



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

**RAPPORT  
D'ACTIVITÉ  
2024**

# S O M M A I R E

## FAITS MARQUANTS 2024

2

Aviation commerciale et sécurité	3
Aviation légère et sécurité	7
Agir pour l'environnement	8
Soutenir l'aviation innovante	10
De nouvelles règles pour les opérateurs	12
Accompagner les grands événements	13
Assurer la continuité territoriale	18
Améliorer notre fonctionnement	20
S'ouvrir sur le monde	23
2024, c'était aussi	24

## LA DSAC EN 2024

26

La mission de la Direction de la sécurité de l'aviation civile	27
Une expertise reconnue à l'international	29
Organigramme	30
Le mot des territoires	32
Ressources humaines, compétences et budget	35
Réglementation traitant de la sécurité aérienne	39
Personnels navigants	44
Exploitants d'aéronefs	48
Navigabilité	50
Navigation aérienne	52
Exploitants d'aérodromes	56
Sûreté	58
Environnement et développement durable	60
Activités régaliennes	63
Glossaire	68

# É D I T O

L'année 2024 restera notamment marquée, pour le pays mais aussi pour le secteur aérien, par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris. L'arrivée de la flamme à Marseille, l'instruction de la demande d'exploitation de la vasque olympique et de son ballon captif, la coordination des activités aériennes autour des sites olympiques, l'enregistrement déporté des bagages des athlètes ont largement mobilisé les équipes de la DSAC. Deux agents de la direction ont été retenus pour porter la flamme olympique, beau symbole de la reconnaissance de cet engagement.

Comme chaque année, nos priorités premières ont été la sécurité de l'aviation commerciale comme de l'aviation légère et la sûreté du transport aérien.

Le Symposium sécurité annuel de la DSAC a été consacré au maintien de la navigabilité, thème très attendu. Il a permis de faire progresser la compréhension commune des enjeux des relations entre les acteurs. En mars 2024, la DSAC a publié une « information de sécurité » sur le brouillage et le leurrage des signaux GNSS, risque émergent qui sera abordé lors du Symposium 2025. L'année a aussi vu le lancement d'Horizon 2028, le plan de sécurité aérienne de la France pour la période 2024-2028.

L'an passé, plus d'une quarantaine d'inspecteurs de surveillance de la sécurité et de la sûreté ont été formés pour devenir à leur tour primo-formateurs à la surveillance des exigences de cybersécurité; cette démarche se poursuivra en 2025.

Nous avons en 2024 poursuivi et accéléré la modernisation de notre fonctionnement. Avec la démarche « Maîtrise », qui associe toutes les directions, nous optimisons nos procédures, augmentons notre performance et consolidons notre efficacité collective. Nous attachons une attention toute particulière à la qualité du service aux usagers et avons ainsi poursuivi la dématérialisation des démarches pour les personnels navigants ou simplifié la délivrance de l'attestation de réussite aux examens de drones. L'enquête qualité menée en décembre auprès de 17 000 opérateurs laisse apparaître un taux de satisfaction en matière de transparence de nos méthodes et de planification de nos actes de surveillance de plus de 90 %.

L'action territoriale menée par les directions interrégionales a été très diverse et très riche. Elle a porté par exemple sur le maintien des dessertes intérieures en Guyane, sur la publication, à La Réunion, d'un guide de pilotage à moindre bruit pour les hélicoptères, ou encore sur l'appui technique aux préfets pour la conduite des études d'impacts selon l'approche équilibrée (EIAE).

En décembre, les équipes de la DSAC Océan-Indien comme celles de métropole ont travaillé sans relâche pour répondre aux urgences liées à la crise provoquée par le passage du cyclone Chido à Mayotte. Elles ont été constamment mobilisées, apportant leur appui à la coordination du hub logistique ou assurant en toute sécurité le rétablissement du trafic commercial.

Ce premier rapport d'activité depuis ma prise de fonction en juillet 2024 m'offre l'occasion de remercier les femmes et les hommes de la DSAC pour leur engagement répété au profit des acteurs de l'aérien sur les territoires et au profit de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.



© Jean Chiscano

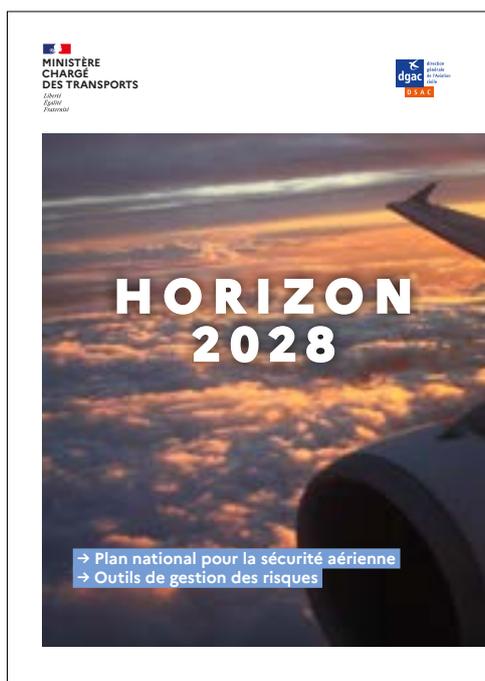
**Richard Thummel,**  
directeur  
de la sécurité  
de l'aviation civile

---

# FAITS MARQUANTS 2024



# AVIATION COMMERCIALE ET SÉCURITÉ



## Horizon 2028 : la sécurité en commun

Coordonné par les équipes de la mission évaluation et amélioration de la sécurité à la DSAC, Horizon 2028<sup>1</sup> constitue le volet programmatique du programme de sécurité de l'État (PSE). Ce plan national pour la sécurité aérienne pour la période 2024-2028 répond à une obligation du règlement de base (UE) 2018/1139. « Il s'agit d'une véritable feuille de route, qui engage la DSAC, qui propose des actions sur des axes systémiques et opérationnels dont nous suivons les progrès », indique Stéphane Corcos, chef de la mission évaluation et amélioration de la sécurité à la DSAC, qui avec les 14 personnes de son équipe anime ce dispositif pour en faire un processus collaboratif. « Uniquement 15 % des actions incombent à la MEAS seule, 85 % du contenu du plan d'action implique différents métiers de la DSAC », précise-t-il.

1. [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DSAC\\_PlanHorizon\\_2028\\_FR.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DSAC_PlanHorizon_2028_FR.pdf)

## Symposium 2024 : le maintien de la navigabilité

Le 19<sup>e</sup> Symposium annuel sur la sécurité a réuni, le 5 décembre 2024, plus de 500 participants, dont près de 200 en présentiel, autour du maintien de navigabilité des aéronefs. « Les symposiums explorent en profondeur les multiples aspects d'un sujet avec tous les acteurs concernés et constituent un outil de promotion de la sécurité assez unique », relève Stéphane Corcos, chef de la mission évaluation et amélioration de la sécurité. Organisé par OSAC, l'organisme habilité à exercer des missions de contrôle du maintien de navigabilité, en coordination avec la DSAC, le Symposium a abordé la question des interfaces entre l'ensemble des acteurs. « Mécaniciens aéronautiques, personnels navigants, opérateurs aériens, ingénieurs du CAMO<sup>2</sup> sont les maillons d'une même chaîne. La qualité de l'échange des informations entre eux, leur compréhension de leurs compétences et responsabi-

lités respectives sont primordiales », souligne François-Xavier Dulac, directeur technique navigabilité et opérations à la DSAC. « Le succès du Symposium s'évalue dans la durée, sur sa capacité à toucher les acteurs de première ligne qui n'y ont pas nécessairement assisté », précise-t-il. Pour y parvenir, DSAC et OSAC ont développé un *serious game*<sup>3</sup>, gratuit et ouvert à tous, afin de permettre à chacun de découvrir de manière ludique les enjeux de sécurité liés à cette thématique.



2. Continuing Airworthiness Management Organization : organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

3. Consultable sur [https://salledelecture-ext.aviation-civile.gouv.fr/externe/DSAC/SERIOUS\\_GAME\\_NAVIGABILITE/story.html](https://salledelecture-ext.aviation-civile.gouv.fr/externe/DSAC/SERIOUS_GAME_NAVIGABILITE/story.html)

## Saint-Barthélemy : un plan d'actions pour la sécurité aérienne

Avec sa piste courte, entre plage et morne, l'aérodrome de Saint-Barthélemy est réservé aux pilotes reconnus aptes à l'utiliser. Difficulté supplémentaire, il est localisé dans un espace aérien étranger au sein duquel une zone est réservée à la France. Enfin, il connaît un trafic intense : 41 271 mouvements d'aéronefs en 2023 avec une pointe horaire maximale de 47 mouvements et une saturation des postes avions. « Ce contexte appelle à une réflexion sur la capacité de l'aéroport et la maîtrise des risques », relève Yves Tatibouët, directeur de la DSAC Antilles-Guyane. Laquelle a donc, avec l'exploitant, déployé un plan d'actions structurant. Fin 2024, Yves Tatibouët en a présenté un bilan au président de la collectivité de Saint-Barthélemy, exploitant de l'aérodrome. « L'amélioration de la sécurité aérienne repose sur un ensemble dense d'actions ciblées et convergentes, et sur la bonne entente entre l'exploitant d'aérodrome, les opérateurs et nos services », souligne-t-il. Parmi la quinzaine de solutions mises en œuvre : la régulation



© François-Xavier DULAC / DGAC-DSAC

du trafic à 24 mouvements par heure sur la haute saison 2024, une vérification approfondie des formations reçues par les pilotes de transport commercial, ou encore la publication d'une consigne de circulation aérienne destinée aux pilotes d'hélicoptères afin de limiter les conflits avec les autres aéronefs.

### Spoofting : un nouveau risque de sécurité

Le *spoofting* désigne le leurrage des signaux GNSS<sup>1</sup>. « Ce phénomène survient essentiellement dans les zones de conflits à haute intensité. L'aviation civile n'est pas directement visée mais elle est la victime collatérale des dispositifs de perturbations des signaux de positionnement », indique Stéphane Corcos, chef de la mission évaluation et amélioration de la sécurité de la DSAC. « Outre l'erreur de positionnement de navigation, un des symptômes les plus courants est le déclenchement d'alertes de proximité terrain aux altitudes de croisière. Mais tous les systèmes recourant aux données GNSS peuvent être affectés : navigation, guidage, surveillance, etc. », détaille Amaury Bargain, du pôle systèmes & technique au sein de la direction Navigabilité et Opérations à la DSAC. Avec l'EASA, la



© DSAC

DSAC veille à la formation et à la sensibilisation des équipages face à cette nouvelle menace, qui sera largement abordée lors du 20<sup>e</sup> Symposium annuel sur la sécurité aérienne, en décembre 2025. Elle a publié en octobre 2024 une information sécurité sur le sujet<sup>2</sup>.

1. Global Navigation Satellite System.

2. Consultable sur [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Info\\_securite\\_2024-03.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Info_securite_2024-03.pdf)

## Aéronefs civils, aéronefs d'Etat : rapprochements en vue



« Les mondes de l'aviation civile et de l'aviation d'État sont de plus en plus imbriqués », relève Carole Lenck, adjointe au directeur technique navigabilité et opérations. En témoigne le double agrément, civil et militaire, de nombreux ateliers de maintenance ou d'organismes de gestion du maintien de navigabilité, objets d'une surveillance à la fois par la DSAC et la DSAÉ. « Pour encourager les synergies et le partage d'informations entre ces deux autorités de surveillance, un travail important a été mené en 2024 afin d'élaborer un protocole entre les deux entités », indique Carole Lenck.

Autre exemple de coopération entre les deux mondes : dans le contexte d'un recours accru des forces armées à des prestataires civils, la DSAC a sollicité l'avis technique de la DGA<sup>1</sup> pour la délivrance de plusieurs autorisations de vol en 2024, notamment au profit d'Alpha-Jet de la société canadienne Top Aces, destinées à la formation de pilotes étrangers.

Enfin, pour actualiser la distinction entre aéronefs d'État et aéronefs civils, la direction technique coopération européenne et réglementation de sécurité de la DSAC a contribué en 2024 à un projet de modification de l'article L. 6100-1 du code des transports. « Une nouvelle définition de ce qui constitue un aéronef d'État permettra de choisir le cadre réglementaire le plus adapté aux besoins et aux opérations », souligne Carole Lenck.

