices. Les indices psychophysiques étaient utilisés jusqu'en 2002, ils ont depuis été remplacés par les indices LDEN.

À la suite de la publication du décret 2023-504 du 22 juin 2023, introduisant la nécessité de soumettre les PEB à une évaluation environnementale, des travaux ont été engagés avec l'IGEDD pour cadrer les modalités de réalisation de ces études. La méthode a commencé à être testée sur quatre PEB en 2025. Les révisions des autres PEB seront lancées à l'issue de cette phase sur la base des travaux de préparation réalisés et des priorités identifiées.



Liste des aéroports dotés d'un plan de gêne sonore au 31/12/2025

Le plan de gêne sonore permet de définir les riverains éligibles à un dispositif d'aide à l'insonorisation.

- Bâle-Mulhouse
- Beauvais-Tillé
- Bordeaux-Mérignac
- Lille-Lesquin
- Lyon-Saint-Exupéry
- Marseille-Provence
- Nantes-Atlantique
- Nice-Côte d'Azur
- Paris-Charles-de-Gaulle
- Paris-Le Bourget
- Paris-Orly
- Strasbourg-Entzheim
- Toulouse-Blagnac



© Richard Metzger / DGAC - STAC

ACTIVITÉS RÉGALIENNES

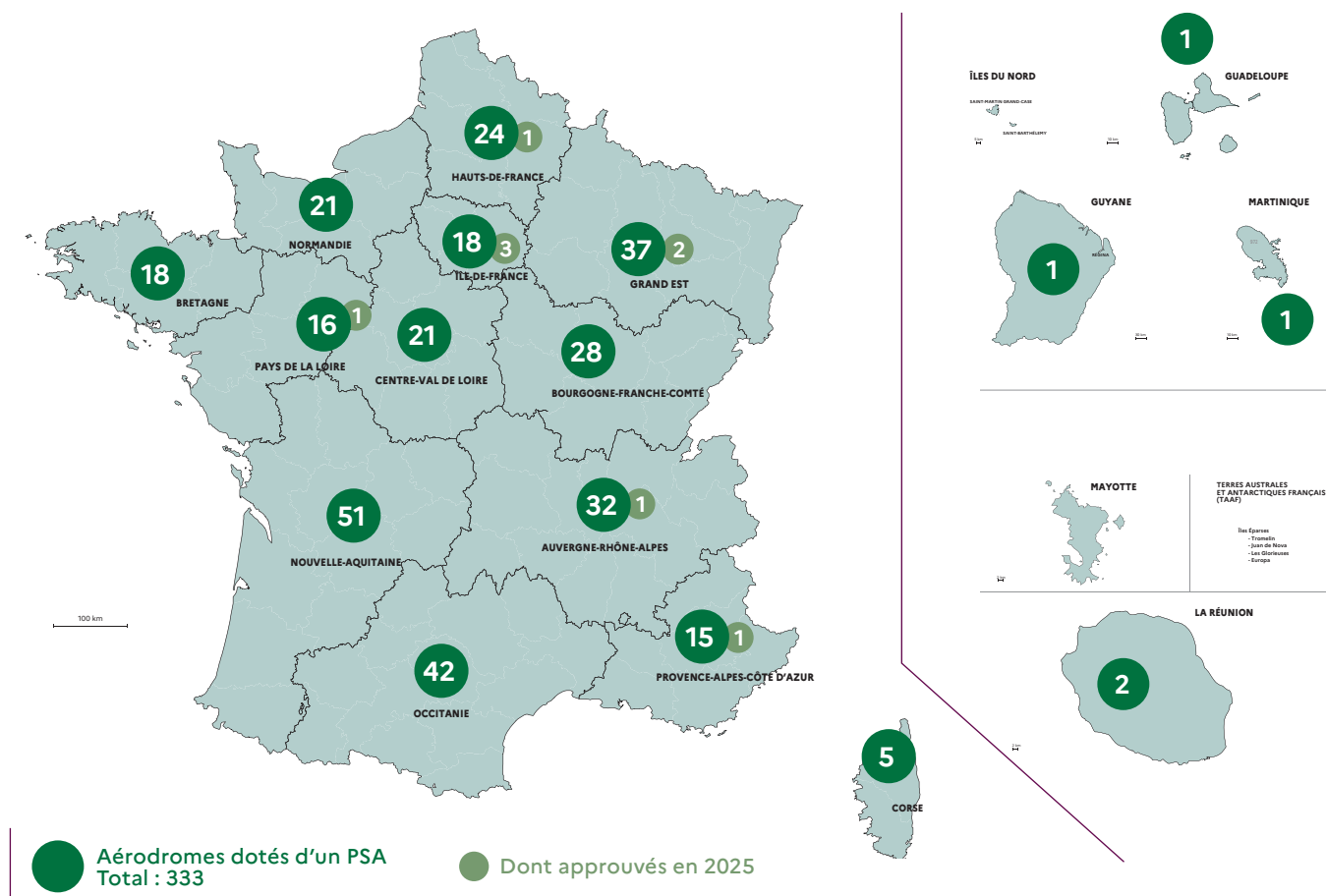
La DSAC exerce localement les missions régaliennes de la DGAC pour le compte de la Direction du transport aérien ou des préfets. En plus des missions liées à l'environnement et au développement durable, les directions interrégionales (DSAC/IR) se chargent de l'aménagement du territoire, des espaces aériens, de la régulation économique. La DSAC est également chargée du registre des immatriculations d'aéronefs et des approbations de programmes de vol des compagnies aériennes françaises et étrangères.