1. Direction générale de l'armement.

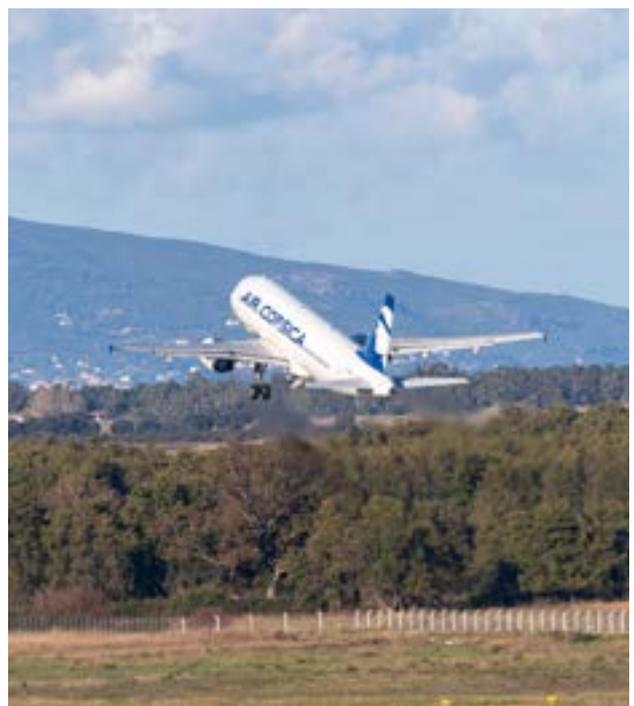
## Réorganisation de la sûreté aéroportuaire en Corse-du-Sud

La délégation Corse et la division Sûreté de la DSAC Sud-Est se sont très fortement investies dans la surveillance renforcée des missions de sûreté sur les aéroports de Corse-du-Sud. Plusieurs inspections ont été menées afin que soit mis en œuvre un important plan d'actions correctives.

Parallèlement, la CCI<sup>2</sup>, exploitante des aéroports de Corse, a dénoncé le contrat la liant à la société SAPSUR (prestataire sûreté sur l'aéroport d'Ajaccio), les tarifs proposés par la société ne pouvant pas être pris en charge par le « tarif sécurité sûreté » (T2S). La CCI a acté au 1<sup>er</sup> juin 2024 l'internalisation de la fonction sûreté de l'aéroport d'Ajaccio et, au 1<sup>er</sup> juillet 2024, celle de l'aéroport de Figari.

Cette réorganisation non programmée a nécessité un accompagnement fort par les services de la DSAC-SE, en coordination continue avec le préfet de Corse, afin de garantir que l'analyse de la situation, la nouvelle organisation, les mesures transitoires et les moyens techniques déployés répondent pleinement aux enjeux de sûreté de ces aéroports.

2. Chambre de commerce et d'industrie.



## Nantes : une simulation pour améliorer l'approche

Pour limiter les nuisances sonores, l'approche face au sud par la piste 21 de l'aéroport de Nantes-Atlantique dispose d'une procédure GPS (RNP APCH) désaxée par rapport à la piste et dérogatoire aux critères de conception définis par l'OACI. La création d'une procédure d'approche basée sur la performance de navigation nécessitant une approbation (RNP AR) permet de sortir de ce régime dérogatoire en offrant une trajectoire GPS courbe vers la piste 21. « La RNP AR est à l'origine un outil développé pour les approches aux instruments dans des environnements montagneux. Cet outil offre donc une grande souplesse dans le choix des trajectoires. Quand la trajectoire n'est pas contrainte par des obstacles physiques, l'enjeu est de trouver la trajectoire RNP AR la plus efficace », explique Antoine Hervé, chef du pôle Systèmes et Matériels de la navigation aérienne au sein de la direction technique Aéroports et Navigation aérienne à la DSAC. Le premier projet de trajectoire RNP AR pour atterrir en QFU21 en respectant les contraintes environnementales comportait deux virages dans le segment final. Une solution jugée complexe par la DSAC. Pour vérifier la pilotabilité de la trajectoire et proposer d'éventuelles alternatives, la direction technique Aéroports et Navigation aérienne a organisé avec l'aide de l'OCV<sup>1</sup>, du PEPN<sup>2</sup> et d'un ancien pilote d'essai d'Airbus une séance sur un simulateur de vol A320. Une première qui a abouti à la proposition d'une trajectoire plus simple et donc plus sûre, tout en étant conforme aux objectifs du PPBE<sup>3</sup> 2025-2029.

1. Organisme du contrôle en vol.
2. Pôle Expertises personnels navigants.
3. Plan de prévention du bruit dans l'environnement.



© Airbus SAS 2025



© Nicolas TURCOT / DGAC - STAC

## ATM/ANS : la DSAC en appui de l'EASA

Le nouveau cadre réglementaire fixé en 2023 pour la conformité des équipements utilisés dans la gestion du trafic aérien et dans les services de navigation aérienne (ATM/ANS<sup>1</sup>) implique la certification DPO<sup>2</sup> (design or production organisation) des équipementiers. L'EASA délègue, en partie, ses activités de certification en nouant des partenariats avec les autorités de surveillance nationales et notamment, pour la France, avec la DGA, OSAC<sup>3</sup> et la DSAC. « Afin de participer, pour le compte de l'EASA, à l'activité de certification des systèmes ATM/ANS ainsi que des équipementiers, la DSAC a conclu un protocole d'accord avec le STAC », indique Antoine Hervé, chef de pôle Systèmes et Matériels de la navigation aérienne au sein de la direction technique Aéroports et Navigation aérienne à la DSAC. Le démarrage des activités est prévu mi-2025.

1. Air traffic management / Air navigation services.
2. Design or production organisation.
3. Organisme pour la sécurité de l'aviation civile.

# AVIATION LÉGÈRE ET SÉCURITÉ

## Aviation légère : maintenir les exigences de sécurité



© Richard Metzger / DGAC - STAC

« Deux sorties de pistes survenues dans des aéro-clubs du Nord-Est nous ont conduits à organiser, avec l'appui d'un pilote inspecteur (PINS) de la DSAC Nord-Est et le renfort de la MEAS et d'un PINS de la DSAC-Nord, un séminaire de sécurité à l'intention des pilotes instructeurs basés dans le Nord-Est », explique Myriam Moutou, référente programme de sécurité de l'État, à la DSAC-NE. Intitulé « Les instructeurs, clés de voûte de la sécurité », le séminaire a rassemblé, le 5 octobre 2024 à Plombières-lès-Dijon, puis le 12 octobre à Reims, 85 participants, dont 68 % d'instructeurs d'avion, 24 % d'instructeurs d'ULM, et quelques instructeurs de pilotage de planeur, de ballon et d'hélicoptère. Tous ont en commun l'activité d'instruction et le devoir d'exemplarité qui s'y rattache. Au programme : la culture juste, des ateliers pratiques et des présentations plus techniques telles que la stabilisation de la finale, le facteur humain, un exercice d'atterrissage forcé, etc. « Ce séminaire répondait à une forte attente des instructeurs de Bourgogne-Franche-Comté et de Champagne-Ardenne. Les participants se sont réjouis que l'analyse d'événements de sécurité

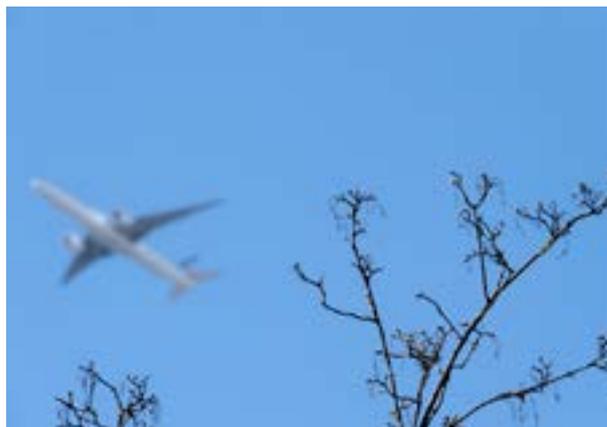
aboutisse à ce type de démarche. Nous allons sans doute renouveler l'exercice et partageons notre retour d'expérience avec les autres directions interrégionales de la DSAC », conclut Myriam Moutou.

À Paris-Charles-de-Gaulle et à Évry, la DSAC Nord a réuni, en février 2024, une centaine de présidents de clubs, d'instructeurs, d'examineurs, de représentants des fédérations, etc. pour son séminaire annuel de sécurité auquel plus de 400 personnes ont également assisté à distance. « Le premier objectif de ces échanges annuels est de faire le point sur les nouveautés et évolutions réglementaires : il est indispensable d'accompagner les pilotes instructeurs dans leur compréhension des 2 400 pages du règlement européen Aircrew », souligne Franck Bouniol, chef de la division Aviation générale et délégué régional Île-de-France de la DSAC-N. Ce séminaire est aussi l'occasion de répondre aux questions des participants, de rappeler les piliers et les déclinaisons locales du volet aviation générale du plan de sécurité de l'État (PSE) et de faire le point sur les événements de sécurité de l'année précédente.

# AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT

## Restrictions d'exploitation : une approche équilibrée

« En 2024, les ressources des DSAC interrégionales ont été fortement mobilisées pour apporter un support technique aux préfets sur le sujet complexe des études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) », souligne Florence Leblond, directrice de programme développement durable à la DSAC. La recherche du compromis entre toutes les parties prenantes afin d'améliorer la situation sonore autour des aéroports est un processus qui prend du temps. Parmi les six études lancées en 2023 sur les plateformes aéroportuaires de Bordeaux-Mérignac, Lille-Lesquin, Marseille-Provence, Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle et Toulouse-Blagnac, cinq sont toujours en cours de réalisation. L'étude concernant Orly a été finalisée. Le projet d'arrêté a été soumis à la consultation du public entre avril et juillet 2024, et présenté en commission consultative de l'environnement le 15 janvier 2025. « Le contexte politique de 2024, avec ses remaniements ministériels, a ralenti le déroule-



© Richard Metzger/DGAC - STAC

ment des EIAE mais l'objectif est de finaliser l'ensemble de ces études en 2025 », explique Florence Leblond. « Ces études sont bien entendu spécifiques à chaque contexte local, mais une coordination nationale est assurée pour harmoniser la méthode et garder une vision globale et cohérente », complète Sophie Laserre, chargée de mission développement durable à la DSAC Nord.

## Panneaux solaires : une installation simplifiée

Publiée le 10 octobre 2024 sur METEOR, la version révisée de la note d'information technique (NIT) sur les panneaux photovoltaïques va simplifier les projets. Principal amendement : il n'y est plus fait état de dangers d'éblouissements des pilotes par de telles installations. « L'étude de sécurité réalisée par la DSAC a montré qu'aucun incident sérieux de ce genre n'a été notifié en Europe. Nous avons donc pu écarter ce risque et il n'est plus nécessaire que les porteurs de projets photovoltaïques le prennent en compte », indique Sylvain de Buyser, chef de pôle Aéroports à la DSAC. L'Union des aéroports français (UAF) comme le Syndicat des énergies renouvelables (SER) se réjouissent de cette bonne nouvelle pour la transition énergétique.

1. <https://meteor.dsac.aviation-civile.gouv.fr/meteor-externe/#communication/27660>.

## Bâle-Mulhouse : un plan contre le bruit

Le 12 décembre 2024, le préfet du Haut-Rhin approuvait le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'Euroairport de Bâle-Mulhouse. « Préalablement, ce document structurant pour la période 2024-2028 avait été soumis à la consultation du public, aussi bien en France qu'en Suisse et en Allemagne. La quarantaine de contributions recueillies ont confirmé la pertinence des axes d'action proposés », indique Emmanuel Jacquemin, directeur de la DSAC-NE. Les autorités cantonales helvétiques ont été associées à l'élaboration de ce plan.



© Getty Images

## Un guide de prévention des nuisances sonores pour les pilotes d'hélicoptères

Sur le territoire de La Réunion, les nuisances sonores générées par les survols d'hélicoptères font l'objet de nombreuses plaintes. Réalisé par la DSAC Océan-Indien, un guide de pilotage à moindre bruit fait la synthèse des bonnes pratiques de pilotage qui permettent de limiter l'impact sonore de toutes les phases de vol. « Pour réaliser ce guide, notre pilote inspecteur a sollicité ses homologues au niveau national et a aussi associé la communauté des pilotes de La Réunion », indique Mehdi Cazabat, cheffe de la division Régulation et Développement durable à la DSAC Océan-Indien. Avec beaucoup de pédagogie, ce document d'une douzaine de pages détaille comment réduire la gêne occasionnée par le bruit des hélicoptères. Le 24 novembre 2024, une centaine d'exemplaires ont été distribués aux pilotes de La Réunion rassemblés sur l'aérodrome de Pierrefonds. « Si l'accent est mis sur le rôle du relief, qui peut faire écran au bruit mais aussi le réverbérer, ce guide est adapté pour tous les environnements. Il a donc vocation à pouvoir être diffusé au niveau national », précise Mehdi Cazabat.

## Aviation générale : une approche graduée contre les nuisances sonores

Élaboré en 2024, un guide DSAC préconise la mise en œuvre progressive des mesures environnementales pour limiter les nuisances sonores des activités d'aviation générale. « Il s'agit de privilégier la concertation entre les acteurs locaux avant d'envisager le recours aux arrêtés et sanctions associées », résume Florence Leblond, directrice de programme développement durable à la DSAC. Le guide recommande l'élaboration d'une charte environnementale locale, formalisant les engagements de toutes les parties prenantes. Celle-ci peut être renforcée par des consignes particulières de circulation aérienne à portée environnementale. L'arrêté de restriction, lorsqu'il est envisagé, doit mettre en œuvre des mesures proportionnées aux enjeux locaux.

# SOUTENIR L'AVIATION INNOVANTE



## Accompagner les prototypes

« La DSAC soutient l'innovation dans le domaine aéronautique à travers les autorisations de vol qu'elle délivre pour les prototypes. L'approche retenue vise à garantir un très haut niveau de sécurité pour les tiers, au sol et en l'air, et un niveau de sécurité acceptable pour les équipages », résume Matthieu Buisson, ingénieur navigant d'essais et chargé de mission Navigabilité à la DSAC. Plusieurs démonstrateurs technologiques ont ainsi été autorisés à voler en 2024.

Destiné à transporter, à terme, des passagers à plus de 25 km au-dessus de la Terre, le ballon à hydrogène de Zephalto a effectué son premier vol d'essai le 11 octobre 2024. Le fondateur de la société et son copilote se sont élevés à 6000 m d'altitude. Le vol de 5 heures a permis de tester le

fonctionnement des systèmes et l'intégration dans l'espace aérien.

Le 21 juin 2024, deux mois à peine après son tout premier vol, le Racer d'Airbus Helicopters atteignait les 420 km/h lors d'un essai. Ce démonstrateur associe une sustentation par voilure tournante et une propulsion par deux rotors latéraux. Développé en France par Z-AIR, l'Air Scooter est un VTOL de 115 kg destiné principalement au marché américain où de tels aéronefs ultralégers sont déréglés.

« Nous avons formalisé notre procédure de gestion des prototypes et nous travaillons à renforcer l'implication d'OSAC dans le contrôle de la fabrication. Des projets aussi différents impliquent un accompagnement sur mesure », souligne Matthieu Buisson.

## Look Up Space : partager le ciel

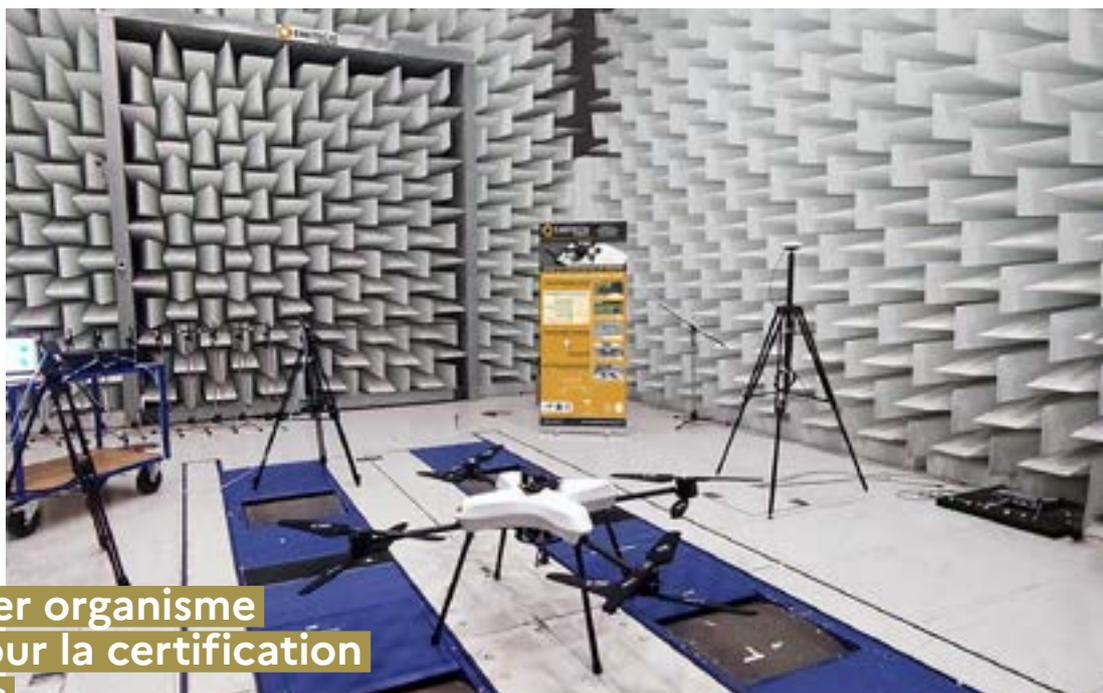
À Monts-de-Randon, au nord de Mende, la start-up Look Up Space installe le premier radar de son réseau d'observation des débris spatiaux. « La DSAC a été sollicitée par le préfet de Lozère pour identifier les implications d'un tel équipement en matière d'organisation de l'espace aérien, de protection des trajectoires et de compatibilité électromagnétique », se souvient Isabelle Romby, référente territoriale à la DSAC Sud. Les travaux menés par la Défense, qui dispose d'un équipement similaire, les évaluations et avis du STAC<sup>1</sup> et les réunions avec les usagers de l'espace aérien au sein du CCAGALS<sup>2</sup> ont abouti à la définition

d'une zone dangereuse (ZD) de 3,7 km sur 1,2 km, allant du sol à 10500 pieds. « Cette zone à statut particulier fera l'objet d'une publication dans l'AIP<sup>3</sup> et sur les cartes aéronautiques pour informer les usagers du ciel du risque de perturbation de leurs systèmes de navigation », explique Patrick Ouradou, coordonnateur de l'information aéronautique à la DSAC Sud.

1. Service technique de l'aviation civile.

2. Comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive.

3. Aeronautical Information Publication.



© EMITECH

## Un premier organisme notifié pour la certification de drones

Un organisme notifié à la Commission européenne est une organisation désignée par un État membre comme habilitée à évaluer la conformité de certains produits avant leur mise sur le marché. En 2024, la DSAC a ainsi notifié la société EMITECH, à la suite de son accréditation par le COFRAC<sup>1</sup>, pour la certification des drones de classe C0 à C4. « La notification d'EMITECH à la Commission européenne constitue une première française qui pourrait inspirer d'autres entreprises. Il serait intéressant que les activités d'évaluation de la conformité des drones se développent et se diversifient, notamment pour couvrir les drones de classes C5 et C6 dont le marché devrait s'accroître dans les prochaines années », relève David Comby, directeur de programme drones à la DSAC.

1. Comité français d'accréditation.

## Drones : le soutien de l'ONERA

La DSAC pilote un groupe de travail sur la réglementation et la sécurité des drones, auquel participe l'ONERA<sup>2</sup>. Une attention particulière y est portée à la protection des tiers au sol ainsi qu'aux risques de collision avec l'aviation habitée. « Les travaux de l'ONERA contribuent à développer des outils d'aide à la gestion du risque sol et à faire évoluer les méthodes d'analyse du risque air, pour améliorer les procédures et anticiper les évolutions réglementaires », explique David Comby. L'ONERA coordonne également les référents des multiples centres d'essais de vol de drone, lors de réunions bimensuelles. « Cette mise en réseau permet de mieux orienter les opérateurs entre les différents centres d'essais. Ces derniers présentent l'avantage de concentrer l'activité drones dans une zone précise, en offrant un environnement connu qui facilite les études de sécurité que nous devons valider, et dans lesquels les opérateurs bénéficient en outre de l'accompagnement des référents pour mieux répondre à nos exigences », souligne Laurent Brunel, adjoint au directeur de programme drones.

2. Office national d'études et de recherches aérospatiales



© Richard Metzger / DGAC - STAC

# DE NOUVELLES RÈGLES POUR LES OPÉRATEURS

## Un arrêté pour les secours urgents hélicoptérés

« La révision par l'EASA du règlement (UE) 965/2012, dit règlement AIR-OPS, a élargi le périmètre des opérations de secours par hélicoptère, alors réservées au transport médicalisé, à l'ensemble des situations présentant un caractère urgent. Cette évolution s'accompagne également de conditions spécifiques de formation des pilotes et de performance des appareils. L'arrêté français du 11 avril 2024<sup>1</sup> introduit des autorisations spécifiques afin d'assurer la continuité des opérations monomoteur en montagne », résume David Espert, adjoint au chef de pôle des Opérations hélicoptères et Aviation générale au sein de la direction Navigabilité et Opérations à la DSAC, qui a organisé des webinaires à destination des opérateurs SMUH<sup>2</sup>, et formé les agents de la DSAC chargés du suivi de leur mise en conformité.

1. <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000049440191/>

2. Service médical d'urgence par hélicoptère.



© Getty Images

## Des ULM spéciaux

« L'arrêté du 13 août 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés spéciaux (ULM-S) vient élargir la classe 3 des ULM multi-axes aux aéronefs à turbine de 600 kg », explique Olivier Outtier, chef de pôle au sein de la direction technique coopération européenne et réglementation de sécurité, qui en a piloté la rédaction. Cette évolution implique un renforcement des exigences sur la conception et le maintien de navigabilité des appareils, ainsi que de celles relatives aux pilotes, dont le brevet doit être complété par une formation obligatoire sur l'ULM-S utilisé. « À ce jour, seuls les ULM équipés d'un moteur à turbine sont concernés mais, en fonction du retour d'expérience, nous pourrions progressivement élargir à différentes motorisations », indique Benoît Pinon, chef du pôle Navigabilité au sein de la direction technique Navigabilité et Opérations.



© Truong-Giang DO / DGAC - DSAC

# ACCOMPAGNER LES GRANDS ÉVÉNEMENTS

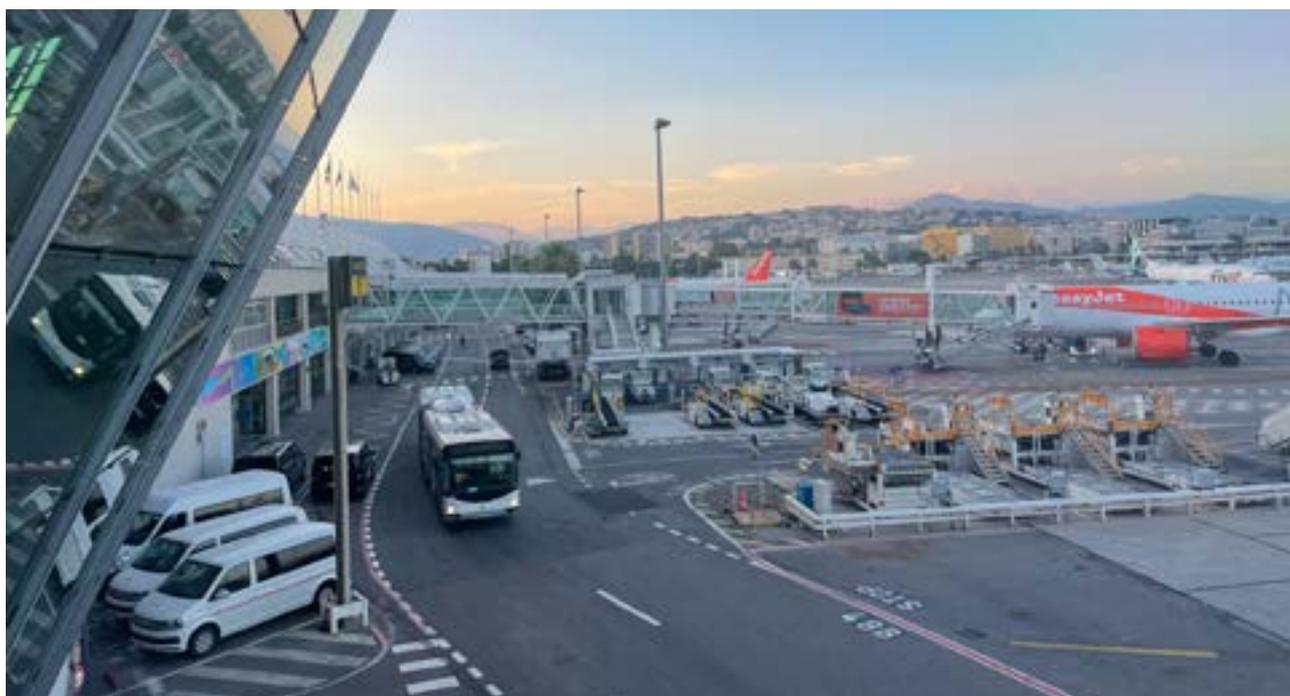
## DSAC Sud-Est : tous mobilisés pour une année exceptionnelle

La DSAC Sud-Est a été particulièrement heureuse de participer à la sécurité et à la réussite des événements exceptionnels ayant marqué l'année 2024 dans le Sud-Est. Outre l'arrivée de la flamme olympique dans le port de Marseille et les épreuves de voile des JO (voir article en p. 14 et 15), ses régions ont eu l'honneur d'accueillir l'arrivée du Tour de France cycliste à Nice, plusieurs célébrations du 80<sup>e</sup> anniversaire de la Libération et, pour conclure l'année, la visite du pape à Ajaccio.