Aménagement du territoire

En ce qui concerne la DSAC, l'aménagement du territoire regroupe principalement l'instruction des plans de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) et tous les autres dossiers relatifs à l'urbanisme, comme les avis sur obstacles à la navigation aérienne dans les servitudes et hors servitudes : projets éoliens, photovoltaïques, grues temporaires lors des travaux d'aménagement des aéroports, mais aussi des schémas territoriaux (SCoT, etc.).

Aéroports dotés d'un plan de servitudes aéronautiques en vigueur au 31/12/2025

Tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique doivent être dotés d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement, destiné à protéger l'activité aéronautique d'obstacles alentour. Les normes actuelles sont définies par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.



ACTIVITÉS RÉGALIENNES

Nombre d'avis rendus sur dossiers complexes d'obstacles aéronautiques en 2025

Le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) est le guichet unique pour l'ensemble des avis sollicités auprès de la DGAC relatifs à des ouvrages projetés au sol ou en mer présentant le risque d'altérer la sécurité de la navigation aérienne. Les DSAC/IR sont consultées par le guichet unique pour les dossiers définis comme complexes selon des critères particuliers (proximité d'un aérodrome, d'un moyen radioélectrique de navigation aérienne, de radars, etc.). Récemment, on observe une augmentation des demandes concernant les dossiers d'urbanisme complexes, en particulier ceux liés à l'installation de panneaux photovoltaïques, ce qui entraîne une hausse des dérogations aux PSA.

Antilles-Guyane	42, dont 2 dérogations aux PSA
Centre-Est	1 250, dont 44 dérogations aux PSA
Nord	232, dont 88 dérogations aux PSA
Nord-Est	387, dont 41 dérogations aux PSA
Ouest	822, dont 101 dérogations aux PSA
Océan-Indien	105, dont 46 dérogations aux PSA
Sud	484, dont 79 dérogations aux PSA
Sud-Est	547, dont 94 dérogations aux PSA
Sud-Ouest	710, dont 18 dérogations aux PSA
Total	4 579, dont 513 dérogations aux PSA

En 2025, il est constaté une augmentation de près de 35% des demandes concernant les dossiers complexes malgré le traitement préliminaire effectué en amont par le guichet unique et une hausse de près de 23 % pour des dérogations aux PSA. Le retard accusé dans la mise aux normes des PSA « anciens » peut expliquer cette augmentation des dérogations qui pourraient ne pas être délivrées si les PSA auxquelles elle se réfèrent étaient aux normes de l'arrêté de 2007.

Espace aérien

Le domaine espace aérien gère, pour le compte de la DTA dans le cadre du contrat de service, l'organisation de l'espace aérien, l'approbation des procédures de vol aux instruments et la gestion de l'information aéronautique de la DSAC en qualité de fournisseur de données aéronautiques.