Ces grands événements ont bénéficié d'un investissement marqué de toutes les composantes de la DSAC-SE avec, en amont, de nombreuses analyses préparatoires avec l'ensemble des acteurs

concernés : organisateurs, opérateurs, usagers, services de la navigation aérienne, préfectures, etc.

« Les opérations d'organisation de l'espace aérien ont été souvent complexes et parfois préparées dans des délais contraints », indique Valérie Fulcrand-Vincent, adjointe à la directrice de la DSAC Sud-Est. Avec l'objectif de limiter l'impact des manifestations aériennes sur le trafic des aéroports, en particulier de Nice et Marseille, ou d'assurer l'accueil du pape et des différents vols d'État à l'aéroport d' Ajaccio dans les meilleures conditions de sécurité et de sûreté, les équipes de la DSAC-SE ont su accompagner leurs partenaires et faire preuve de réactivité.



© Getty Images



## JOP 2024 : la DSAC partenaire olympique

De l'arrivée de la flamme olympique à Marseille au départ des derniers athlètes paralympiques, la DSAC a veillé à la sécurité, à la sûreté et à la fluidité de l'espace aérien et des aéroports.

### Sécuriser l'espace aérien

Au terme de deux ans de préparation interministérielle, l'arrivée à Marseille de la flamme olympique a été un premier test des dispositifs de sécurisation de l'espace aérien imaginés pour les JOP 2024. « Nous avons institué une ségrégation entre les activités hélicoptères et les mouvements des drones, afin que chaque type de trafic évolue dans des zones altimétriques suffisamment séparées des autres opérations », détaille Valérie Fulcrand-Vincent, adjointe à la directrice de la DSAC Sud-Est. Une gestion fine du travail aérien reconduite pour toutes les cérémonies et épreuves olympiques. « Grâce à nos échanges en

amont avec OBS<sup>1</sup> et à une planification réglée comme du papier à musique, nous sommes parvenus à concilier images spectaculaires et respect de la réglementation », se réjouit Franck Bouniol, chef de la division Aviation générale et délégué régional Île-de-France de la DSAC Nord.

La DSAC-N s'est fortement impliquée pour concilier restrictions de survol, autorisations strictement encadrées et maintien de l'activité. Sur chaque terrain d'aviation générale, un réseau de confiance a été mis en place, recueillant les informations et les intentions de vol pour les soumettre à l'avance au C3MOA<sup>2</sup> pour autorisation.

## Accompagner l'innovation

Le 26 juillet 2024, le monde découvrait la vasque olympique sous son ballon captif. Pour François-Xavier Dulac, directeur technique Navigabilité et Opérations de la DSAC, « ce projet, gardé très secret, restera sans doute l'un des éléments les plus visibles de la contribution de la DSAC aux JO ». En effet, cette vasque est un drone dont les agents de la DSAC ont instruit la demande d'autorisation d'exploitation, en toute confidentialité et dans un temps record. La DSAC a également accompagné ADP et Volocopter dans leur projet d'eVTOL et de vertiport<sup>3</sup> sur la Seine. Toutefois, l'appareil n'a pas été certifié à temps et le vertiport de Paris-Austerlitz n'a pu être utilisé. Quelques vols de démonstration ont cependant été réalisés. « Cette expérience nous a beaucoup appris sur les défis de la mise en œuvre de VTOL en cœur de ville », souligne Thierry Allain, directeur de programme innovation à la DSAC.

## Enregistrement déporté

« Pour permettre aux athlètes d'enregistrer leurs bagages au village olympique en toute sûreté, la DSAC-N et la DTA<sup>4</sup> ont commencé par rédiger un arrêté interministériel<sup>5</sup> qui détaille les obligations », raconte Frank Besse, adjoint au chef du département surveillance de Roissy à la DSAC-N, qui a veillé, aux côtés de la GTA<sup>6</sup>, au bon déroulement des opérations, de la prise en charge des bagages en camions scellés à leur livraison pour l'inspection-filtrage dans les zones dédiées d'Orly et de Paris-Charles-de-Gaulle, en coordination avec le CSOA<sup>7</sup> installé au PC<sup>8</sup> de crise d'ADP<sup>9</sup>.

1. Olympic Broadcasting Services, filiale du Comité international olympique chargée de la captation et de la diffusion des images des JO.

2. Centre de coordination civil-militaire des opérations aériennes.

3. Vertical Take-Off and Landing capable aircraft.

4. Direction du transport aérien.

5. [www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000049283329](http://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000049283329)

6. Gendarmerie des transports aériens.

7. Centre du soutien des opérations et des acheminements.

8. Poste de commandement.

9. Aéroports de Paris.



© GTA

## DDAY80 : mobilisation générale à la DSAC-Ouest

Le volet aéronautique des commémorations du 80<sup>e</sup> anniversaire du Débarquement en Normandie (DDAY80) a demandé à la DSAC Ouest un important travail de préparation tout au long du premier semestre 2024, et la mobilisation de ses équipes entre le 3 et le 9 juin 2024. Un dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA), constitué de six zones réglementées temporaires (ZRT) dont deux zones interdites, a été mis en œuvre par le commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA). « La DSAC-O a été très impliquée dans la gestion de l'espace aérien : la coordination avec les militaires, l'accréditation des pilotes et des aéronefs, les informations aéronautiques, comme NOTAMs, SUP AIP et les bulle-

tins d'information diffusés à l'ensemble des aéroclubs, le suivi des manifestations aériennes et en particulier des largages de parachutistes civils et militaires à Sannerville, Carentan et La Fièvre-Sainte-Mère-l'Église... », se rappelle Michel Kermarrec, référent territorial de la DSAC-O. Autre volet : l'accueil de 25 chefs d'État et de gouvernement. « Nous nous sommes assurés que l'interface sol/vol était bien gérée, interfaçant préfecture, exploitant de l'aéroport de Caen, armée de l'air, contrôleurs aériens, etc. Pour que le ballet soit bien réglé, nous avons contribué à en écrire la partition à l'avance, tout en conservant la capacité de nous adapter aux demandes de dernière minute », précise-t-il.



© Nicolas Rommé / DGAC - DSAC-O

# ASSURER LA CONTINUITÉ TERRITORIALE

## Un nouvel exploitant à Beauvais

« L'arrivée d'un nouveau concessionnaire à l'aéroport de Beauvais a mobilisé et continue de mobiliser les équipes de la DSAC Nord », relève Florian Linke, délégué Hauts-de-France Sud de la DSAC-N. Dès que le SMABT<sup>1</sup> a consenti la délégation de service public à la société Bellova, la DSAC-N a travaillé à l'attribution de son certificat de sécurité aéroportuaire, ainsi qu'à la rédaction de l'arrêté préfectoral portant agrément de sûreté. Depuis le démarrage des activités du nouvel exploitant, le 1<sup>er</sup> octobre 2024, le délégué de la DSAC-N continue d'accompagner le projet : « Au sein de différents groupes de travail, nous nous assurons que les travaux envisagés soient conformes aux exigences réglementaires, en matière de sécurité, d'environnement et de sûreté. »

1. Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé.



## Guyane : maintenir la desserte intérieure

Pas question, malgré la liquidation judiciaire de la compagnie Caire en septembre 2023, de priver les Guyanais de lignes aériennes intérieures. La collectivité territoriale de Guyane revient au dispositif d'aide à caractère social (DACS), qui succède à la délégation de service public (DSP) de Caire et à celle provisoire passée en 2023. « Le DACS est le système choisi par la collectivité pour subventionner, via une aide aux passagers, les transporteurs aériens sur les liaisons qu'elle juge vitale », explique René Précope, chef de division Régulation et Développement durable à la DSAC Antilles-Guyane. En 2024, seule la compagnie Van Air assure la desserte et bénéficie de ce dispositif.

Désormais, la compagnie Guyane Express Fly (GEF), qui s'est vu délivrer un CTA<sup>2</sup> et une licence d'exploitation le 28 décembre 2024, pourrait également se positionner pour opérer les liaisons de l'intérieur de la Guyane, le DACS n'étant pas réservé à un seul opérateur.

2. Certificat de transporteur aérien.

## Cyclone Chido : la DSAC-OI mobilisée pour Mayotte

Pour la DSAC Océan-Indien, la gestion de la crise a commencé avant le passage du cyclone Chido. « Dès que l'alerte a été donnée, nous avons décidé, après concertation avec la préfecture et les services concernés, de suspendre les opérations de l'aéroport international Marcel-Henry. Après le passage du cyclone, nous sommes restés sans nouvelles de nos collègues à Mayotte pendant de longues heures. Finalement, le 15 décembre au matin, notre délégué sur place, Jonathan Ajavon, est parvenu à nous rejoindre et à nous informer de l'étendue des dégâts », se rappelle Christophe Mornon, directeur de la DSAC-OI. Domiciles et bureaux ravagés, tour de contrôle de l'aéroport démolie, les clôtures entourant l'aéroport arrachées...

### Gestion de l'urgence

Devant un tel cataclysme, la priorité est de rétablir le plus rapidement le lien aérien pour acheminer les équipes de secours. En l'absence de balisage et de contrôle aérien, avec une piste dont on ignore l'état, les militaires sont les premiers à pouvoir atterrir. « En raison de la vulnérabilité de Mayotte à un tsunami, la mise en œuvre d'un pont aérien à partir de La Réunion avait été anticipée, et les militaires ont pu agir très rapidement après le passage du cyclone », relève Alain Caillabet, chef de cabinet du directeur interrégional. La DSAC-OI s'est retrouvée

en première ligne pour coordonner les actions entre la métropole, La Réunion et Mayotte. « Deux de nos agents étaient déployés au centre opérationnel de zone (COZ) pour assurer la coordination entre la préfecture, l'armée et les plateformes aéroportuaires. Nous avons aussi monté notre propre centre opérationnel qui a tourné jour et nuit et échangeait avec Mayotte, le COZ, la cellule de crise de la DGAC et la cellule de crise interministérielle en métropole. Nous étions leurs yeux sur place », raconte Christophe Mornon.

### Reprise des opérations

Dès le 1<sup>er</sup> janvier, de manière progressive, l'aéroport international de Mayotte a été rouvert aux vols commerciaux réguliers. Un exploit rendu possible grâce au déploiement, par l'armée, d'une tour de contrôle mobile. Pour accompagner la reprise du trafic commercial dans de bonnes conditions de sécurité et de sûreté, outre une aide continue des directions techniques de l'échelon central de la DSAC, trois agents de la DSAC venus de Paris ont renforcé les équipes. « Il fallait éviter que la reprise des vols civils ne perturbe les opérations militaires. Nous avons aussi dû traiter en urgence les dossiers d'autorisation de compagnies affrétées par l'État, pour les autoriser, ou non, à atterrir à Mayotte », indique le directeur interrégional.



© DSAC/ Nairma Lagdaa



© Richard Metzger / DGAC - STAC

## Rodez-Paris : un nouveau délégué de service public

La liaison Rodez-Paris, soumise à une obligation de service public (OSP), était exploitée depuis janvier 2020 par la compagnie Amelia du groupe Regourd Aviation. Le syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport de Rodez-Aveyron a lancé un appel d'offres à l'occasion du renouvellement de la délégation de service public (DSP) de cette liaison dite d'aménagement du territoire (LAT) qui expirait en janvier 2024. « Cet appel d'offres a été déclaré sans suite pour motif d'intérêt général tiré du défaut de concurrence. La collectivité a alors lancé un nouvel appel d'offres, qui a été remporté par la compagnie Volotea, qui exploite

déjà la liaison Tarbes-Paris », indique Nicolas Dubois, directeur de la DSAC Sud, dont les services ont facilité les échanges entre la DTA, la préfecture et le syndicat mixte, et assurent un suivi du respect de l'OSP. Depuis le 2 septembre 2024, Volotea relie Paris-Orly et Rodez-Aveyron avec deux vols quotidiens du lundi au vendredi et un vol le dimanche. « Malgré le départ de l'opérateur historique et les difficultés rencontrées pour renouveler la DSP, le nouveau contrat assure des services sur cette liaison pour les quatre prochaines années de la délégation de service public », relève le directeur interrégional.

# AMÉLIORER NOTRE FONCTIONNEMENT

## Démarches dématérialisées : plus de simplicité et de fluidité pour tous

Avec la dématérialisation, le nombre de démarches accessibles en ligne pour les personnels navigants (PN) a progressivement augmenté. « Fin septembre 2024, nous avons dématérialisé 78 % des 200 formulaires destinés aux PN », indique Bruno Haller, chargé de mission auprès du directeur personnels navigants de la DSAC.

### Simplifier les démarches

Délivrance, prorogation, renouvellement de qualifications de pilotes d'avion, d'hélicoptère, de planeur et de ballon, licences et qualifications de pilote professionnel, licences de pilote ULM sont désormais accessibles en quelques clics<sup>1</sup>, pour les PN mais aussi pour les instructeurs, les examinateurs et les organismes de formation agréés et déclarés (ATO<sup>2</sup>/DTO<sup>3</sup>). Un guichet unique qui simplifie et fluidifie les démarches pour les usagers comme pour la DSAC. « Nous avons mutualisé les données et leur instruction entre les DSAC/IR. Cela nous donne davantage d'agilité et d'efficacité pour traiter les dossiers », souligne Bruno Haller.

### Vers un portail unique

Mis en ligne à l'automne 2023, le portail PN<sup>4</sup> rassemble les informations destinées aux PN. « Afin de rendre l'expérience utilisateur plus conviviale et plus intuitive, nous travaillons à unifier les deux sites, démarches en ligne et portail PN, sur une même adresse. Cela sera mis en œuvre en 2025 », annonce Bruno Haller.

### Certification numérique

La démarche de simplification s'étend aussi aux télépilotes professionnels de drones. « L'EASA demande qu'un QR code figure sur le CATS<sup>5</sup>. Cette disposition nous a conduits à revoir les



© Getty Images

modalités de délivrance de ce certificat européen », explique Anne Séré, cheffe du pôle Examens à la direction technique personnels navigants de la DSAC. Depuis juin 2024, le candidat dépose par voie numérique les justificatifs nécessaires, dont la validation exhaustive conditionne son accès en salle d'examen OCEANE. En cas de succès, le candidat peut télécharger, depuis son espace personnel, son certificat numérique où figure un QR code d'authentification. Pour Anne Séré, « la numérisation du certificat a simplifié et allégé la charge des gestionnaires, et amélioré le service à l'utilisateur qui reçoit son attestation de réussite sans délai ».

1. <https://demarches-portailpn.aviation-civile.gouv.fr>
2. *Approved Training Organisation.*
3. *Declared Training Organisation.*
4. <https://portailpn.aviation-civile.gouv.fr>
5. Certificat d'aptitude théorique de pilote à distance pour les scénarios standards.



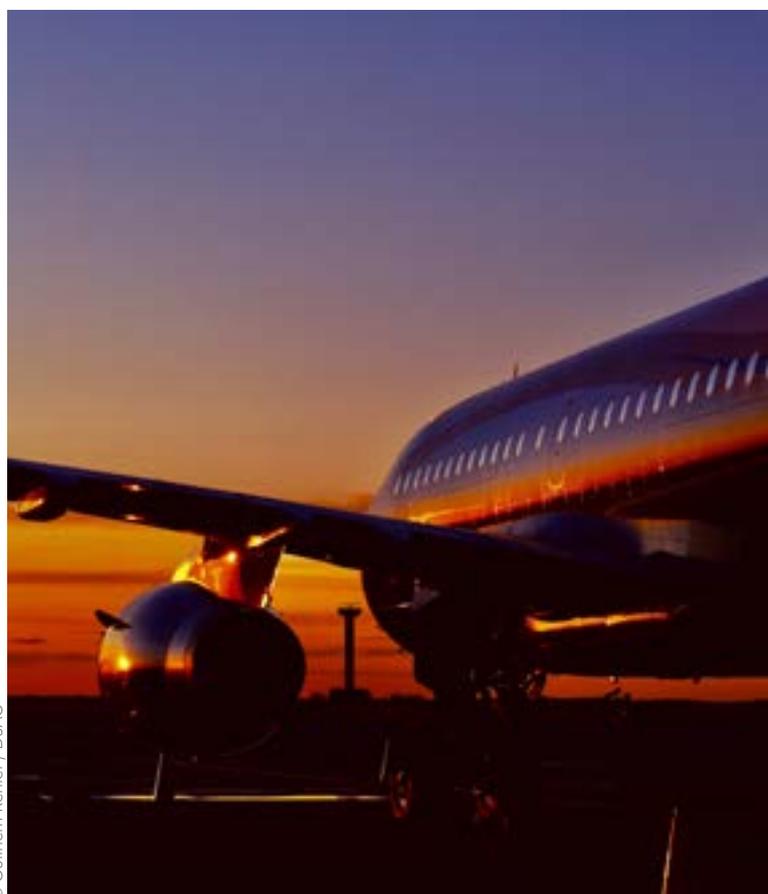
## « Maîtrise » : simplifier, planifier, prioriser, s'appuyer sur le collectif

L'amélioration de la performance est un des principaux axes du plan Stratégique 2021-2025<sup>1</sup> de la DSAC. Dans un contexte de ressources contraintes et d'extension du périmètre de ses actions, la DSAC a lancé une démarche de renforcement de son efficacité collective. En mars 2024, un séminaire a réuni les 250 encadrants de la DSAC et l'ensemble des directions a été mis à contribution : 500 propositions d'amélioration ont été ainsi recueillies. Dès sa prise de fonction, en juillet 2024, Richard Thummel, directeur de la DSAC, a constitué une équipe resserrée, chargée d'examiner l'ensemble de ces pistes et de mettre en œuvre cette démarche, désormais baptisée « Maîtrise ». « Nous avons identifié 145 propositions à vocation nationale, dont 50 à mettre en œuvre dès 2025. Il a par exemple été décidé de rédiger plus rapidement les rapports d'audits ou encore de réaliser des kits d'auditeurs standardisés pour simplifier les actions de surveillance des petites plateformes aéroportuaires : au lieu de chercher l'exhaustivité, l'audit se concentre sur les plus forts enjeux en matière de sécurité », détaille Maryse Debuchy, déléguée à la stratégie auprès du directeur de la DSAC. « Des newsletters mensuelles et des visites de terrain diffusent cette démarche de simplification et de planification dans tous les services », souligne Quentin Guiet, adjoint à la directrice de cabinet et également membre de l'équipe projet.

1. Consultable sur [www.calameo.com/ppmac/read/005116633d5559cb0b116](http://www.calameo.com/ppmac/read/005116633d5559cb0b116)

## Formation « Culture DSAC »

La DSAC a relancé en 2024 le parcours formation « Culture DSAC », lancé en 2019. Cette formation, composée de quatre modules de deux jours, est proposée aux personnels en situation d'encadrement fonctionnel (responsable de mission d'audit) et/ou hiérarchique. « L'objectif de cette formation est de développer une culture technique métier commune qui s'appuie sur des valeurs spécifiques partagées au sein de la DSAC », indique Isabelle Salhi, cheffe du pôle Pilotage de la formation et des compétences, qui a commencé par suivre elle-même cette formation dès sa prise de fonction. « Les échanges libres au sein des groupes permettent un partage d'expérience très riche. Ils favorisent une meilleure compréhension des enjeux et des contraintes associés à chaque métier et territoire », souligne-t-elle.



© Guilhem Rénier / DSAC

## Enquête tous organismes : des usagers largement satisfaits

« Les directions de la DSAC mènent, à la suite de leurs audits, des enquêtes de satisfaction auprès des opérateurs surveillés. Tous les trois ans, dans le cadre de notre système qualité et de notre certification ISO 9001, nous réalisons également une enquête globale afin d'identifier des axes d'amélioration transverses », explique Thomas D'Hooghe, chargé de mission Qualité à la DSAC. En décembre 2024, la DSAC a ainsi interrogé près de 17000 organismes : exploitants d'aérodromes et d'aéronefs, prestataires de navigation aérienne, organismes de formation des personnels navigants ainsi que, pour la première fois, les acteurs du domaine de la sûreté. Il leur a été demandé d'évaluer la qualité de la surveillance exercée par la DSAC, de leurs échanges avec celle-ci et enfin des différentes interfaces informatiques (ECCAIRS 2, METEOR, portail et démarches PN, etc.). « Nous avons recueilli 1200 réponses, un nombre de répondants supérieur aux éditions précédentes, qui témoigne d'un taux de satisfaction élevé sur notre cœur de métier, la conduite des actes de certification et de surveillance, et nous permet d'identifier des pistes d'amélioration, en particulier sur une meilleure interconnexion de nos applications en ligne », précise Thomas D'Hooghe.



**1200 réponses**

**4 DSAC/IR** représentent **56 % des réponses** (DSAC-N/SO/O/SE)

**56 % des organismes** comptent **moins de 10 personnes**

**70 % des organismes** ont **plus de 10 ans d'ancienneté**

**27 %** exercent dans le **domaine ATO/DTO**

**91 %** des répondants sont satisfaits ou très satisfaits de la planification des actes de surveillance par la DSAC



**90 %** des répondants se déclarent satisfaits ou très satisfaits de la transparence des méthodes de la DSAC



## DSAC-SO : une zone humide à Mérignac

Déjà sensible au verdissement de son empreinte carbone depuis plusieurs années, la DSAC Sud-Ouest étend en 2024 ses actions à la protection de la biodiversité. « Après avoir fait réaliser un inventaire de la biodiversité sur le site partagé par les services de la DGAC à Mérignac, nous avons décidé de protéger cette richesse faunistique et floristique », explique Olivier Vuillemin, chef du cabinet de la DSAC-SO. Pour y parvenir, des haies d'essences indigènes ont été plantées et le campus de 10000 m<sup>2</sup> a été divisé en trois zones : une zone sauvage, une zone humide et une zone d'agrément avec une fauche raisonnée. Lauréate 2024 de l'appel à projets biodiversité du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, la DSAC-SO prévoit l'aménagement d'une mare pour les batraciens, surmontée de nichoirs pour les chiroptères.

## Cybersécurité : une formation transverse

Parce que la cybersécurité est un sujet qui concerne tous les domaines de la DSAC, 23 formateurs issus du monde de la sûreté du transport aérien et 21 issus de la sécurité aérienne ont reçu, de juin 2024 à janvier 2025, des formations théoriques communes. Ces primo-formateurs formeront à leur tour les inspecteurs et les auditeurs de la DSAC dont la mission est de vérifier que les différents organismes – aéroports, compagnies aériennes, navigation aérienne, formation, etc. – appliquent correctement les exigences réglementaires de cybersécurité. « Ces sessions communes apportent une vision globale de l'ensemble des textes réglementaires. Elles seront suivies en 2025 de sessions pratiques autour de check-lists et de cas concrets, et nous accompagnerons les premiers audits et inspections », indique Anne Frisch, directrice de programme cybersécurité à la DSAC.

# S'OUVRIR SUR LE MONDE

## Antilles-Guyane : coopération régionale internationale

Pour améliorer les liaisons dans l'espace aérien de la Caraïbe, la coopération est au cœur des préoccupations de la DSAC Antilles-Guyane.

« Nous nous efforçons de tisser un maillage d'arrangements administratifs avec nos voisins, plus souples à mettre en œuvre que des accords bilatéraux », explique Patrick Pezzetta, adjoint du directeur de la DSAC Antilles-Guyane. Ainsi, en 2024, les discussions ont convergé vers de tels arrangements avec Sainte-Lucie, Saint-Vincent et les Grenadines, Saint-Christophe et Niévès ainsi qu'avec la Dominique. Parmi les actions de coopération technique mises en place, la DSAC-AG a organisé, les 25 et 26 avril 2024, à Antigua, un séminaire entre les représentants d'ECCAA, des opérateurs régionaux et des industriels français, une formule inédite réunissant plus de 70 personnes : « Ceux qui font la réglementation technique, ceux qui l'appliquent et ceux qui fournissent les moyens de la mettre en œuvre », souligne Patrick Pezzetta. En juillet 2024, la troisième édition du comité régional de



© DSAC

coopération technique, une initiative française, a consolidé un cadre d'échanges techniques entre les autorités de l'aviation civile des pays de la Petite et Grande Caraïbe à Belize. Enfin, en octobre 2024, la DSAC-AG et la collectivité territoriale de Martinique ont organisé la première conférence de l'aérien du bassin Antilles-Guyane sur la connectivité et l'attractivité, rassemblant les acteurs de l'aérien des territoires français de Guadeloupe, Guyane, Martinique, Saint-Barthélemy et Saint-Martin.

## 14<sup>e</sup> conférence Navigation aérienne de l'OACI

Du 26 août au 6 septembre 2024, la 14<sup>e</sup> conférence Navigation aérienne de l'OACI a rassemblé la moitié des 193 États membres afin de préparer le traitement des sujets techniques de sécurité et de navigation aérienne de la 42<sup>e</sup> Assemblée.

Les représentants de l'Union européenne et de la CEAC<sup>1</sup> ont préparé des notes techniques sur des sujets d'intérêt communs : gouvernance des plans globaux de l'OACI, intégration des opérations en haute altitude et des transits spatiaux, protection contre les interférences

GNSS, gestion des risques, *trajectory based operations* (TBO), échange des données de sécurité, connectivité air-sol ainsi qu'une note d'information sur les incidents Baro-VNAV.

Ces thématiques ont été complétées par d'autres propositions, notamment l'atténuation des risques liés aux turbulences, l'évolution des technologies d'aéronefs à l'appui du LTAG<sup>2</sup>, ou encore la cybersécurité, etc.

1. Conférence européenne de l'aviation civile.
2. Long term global aspirational goal.



© DSAC

# 2024, C'ÉTAIT AUSSI



© Benoit Bleunven / DGAC - DSAC

## S'appuyer sur les opérateurs pour faire progresser la sûreté

Fret, rapports d'événements, formation des agents, tests : « *Sur ces multiples chantiers, nous avons travaillé de manière collaborative* », indique Florence Brunel-Wibaux, adjointe à la directrice technique sûreté de la DSAC.