Les activités menées par les DSAC/IR dans le cadre de l'organisation de l'espace aérien concernent plus précisément :

- l'établissement des pratiques temporaires et le suivi des localisations permanentes pour des activités d'aéromodélisme, de parachutisme, de treuillage et de voltige ;
- l'instruction avec les BEP d'espaces aériens (ZRT, ZIT, RMZ, TMZ, etc.),
- l'instruction, avec les BEP des demandes pour les activités professionnelles de drones,
- la préparation des comités consultatifs régionaux de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive (CCRAGALS) et la participation en tant que membre aux comités régionaux de gestion de l'espace aérien (CRG).

Les DSAC/IR rendent également des avis dans le cadre de lancements de micro-fusées, ballons libres non habités, feux d'artifice, etc.

L'année 2025 a été marquée par :

- la gestion de l'augmentation significative des activités d'aéronef sans équipage à bord conduisant à de nombreuses ZRT dans les couches basses de l'espace aérien et dont le nombre perturbe la gestion de la circulation aérienne.
- la poursuite des travaux, en étroite coordination avec la DTA, sur la mise en place des U-space avec une expérimentation sur l'aérodrome de Franczal (en cours).
- la poursuite des travaux avec les fédérations et la direction du Transport aérien sur les projets de passages de transit sous le RTBA¹ portés par les fédérations ;
- la coordination de l'organisation « espace aérien » du Tour de France cycliste et sur la protection des aéronefs intervenant sur des théâtres de sinistres, dont les feux de forêt.
- la gestion, pour le compte de la DSAC, des dossiers relatifs aux projets de montage d'éoliennes de très grande hauteur (350 à 400m) dans des ports métropolitains.

1. Réseau Très basse Altitude de la Défense

Face aux besoins de rationalisation de l'activité, des actions de simplification et d'harmonisation des méthodes ont été initialisées en 2025. Elles se poursuivront en 2026.

	Antilles-Guyane	Centre-Est	Nord	Nord-Est	Ouest	Océan-Indien	Sud	Sud-Est	Sud-Ouest	Total
Instructions de procédures de vol aux instruments en 2025	1	0	83	2	14	0	10	44	6	160
Dossiers espace aérien permanents traités en 2025	1	16	10	38	24	2	11	13	22	137
Dossiers espace aérien ou activités temporaires traités en 2025	71	335	96	249	459	96	410	261	487	2203
Avis rendus par la DSAC sur les dossiers temporaires ou permanents portés par les Armées et la DSNA, ainsi que sur les insertions espace aérien	8	54	336	54	148	3		41	189	833

Régulation économique

Ce domaine d'activité recouvre la régulation économique des acteurs du secteur aérien que sont les compagnies aériennes, les sociétés d'assistance en escale et les aéroports. Elle comprend principalement la délivrance d'autorisations administratives à ces acteurs (agréments, licences d'exploitation par exemple), leur suivi économique et des fonctions de vérification (notamment contrôle des coûts éligibles au financement par la taxe sur le transport aérien, des dispositifs d'aides d'État, la vérification du respect des obligations de service public sur les lignes d'aménagement du territoire). Ce domaine couvre également la création, le suivi juridique et la fermeture des aéroports et plateformes.

	Antilles-Guyane	Centre-Est	Nord	Nord-Est	Ouest	Océan-Indien	Sud	Sud-Est	Sud-Ouest	Total
Licences préfectorales d'exploitation de transporteurs aériens valides au 31/12/2025 ¹	3	40	25	25	54	5	13	14	18	197
Dont délivrées en 2025	1	1	20	1	3	0	0	0	2	28