Nathalie Véga, chargée de mission fret, s'est appuyée sur TLF Overseas et ACFA<sup>1</sup> pour organiser six réunions en 2024 : « *Parmi les nombreux sujets, le changement des exigences réglementaires relatives au contrôle des emballages hermétiques. Celui-ci nous a également conduits à échanger avec les exportateurs des filières de la pharmacie, de la cosmétique, de la chimie.* »

S'agissant du partage des événements de sûreté avec la DGAC, « *les opérateurs les moins familiers avec cette nouvelle exigence, comme les acteurs du fret aérien, ont davantage été accompagnés* », précise Hélène Bastianelli, en charge des événements de sûreté. La troisième rencontre nationale culture sûreté a réuni le 11 octobre 2024 une centaine d'opérateurs et d'agents de l'État pour échanger sur les événements de 2023.

En matière de recrutement et de formation, des groupes de travail constitués de toutes les parties prenantes, publiques comme privées, ont produit notamment un guide sur la vérification des aptitudes des agents de sûreté aéroportuaire et une évaluation normalisée de fin de formation à l'analyse d'images RX : « *Nous cherchons, ensemble, à adapter au mieux les outils au terrain* », indique Emmanuelle Perillat, cheffe du pôle Performance à la direction technique sûreté.

Le retour d'expérience TPSO<sup>2</sup> qui traite des tests de performance en situation opérationnelle réalisés par les opérateurs réunit annuellement, sous l'égide de Michel El Maari, chef du pôle Pilotage de la surveillance, les représentants des exploitants d'aérodrome, des sociétés de sûreté et des services de l'État. « *Nous l'avons organisé en mode projet, comité de pilotage et groupes de travail, pour faire évoluer la méthodologie et promouvoir, à l'initiative des opérateurs, l'émergence d'outils plus adaptés et le partage de bonnes pratiques* », souligne-t-il.

1. Union des entreprises de transport et de logistique de France et Air Cargo France Association.
2. Test de performance en situation opérationnelle.

## Examens privés : une délégation aux fédérations

Après la fédération française d'ULM et celle de vol en planeur en 2021, c'est au tour de la fédération française aéronautique de se voir confier, fin 2023, par la DSAC, l'organisation des examens théoriques pour les licences de pilote. En outre-mer, la DSAC reste responsable de l'organisation des examens théoriques pour l'ensemble des aéronefs, tant qu'une offre par les fédérations n'est pas disponible. En métropole, elle veille, par des actions de surveillance, au bon déroulement des examens organisés

par les fédérations et associe celles-ci à son processus d'amélioration des questions d'examen, pour lever les ambiguïtés ou s'adapter aux évolutions réglementaires. « Si les fédérations sont désormais responsables de l'organisation des examens, nous restons maîtres et gestionnaires de la banque de questions », souligne Bruno Haller, chargé de mission auprès du directeur personnels navigants de la DSAC. L'intérêt pour les candidats est de disposer d'une offre de proximité.



© Richard METZGER / DGAC - STAC

# — LA DSAC EN 2024



# 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.

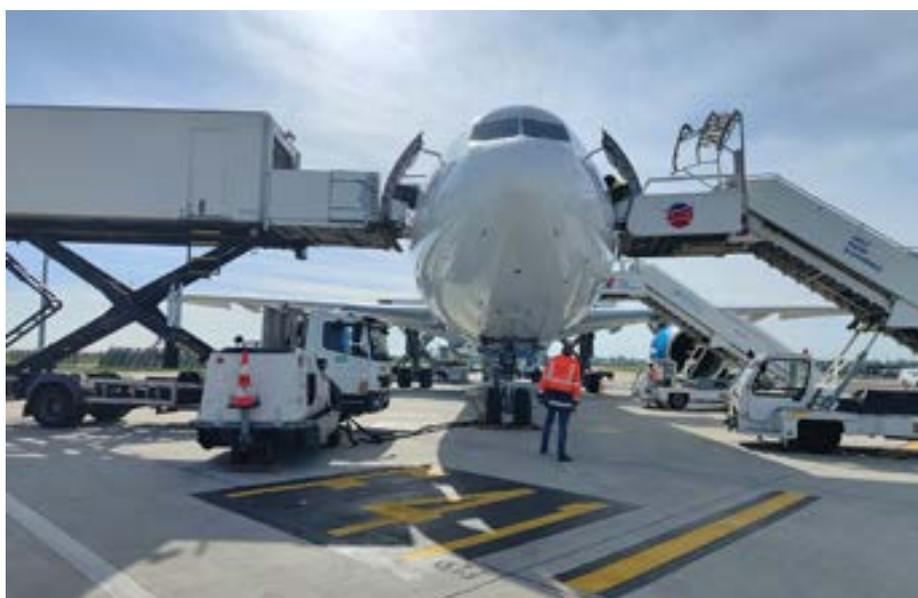
Elle certifie et surveille la plupart des acteurs de l'aviation civile, dans le cadre d'une approche basée sur les risques qui, outre la vérification de conformité, met l'accent sur les performances des opérateurs en matière de sécurité.

Elle est également responsable du respect des exigences de sûreté pour l'aviation civile. Elle conduit l'action régaliennne 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 partenaire privilégié de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Enfin, elle participe 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).

Poursuivre l'amélioration de la sécurité et de la sûreté, agir pour la transition écologique, améliorer la performance, renforcer l'insertion de l'autorité nationale de surveillance dans le monde aéronautique, intervenir en lien avec les territoires : la DSAC a défini ses priorités dans un plan stratégique visant à poursuivre son adaptation aux évolutions du secteur aérien sur la période 2020-2025.



© 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.

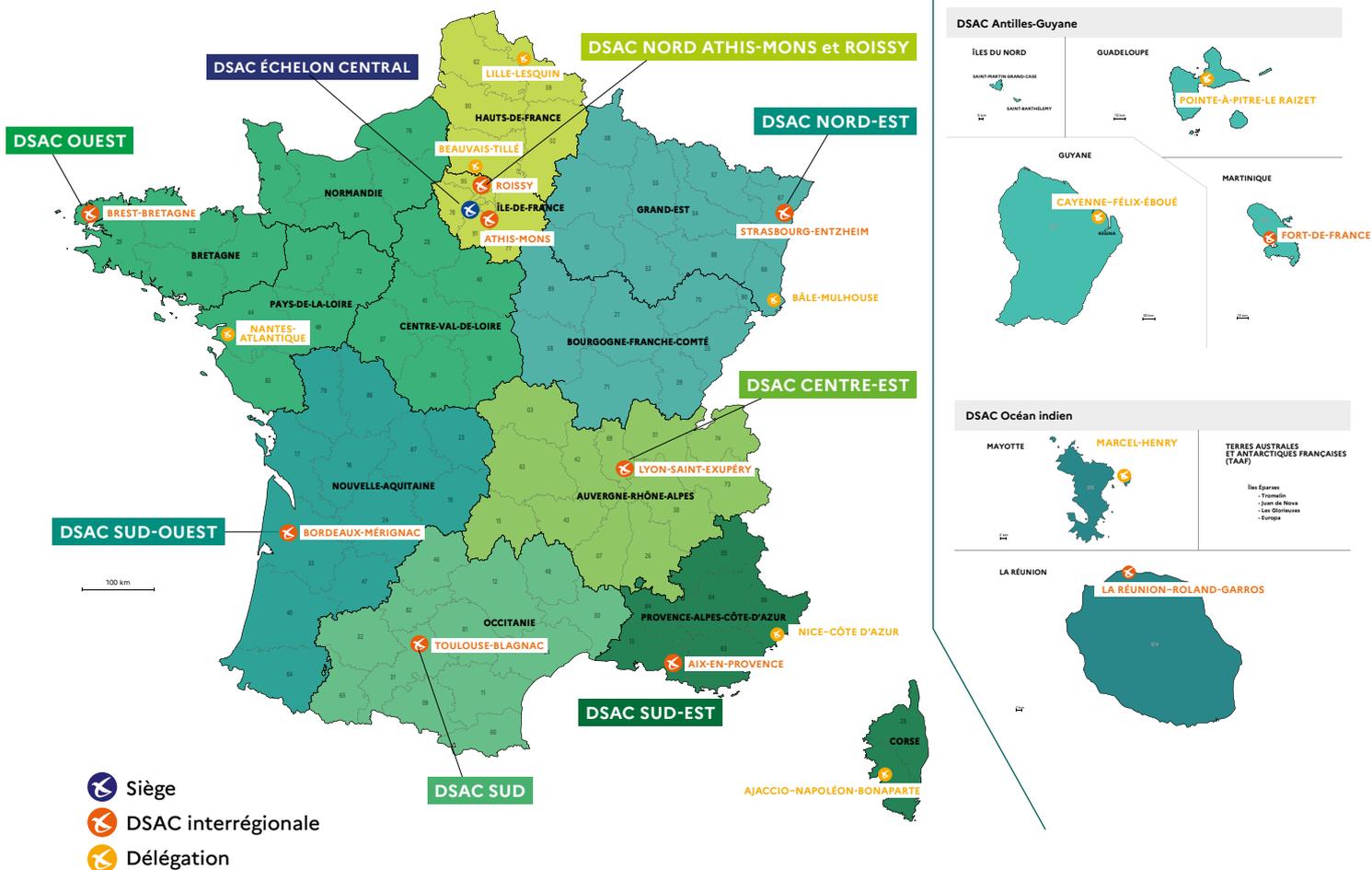
Sous réserve des compétences de l'échelon central, les directions interrégionales prennent les actions, les mesures et les décisions requises à l'égard des personnes et des organismes ou concernant des systèmes ou des matériels, dans les matières de sécurité et de sûreté. Les activités mentionnées sont 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 euro-

péens 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 pour la Polynésie Française, DAC-NC pour la Nouvelle-Calédonie, SEAC-WF pour Wallis et Futuna).





© Benoît Bleunven

# 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'occasion 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 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, de la DGA et d'OSAC pour un volume d'activité global en 2024 de 28 004 heures (DSAC : 4 450 heures; OSAC : 19 423 heures; DGA : 4 131 heures). La tendance haussière depuis 2022 se confirme en 2024 avec un regain d'activité par rapport à 2023.

# ORGANIGRAMME MAI 2025

## DSAC ANTILLES-GUYANE

 <b>CHEFFE DE CABINET</b> Céline MARIE-APPOLINE	 <b>ADJOINT TECHNIQUE</b> Eddy Michel BAZILE	 <b>DIRECTEUR</b> Yves-Marie TATIBOUËT
		<b>ADJOINT</b> N.

## DSAC CENTRE-EST

 <b>CHEFFE DE CABINET</b> Agnès ANDRIEUX-PASTRE	 <b>ADJOINT TECHNIQUE</b> Romain BEVILLARD	 <b>DIRECTRICE</b> Cécile DU CLUZEL
---	--	---

## DSAC NORD

 <b>CHEFFE DE CABINET</b> Christelle DÉGARDIN	 <b>ADJOINT TECHNIQUE</b> N. <b>DÉPARTEMENT SURVEILLANCE</b> Roissy CDG Julie ROUDET	 <b>DIRECTEUR</b> François THÉOLEYRE
---	---	--

## DSAC NORD-EST

 <b>CHEFFE DE CABINET</b> Delphine FOLLENIUS	 <b>ADJOINT TECHNIQUE</b> Christian BURGUN	 <b>DIRECTEUR</b> Emmanuel JACQUEMIN
--	--	--

## DSAC OCÉAN INDIEN

 <b>CHEF DE CABINET</b> Alain CAILLABET	 <b>ADJOINT TECHNIQUE</b> Laurent DÉMOUSTIER	 <b>DIRECTEUR</b> Christophe MORNON
---	--	---

## DSAC OUEST

 <b>CHEF DE CABINET</b> Stéphane MAINGUY	 <b>ADJOINT TECHNIQUE</b> Oliver NÉVO	 <b>DIRECTEUR</b> Étienne HERFELD
--	---	---

## DSAC SUD

 <b>CHEFFE DE CABINET</b> Frédérique MELOUS	 <b>ADJOINTE TECHNIQUE</b> Réjane LAVENAC	 <b>DIRECTEUR</b> Nicolas DUBOIS
---	---	--

## DSAC SUD-EST

 <b>CHEF DE CABINET</b> Sami HADJI	 <b>ADJOINTE TECHNIQUE</b> Valérie FULCRAND- VINCENT	 <b>DIRECTRICE</b> Emmanuelle BLANC
--	---	---

## DSAC SUD-OUEST

 <b>CHEF DE CABINET</b> Olivier VUILLEMIN	 <b>ADJOINT TECHNIQUE</b> Ivan-David NICOLAS p.i.	 <b>DIRECTRICE</b> Valérie PERNOT-BURCKEL
---	---	---

## DIRECTIONS INTERRÉGIONALES



**DIRECTEUR**  
Richard THUMMEL

**DIRECTEUR ADJOINT**  
Frédéric MÉDIONI



**DIRECTRICE DE CABINET**  
Bérioska MARCHANT



**ADJOINT À LA DIRECTRICE  
DE CABINET  
COMMUNICATION  
ET RELATIONS PUBLIQUES**  
Quentin GUIET



**DÉLÉGUÉE À LA STRATÉGIE**  
Maryse DEBUCHY



**CONSEILLER EN CHARGE  
DU PILOTAGE DES MISSIONS  
RÉGALIENNES**  
Serge BILLIOTTET



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



**MISSION  
SYSTÈMES D'INFORMATION**  
Nathanaël COTTAZ



**DIRECTRICE DE PROGRAMME  
QUALITÉ  
ET STANDARDISATION**  
Marie-Noëlle BRISSET



**DIRECTRICE DE PROGRAMME  
DÉVELOPPEMENT DURABLE**  
Florence LEBLOND



**DIRECTEUR DE PROGRAMME  
DRONES**  
David COMBY



**DIRECTRICE DE PROGRAMME  
CYBERSÉCURITÉ**  
Anne FRISCH



**DIRECTEUR DE PROGRAMME  
PROJETS STRATÉGIQUES  
ET ÉMERGENTS**  
Patrice DESVALLÉES



**DIRECTEUR DE PROGRAMME  
INNOVATION**  
Point focal VTOL et dirigeables  
Thierry ALLAIN



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



**CHARGÉ DE MISSION  
ASSISTANCE EN ESCALE**  
Yannick DEFRENCE



**CHARGÉ DE MISSION  
ATM AVANCÉ**  
Antoine MARTIN

## RESSOURCES ET COMPÉTENCES

 <b>DIRECTRICE</b> Naima LAGDAA	<b>CHARGÉS DE MISSION</b>  <b>CONSEILLER JURIDIQUE</b> Frédéric CHOISSELET	<b>PÔLES</b>  <b>SYNTHÈSE ET PILOTAGE DES RESSOURCES HMAINES</b> Rémy JAEC	 <b>PILOTAGE DE LA FORMATION ET DES COMPÉTENCES</b> Isabelle SALHI	 <b>PILOTAGE DES RESSOURCES FINANCIÈRES</b> Christelle BARREAU

## COOPÉRATION EUROPÉENNE ET RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ

 <b>DIRECTEUR TECHNIQUE</b> Nicolas MARCOU	<b>PÔLES</b>  <b>CONSEILLÈRE TECHNIQUE DU DIRECTEUR</b> Pascale ROBERT	 <b>PERSONNELS AVIATION CIVILE</b> Frantz CHOUT	 <b>AÉRONEFS ET OPÉRATIONS AÉRIENNES</b> Olivier OUTTIER	 <b>SÉCURITÉ AÉROPRUTAIRE</b> Thomas IACONO

## PERSONNELS NAVIGANTS

 <b>DIRECTEUR TECHNIQUE</b> Didier ROUZET	<b>CHARGÉS DE MISSION</b>  <b>PILOTAGE PROCESSUS PN</b> Bruno HALLER	<b>PÔLES</b>  <b>EXAMEN</b> Anne SÉRÉ	 <b>EXPERTISE PERSONNELS NAVIGANTS</b> François COUGNAUD	 <b>FORMATION, ÉCOLES ET SIMULATEURS</b> Maxime ALIROT			
					 <b>ADJOINTE</b> Muriel BELZUNCE	 <b>MÉDICAL</b> René GERMA	 <b>LICENCES</b> Jean-Marc LAPENE
					 <b>ADJOINT PNT</b> François COUGNAUD	 <b>MODERNISATION DU DOMAINE PN N.</b>	

## NAVIGABILITÉ ET OPÉRATIONS

 <b>DIRECTEUR TECHNIQUE</b> François-Xavier DULAC	<b>CHARGÉS DE MISSION</b>  <b>NAVIGABILITÉ</b> Mathieu BUISSON	 <b>QUALITÉ ET COMMUNICATION</b> Murielle SUFFRIN	<b>PÔLES</b>  <b>MÉTHODE, QUALITÉ ET COMPÉTENCES</b> Sylvie MORALES	 <b>INSPECTION AU SOL DES AÉRONEFS</b> Jérôme HAMON					
					 <b>ADJOINTE</b> Carole LENCK	 <b>HÉLICOPTÈRES ET AVIATION GÉNÉRALE</b> Jean-Pierre DANTART	 <b>SURVEILLANCE TECHNIQUE DES OPÉRATEURS DRONES</b> Alain BELLARD	 <b>NAVIGABILITÉ</b> Benoît PINON	 <b>OPÉRATIONS AVIONS</b> Andy DUFOUR
					 <b>ADJOINT</b>	 <b>ADJOINT</b>	 <b>SYSTÈMES ET TECHNIQUES</b> Sébastien SERVAIN	 <b>OPS HÉLICOPTÈRES, AVIATION GÉNÉRALE ET DRONES</b> Julien SCHMIT	

## AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE

 <b>DIRECTEUR TECHNIQUE</b> Jean-Claude GOUHOT	<b>PÔLES</b>  <b>AÉROPORTS</b> Sylvain DE BUYSER	 <b>APTITUDES DES PERSONNELS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE</b> Fabrice ÉTARD	 <b>CERTIFICATION DES PRESTATAIRES DE SERVICE DE NAVIGATION AÉRIENNE</b> N.	 <b>SYSTÈMES ET MATÉRIELS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE</b> Antoine HERVÉ

## SÛRETÉ

 <b>DIRECTRICE TECHNIQUE</b> Frédérique GÉLY	<b>CHARGÉE DE MISSION</b>  <b>FRET</b> Nathalie VÉGA	<b>PÔLES</b>  <b>PERFORMANCE</b> Emmanuelle PÉRIILLAT	 <b>RÉFÉRENTIELS ET APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION</b> Jonathan BERTOUT	 <b>PILOTAGE DE LA SURVEILLANCE</b> Michel EL MAARI

# LE MOT DES TERRITOIRES



## DSAC Antilles-Guyane

Directeur : **Yves Tatibouët**

En 2024, l'activité de surveillance des exploitants d'aéroport a été particulièrement intense : audits des aéroports de Martinique et de Maripasoula en Guyane, mise en place d'un plan d'actions à Saint-Barthélemy, ainsi que des évolutions en matière de sûreté pour l'exploitant aéroportuaire de Cayenne. Je salue également la vitalité du domaine « transport aérien », qui a assuré l'instruction de 2 CTA<sup>1</sup>, mené avec succès des actions de coopération dans le domaine RAMP<sup>2</sup> et initié la surveillance des opérateurs de drones. Enfin, le changement de nom de l'aéroport de Guadeloupe Maryse-Condé et les actions liées aux droits de trafic ont mobilisé les équipes des domaines régaliens.

1. Certificat de transporteur aérien.

2. Une inspection RAMP est une vérification inopinée de la conformité d'un aéronef, de son équipage et de sa documentation, réalisée sur l'aire de trafic pour assurer la sécurité des opérations.



## DSAC Centre-Est

Directrice : **Cécile du Cluzel**

En 2024, outre les missions de surveillance classiques, la DSAC Centre-Est a concentré une partie de son action sur la régularisation et la mise aux normes d'hélistations. Cette démarche a notamment concerné les centres hospitaliers et les zones de montagne, afin d'améliorer la sécurité des sites utilisés pour le transport de passagers et les opérations de secours. Nous avons également été mobilisés par l'accompagnement des AFIS d'une dizaine d'aérodromes régionaux, le suivi d'opérateurs en difficulté et l'ouverture de trois écoles de pilotage et de quatre nouvelles bases d'école. Enfin, autres événements marquants sur notre territoire : le renouvellement de la LAT du Puy, la fermeture de l'aérodrome d'Oyonnax et la multiplication de l'accueil sur les aérodromes des grands rassemblements des gens du voyage.



## DSAC Nord

Directeur : **François Théoleyre**

L'activité de la DSAC Nord en 2024 a été particulièrement marquée par la tenue des Jeux olympiques et paralympiques. Le travail de coordination et de supervision réalisé a fortement resserré les liens entre l'ensemble des acteurs institutionnels, avec une capitalisation qui sera fructueuse pour les années à venir. En 2024 s'est par ailleurs concrétisé le nouveau rôle confié à la DSAC-N d'accompagnement des préfets pour les études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE). À CDG, l'année s'est terminée avec la restitution des travaux de définition des objectifs de réduction des nuisances et le lancement d'une vaste consultation du public. Le processus est en passe d'aboutir à Orly avec l'introduction d'exigences de performances acoustiques des aéronefs à un niveau sans égal en Europe et un durcissement des dérogations au couvre-feu. Enfin à Lille, l'EIAE a objectivé les nuisances causées par l'aéroport.



## DSAC Nord-Est

Directeur : **Emmanuel Jacquemin**

2024 a été une année bien remplie pour la DSAC Nord-Est. Nous avons multiplié les opérations de promotion des bonnes pratiques de sécurité et de sûreté, avec deux séminaires à l'intention des pilotes instructeurs, à Reims et à Dijon, un cycle de webinaires mensuels à destination des aéroclubs (DTO), et l'organisation à l'aéroport de Strasbourg d'un séminaire sûreté avec nos exploitants d'aéroport certifiés et leurs sous-traitants, soit une trentaine de participants. Autre fait marquant : la réorganisation de notre direction. Les divisions Opérations aériennes et Personnels navigants ont remplacé les divisions Transport aérien et Aviation générale. Cette restructuration vise à renforcer l'efficacité opérationnelle de nos processus de surveillance.



## DSAC Océan-Indien

Directeur : **Christophe Mornon**

Cette fin d'année a été marquée par la mobilisation de nos équipes pour rétablir les opérations aériennes à Mayotte après le passage du cyclone Chido. Mais nous avons aussi travaillé autour de la prévention des nuisances sonores des hélicoptères et de l'aviation légère, avec la publication d'un guide de pilotage (voir p. 11), l'élaboration d'un projet de charte et des campagnes de mesures acoustiques. Autre sujet majeur, notre accompagnement de l'aéroport de Pierrefonds pour parvenir à redimensionner ses effectifs face à la baisse de son trafic aérien. Enfin, nous avons lancé une expérimentation de visibilité électronique, qui permet aux pilotes de tous types d'aéronefs de voir et d'être vus, dans l'objectif d'un partage du ciel encore plus sûr.



## DSAC Ouest

Directeur : **Étienne Herfeld**

La DSAC Ouest a été affectée fin 2023 par le foudroiement de la tour de contrôle de Brest-Bretagne. Son cadre de permanence a été immédiatement sollicité pour donner l'alerte. Elle s'est impliquée toute l'année 2024 dans la remise en état des installations, en interface avec le sous-préfet. L'activité de la DSAC-O a surtout été marquée par le lancement d'un appel d'offres en vue d'attribuer la concession d'exploitation de l'aéroport de Nantes pour quarante ans. Contribuant à l'élaboration du cahier des charges, elle s'est occupée des études et de la mise à jour des règlements pour réduire les nuisances sonores. Elle assure également le suivi du couvre-feu. Enfin, la DSAC-O a été fortement mobilisée pour le 80<sup>e</sup> anniversaire du DDAY, d'une rare ampleur, et pour le mondial de l'ULM qui s'est déroulé à Blois.





## DSAC Sud

Directeur : **Nicolas Dubois**

Il m'est difficile de choisir parmi tous les sujets qui ont marqué l'année, tant celle-ci a été dense dans tous nos domaines d'activité. La décentralisation de l'aéroport Nîmes-Grandes-Provence Méditerranée, le rapprochement avec la DSAC Sud-Ouest autour de la complémentarité des aéroports de Tarbes et de Pau, ou encore, à Toulouse-Blagnac, la restitution des conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) et la signature du pacte gagnant-gagnant nous ont largement mobilisés. Mais comment ne pas évoquer aussi le premier vol de l'INTEGRAL-E, premier avion électrique certifié par l'EASA, ou la journée interservices de sensibilisation à la sûreté du site de Blagnac qui a réuni agents de la DGAC, de la DGA et de la GTA ?



## DSAC Sud-Est

Directrice : **Emmanuelle Blanc**

À la DSAC Sud-Est, l'année 2024 a été marquée par des travaux soutenus de partenariat avec les préfetures et les aéroports. Ils ont permis de faire face aux grands événements tenus à Nice, à Marseille, dans le Var et en Corse (voir « Faits marquants »), et à l'ouverture, selon le calendrier prévu, du cœur d'aéroport modernisé au Terminal 1 de Marseille-Provence. Une réflexion environnementale d'envergure a aussi été engagée autour de cet aéroport, en particulier sur la nuit (étude d'impact selon l'approche équilibrée).