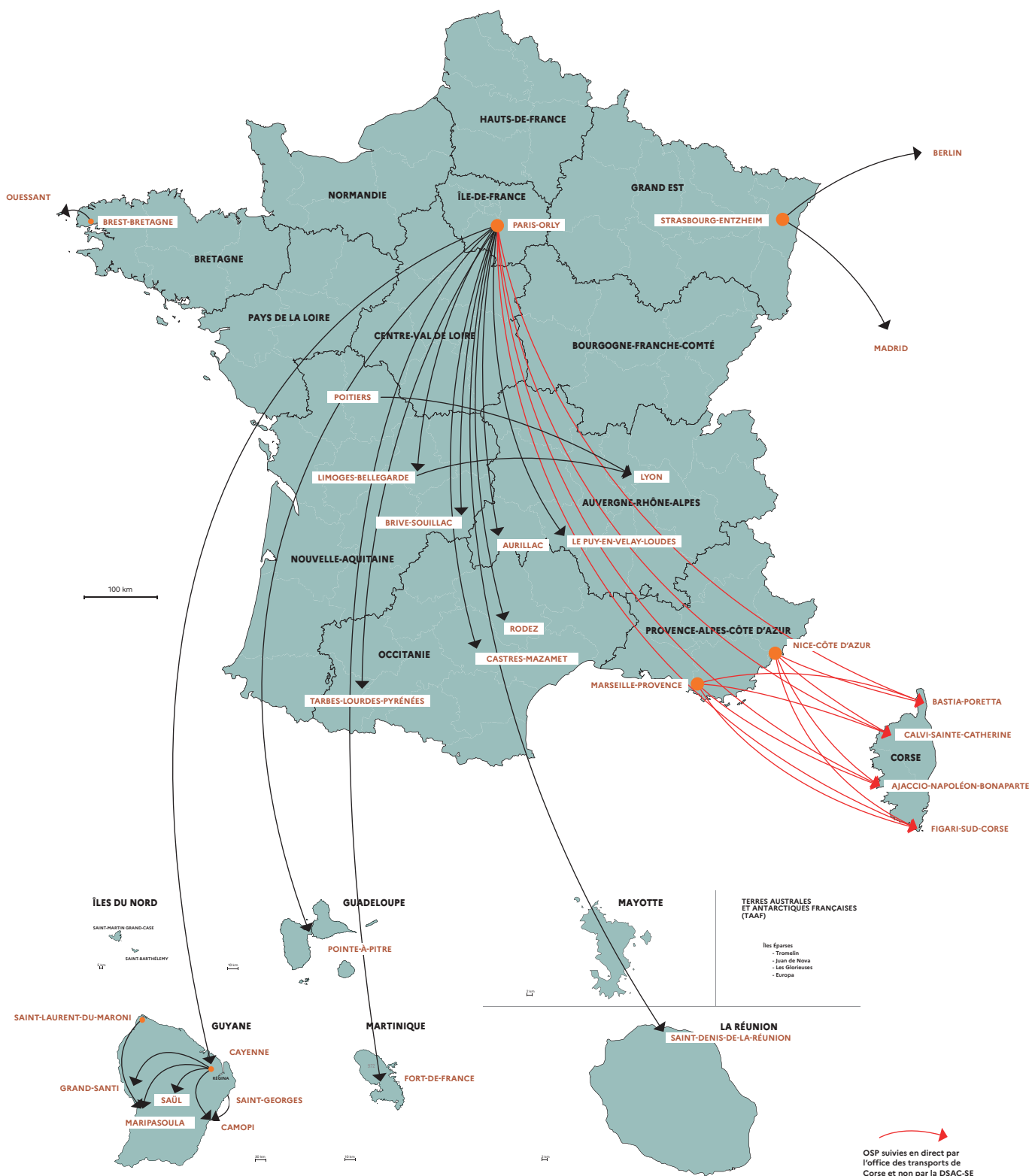
1. Les licences ministérielles (services réguliers internationaux, et/ou au moins un aéronef de masse maximale au décollage d'au moins 10 t et d'une capacité d'au moins 20 sièges) sont suivies par la DTA et ne sont pas présentées dans ce tableau. De même, les compagnies polynésiennes et calédoniennes sont suivies par les services de l'aviation civile locaux et ne sont pas comptabilisées.



ACTIVITÉS RÉGALIENNES

Liste des obligations de service public (OSP) en vigueur au 31/12/2025

Afin de maintenir des services aériens réguliers sur les liaisons vitales pour le développement économique de certaines régions, les États membres de l'Union européenne peuvent imposer des obligations de service qui constituent des normes d'exploitation auxquelles les transporteurs aériens souhaitant exploiter la liaison concernée doivent se plier. Un transporteur peut se voir accorder, sous conditions, l'exclusivité de l'exploitation des services sur la liaison concernée dans le cadre d'une délégation de service public, potentiellement assortie d'une compensation financière.



Tout prestataire de services d'assistance en escale exerçant sur un aéroport recevant plus de 2 millions de passagers ou 50 000 t de fret par an doit obtenir un agrément avant de commencer son activité.

Agréments d'assistance en escale en vigueur au 31/12/2025	470
Dont délivrés ou renouvelés en 2025	72

Immatriculation des aéronefs

La DSAC tient le registre d'immatriculation des aéronefs. Une fois inscrit au registre, l'aéronef peut faire l'objet de transferts de propriété, de location, d'hypothèque, de saisie, quitter le registre pour en rejoindre un autre ou pour finir sa vie.

16 909 aéronefs sont inscrits au registre français au 31/12/2025.

Inscriptions en 2025	2 136
Dont immatriculations	395
Dont transferts de propriété	870
Dont radiations	242
Dont locations	207
Dont radiations de locations	161
Dont hypothèques	143
Dont mainlevées d'hypothèques	117
Dont saisies et radiations de saisies	1

Autorisations de transport aérien

La DSAC est chargée d'autoriser les vols non réguliers des compagnies européennes et étrangères ainsi que d'approuver les programmes de vols réguliers commerciaux de compagnies aériennes étrangères pour les deux saisons IATA été et hiver, d'autoriser les vols commerciaux non réguliers de compagnies aériennes étrangères (vols business, cargos, évacuations sanitaires, etc.) à destination et/ou en provenance de la France, d'autoriser les survols par des compagnies aériennes étrangères du territoire français, d'approuver les programmes de vol des compagnies aériennes françaises, d'assister et de conseiller les compagnies aériennes, courtiers et commissionnaires de transport.

Programmes réguliers approuvés	En mars 2025	En octobre 2025
Compagnies étrangères	291	291
Compagnies françaises avec vols extra-européens	46	35
Total	337	326

Autorisations de vols non réguliers signées	En 2025
Compagnies étrangères et françaises	5 855

En parallèle de cette activité, au cours de l'année 2025, la mission a validé 5 384 notifications dont la majorité est adressée aux compagnies aériennes européennes, ces dernières n'ayant pas besoin d'autorisation préalable pour exploiter des services aériens réguliers ou non réguliers au sein de l'Europe, mais seulement de soumettre des notifications.

Une hausse d'activité sur l'année 2025, qui a, par ailleurs, été marquée par la tenue du Salon internationale de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget, a été observée. Elle s'est traduite par une hausse du service non-régulier de +16% et +8 % de notifications en régulier/non régulier.