## DSAC Sud-Ouest

Directrice : **Valérie Pernot-Burckel**

Au-delà de la reprise du trafic aérien et du développement de nouveaux projets aéronautiques en Nouvelle-Aquitaine, ce qui, à mes yeux, a marqué l'année 2024, c'est la recherche constante de l'équilibre. Équilibre entre développement économique, préservation de l'environnement et respect de la sécurité. Mais aussi entre les acteurs : collectivités, riverains, associations, start-ups et industriels aéronautiques, etc. Cette approche équilibrée s'inscrit dans un développement raisonné et durable du territoire. Préserver les aérodromes contribue au désenclavement mais prépare aussi aux usages et aux aéronefs de demain. Portée par la décarbonation, la mobilité aérienne est en train de se réinventer, et nous l'accompagnons, au sein d'une communauté plus large que celle du monde aéronautique mais tout aussi investie.



# 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 31/12/2024
Échelon central	262
Antilles-Guyane	39
Centre-Est	59
Nord	129
Nord-Est	55
Ouest	81
Océan-Indien	27
Sud	58
Sud-Est	77
Sud-Ouest	51
<b>Total</b>	<b>838</b>

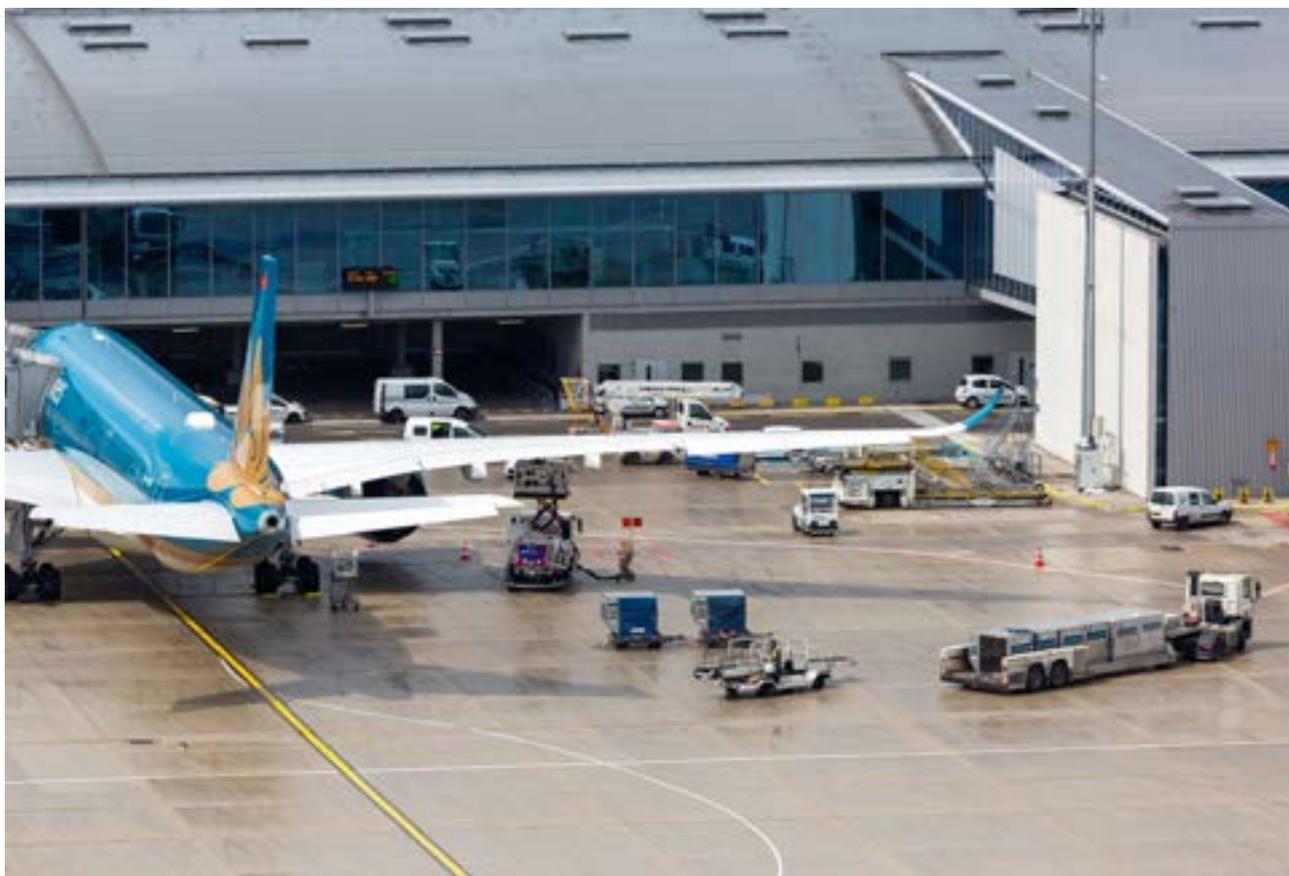
## Licences de surveillance

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 trois niveaux, ces qualifications se répartissent depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2024 en quatre niveaux.

Nombre d'agents détenteurs d'une licence de surveillance au 31/12/2024 à la DSAC	Aéro-dromes	Navigation aérienne	Aéronefs	Opérations aériennes	Personnels navigants	Sûreté	Environnement	Total
	105	63	12	184	124	106	33	627

Nombre de qualifications détenues par les agents DSAC au 31/12/2024 :  
(certains agents sont détenteurs de plusieurs qualifications)

	Aéro-dromes	Navigation aérienne	Aéronefs	Opérations aériennes	Personnels navigants	Sûreté	Environnement	Total
Niveau 1	29	26	2	65	62	48	22	254
Niveau 2	142	72	1	133	79	52	18	497
Niveau 3	28	17	13	40	19	13	6	136
Niveau 4	12	9	5	26	12	10	4	78
<b>Total</b>	<b>211</b>	<b>124</b>	<b>21</b>	<b>264</b>	<b>172</b>	<b>123</b>	<b>50</b>	<b>965</b>



© Richard METZGER / DGAC - STAC

## Autres licences

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. De nouvelles qualifications ont été ajoutées à la licence ATREEA fin 2024 : autorisations de transport aérien (MDA) et immatriculations d'aéronefs (MDI). Les titulaires de ces deux dernières qualifications sont en cours de grand-périsation.

	Aménagement du territoire, régulation économique et espace aérien (ATREEA)	Réglementation, qualité et sécurité (RQS)	Total
<b>Nombre d'agents détenteurs d'une licence – hors surveillance – au 31/12/2024</b>	<b>85</b>	<b>29</b>	<b>114</b>

Licence « aménagement du territoire, régulation économique et espace aérien » (ATREEA) – qualifications valides au 31/12/2024 :

(certains agents sont détenteurs de plusieurs qualifications)

	Aménagement du territoire	Régulation économique	Espace aérien	Total
Niveau 1	23	12	15	50
Niveau 2	12	16	14	42
Niveau 3	4	3	4	11
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>103</b>

Licence « réglementation, qualité, sécurité » (RQS) – qualifications valides au 31/12/2024 :

(certains agents sont détenteurs de plusieurs qualifications)

	Réglementation technique de sécurité	Qualité	Sécurité	Total
Niveau 1	2	3	7	12
Niveau 2	7	3	1	11
Niveau 3	5	3	2	10
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>33</b>



© 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
<b>Total</b>	<b>33,52</b>	<b>32,63</b>

### Redevances de surveillance et de certification

	Encaissements au 31/12/2024 (€)
Redevance d'exploitant d'aéronef	11 667 772
Redevance de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome	13 223 079
Redevance de sûreté aérienne de transporteur	1 387 717
Redevance d'organisme de formation de personnels navigants	456 734
Redevance d'examen	1 770 640
Redevance de titre de personnel de l'aviation civile	808 733
Redevance de programme de formation	2 412
Redevance de qualification d'entraîneur synthétique de vol	477 000
Redevance de dispositif de sûreté	794 998
Redevance d'aptitude au vol	100 880
<b>Total</b>	<b>30 689 966</b>

# 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 règles mondiales 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 amenés à examiner les propositions de textes.

Enfin, la DSAC rédige les textes réglementaires ou législatifs nationaux dans les domaines hors 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 textes clés de 2024

### 1321 À LA FRANÇAISE

- L'arrêté du 8 juillet 2024 fixe les règles encadrant le maintien de la navigabilité des aéronefs civils immatriculés en France, ainsi que les produits, pièces et équipements aéronautiques destinés à ces appareils. Ce texte définit également les conditions d'agrément des organismes et personnels participant à ces tâches. Sont visés les aéronefs exclus de la compétence de l'EASA, dits de « l'Annexe I », et plus spécifiquement les aéronefs non légers ou qui réalisent du transport aérien commercial.

L'arrêté a été élaboré comme texte miroir du règlement européen (UE) n° 1321/2014, raison pour laquelle il est désigné « 1321 à la française ». Bien que modifié pour le rendre compatible avec les aéronefs « Annexe I », l'arrêté reprend donc la structure et le niveau d'exigence que l'on trouve dans la réglementation européenne équivalente.

À terme, l'arrêté est appelé à être complété par l'équivalent de la Partie-ML du règlement (UE) n° 1321/2014, et ainsi à concerner également les aéronefs légers, quel que soit leur régime d'exploitation.

### ULM-S

À la mi-2023, la DSAC a lancé des travaux visant à établir un cadre réglementaire adapté à l'embarquement de nouvelles technologies sur certains ULM, notamment l'installation de turbines pour les aéronefs de classe 3. Cette démarche nécessitait une extension du cadre posé par l'arrêté de 1998, afin d'augmenter les seuils de masse autorisés et d'intégrer dans la réglementation nationale des aéronefs auparavant soumis à la compétence de l'EASA. Le choix a été fait d'un arrêté autonome, l'arrêté du 13 août 2024 relatif à ces nouveaux ULM dits « spéciaux » (ULM-S), qui laisse inchangées par ailleurs les dispositions qui s'appliquent aux six classes d'ULM « classiques » de l'arrêté de 1998. Cette nouvelle masse maximale pourrait, dans un second temps, être étendue aux machines à motorisation électrique, afin qu'elles puissent offrir une autonomie accrue.

### CHEA AWO

L'arrêté du 27 août 2024, modifiant celui du 28 août 2002 relatif à l'homologation et aux procédures des exploitants d'aérodromes, dit « arrêté CHEA », a introduit un cadre réglementaire national permettant d'autoriser, sur demande des exploitants, des opérations avec crédits opérationnels pour la desserte des aérodromes non certifiés selon les normes de l'Union européenne. Ce nouvel arrêté, qui décline des dispositions techniques européennes du règlement délégué (UE) 2022/208 de la Commission du 14 décembre 2021 déjà applicables aux principaux aéroports français disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen, permettra donc aux exploitants d'aérodromes de moindre envergure qui le souhaitent d'accueillir eux aussi des aéronefs équipés de systèmes de vision augmentée, dits « EFVS » (*Enhanced Flight Vision System*).

### SECOURS HÉLIPORTÉ MONTAGNE

En France, les missions de secours en montagne, été comme hiver, peuvent être assurées par des exploitants privés d'hélicoptères monoturbinés, en complément des opérateurs étatiques, notamment lorsque leurs moyens s'avèrent insuffisants. Toutefois, le règlement européen AIROPS interdit l'utilisation de ces aéronefs pour des missions de secours médicalisé urgent dans des zones où un atterrissage forcé sécurisé en cas de panne moteur n'est pas possible, comme les zones de montagne. Néanmoins, la réglementation européenne autorise les États à définir, au niveau national, des exigences spécifiques pour certaines activités, comme les opérations de recherche et sauvetage. Dans ce cadre, l'arrêté du 11 avril 2024 encadrant l'utilisation d'hélicoptères pour les secours en montagne établit un équilibre pragmatique. Il réserve les vols aux appareils biturbines lorsqu'ils respectent les exigences d'AIROPS, tout en autorisant un recours limité aux monoturbinés lorsque le déploiement rapide d'un hélicoptère biturbine serait incompatible avec l'urgence vitale de la mission.



© DSAC

# Liste des textes européens relatifs à la sécurité aérienne publiés en 2024

## RÈGLEMENT DE BASE

- Règlement délégué (UE) 2024/1403 de la Commission du 12 mars 2024 complétant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en établissant les conditions et procédures d'accréditation des entités qualifiées par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.
- Règlement délégué (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle et modifiant les règlements (CE) n° 300/2008, (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 et (UE) 2019/2144 et les directives 2014/90/UE, (UE) 2016/797 et (UE) 2020/1828 (règlement sur l'intelligence artificielle).

## RÈGLEMENTS « UAS ET VCA » (LIÉS À L'OPINION 03/2023)

- Règlement délégué (UE) 2024/1107 de la Commission du 13 mars 2024 complétant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées pour le maintien de la navigabilité des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord certifiés et de leurs composants, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.
- Règlement délégué (UE) 2024/1108 de la Commission du 13 mars 2024 modifiant le règlement (UE) n° 748/2012 en ce qui concerne la navigabilité initiale des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord soumis à certification et le règlement délégué