GLOSSAIRE

ACAS	<i>Airborne alert and Collision Avoidance System</i>
ACNUSA	Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
ADP	Aéroports de Paris
AFIS	<i>Aerodrome flight information service</i>
AltMOC	<i>Alternative Means of Compliance</i>
ALTREEA	Licence « aménagement du territoire, régulation économique et espace aérien »
ANS	<i>Air navigation services</i>
ATCO	<i>Air traffic control officer</i>
ATM	<i>Air trafic management</i>
ATO	<i>Approved training organisation</i>
ATPL	<i>Air transport pilot license</i>
ATSEP	<i>Air traffic safety electronics personnel</i>
AVSEC	Aviation Security (sûreté aérienne)
BEA	<i>Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile</i>
BIR	<i>Basic Instrument Rating</i> (Qualification de base de vol aux instruments)
BPL	<i>Balloon Pilot License</i> (Licence de pilote de ballon)
CAT	<i>Commercial air transport</i>
CATS	<i>Certificat d'aptitude théorique de télépilote de drone civil pour les scénarios standards</i>
CATT	<i>Certificat d'aptitude théorique de télépilote de drone civil pour les scénarios nationaux</i>
CB IR	<i>Competency Based Instrument Rating</i> (Qualification de vol aux instruments basée sur les compétences)
CCA	<i>Cabin Crew Attestation</i> (Certificat de membre d'équipage de cabine)
CCAR	Commission consultative d'aide aux riverains
CCE	Commission consultative de l'environnement
CCRAGALS	Comités consultatifs régionaux de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive
CEAC	Conférence européenne de l'aviation civile
CMAC	Conseil médical de l'aéronautique civile
COHOR	Coordinateur de créneaux aéroportuaires
CPL	<i>Commercial pilot license</i>
CPN	Conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile
CRE	Contrat de régulation économique
CRG	<i>Comité régional de gestion de l'espace aérien</i>
DAAD	<i>Deviation Acceptance and Action Document</i>
DAC-NC	Direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie
DAJ	Direction des affaires juridiques
DGA	Direction générale de l'armement
DIRCAM	Direction de la circulation aérienne militaire
DPSA	Dispositif particulier de sûreté aérienne
DSAÉ	Direction de la sécurité aéronautique d'État
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne
DTA	Direction du transport aérien
DTO	<i>Declared training organisation</i>
EASA	Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne
EBT	<i>Evidence Based Training</i>
ECCAIRS	<i>European co-ordination centre for accident and incident reporting systems</i>
EIAE	Étude d'impact selon l'approche équilibrée
ENAC	École nationale de l'aviation civile
EPAS	<i>European Plan for Safety</i>
EPNdB	<i>Effective perceived noise in decibels</i>
eVTOL	<i>Electric vertical take-off and landing</i>
FAA	<i>Federal aviation administration</i>
GNSS	<i>Global navigation satellite system</i>

GOS	Grandes orientations stratégiques
GTA	Gendarmerie des transports aériens
HAO	Opérations à très haute altitude (<i>High Altitude Operations</i>)
IATA	<i>Internation air transport association</i>
IGEDD	Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable
IHM	Interface Homme-Machine
IR	<i>Instrument Rating</i> (Qualification de vol aux instruments)
ISO	<i>International organization for standardization</i>
LAPL	Licence de pilote d'avion léger
LAT	Liaison d'aménagement du territoire
LDEN	<i>Level day evening night</i>
MAB	<i>Member States' Advisory Body</i>
MPL	<i>Multi-crew pilot licence</i>
NIT	Note d'information technique
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCV	Organisme du contrôle en vol
OSAC	Organisme pour la sécurité de l'aviation civile
OSP	Obligation de service public
PAF	Police aux frontières
PBN	Navigation basée sur la performance (<i>Performance Based Navigation</i>)
PEB	Plan d'exposition au bruit
PFAS	Substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées
PGS	Plan de gêne sonore
PINS	Pilote inspecteur
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
PPF	Plan de prévention des fonctionnements
PPL	<i>Private Pilote Licence</i>
PRM	<i>Production Repair Manual</i>
PSA	Plan de servitude de dégagements aéronautiques
PSE	Programme de sécurité de l'État
QNH	Pression atmosphérique au niveau de la mer utilisée pour l'altimétrie
RESA	<i>Runway End Safety Area</i> (aire de sécurité de fin de piste)
RMT	<i>Rule making task</i>
RMZ	<i>Radio Mandatory Zone</i>
ROA	<i>Runway Occupancy Awareness</i>
RQS	Licence « réglementation, qualité, sécurité »
RTBA	Réseau très basse altitude de la défense
RX	Rayons X
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SEAC-PF	Service d'État de l'aviation civile Polynésie française
SEAC-WF	Service d'État de l'aviation civile Wallis & Futuna
SER	Syndicat des énergies renouvelables
SG	Secrétariat général
SNA RP	Service de la navigation aérienne région parisienne
SNIA	Service national d'ingénierie aéroportuaire
SORA	<i>Specific Operations Risk Assessment</i>
SSLIA	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs
STAC	Service technique de l'aviation civile
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>
TeBs	<i>Technical Bodies</i>
TMZ	<i>Transponder Mandatory Zone</i>
UAS	<i>Unmanned aircraft system</i>
ULM	Ultra léger motorisé
USOAP	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i>
ZIT	Zone interdite temporaire
ZRT	Zone règlementée temporaire



Direction de la sécurité de l'aviation civile
50, rue Henry-Farman
75720 Paris cedex 15
Téléphone : 01 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr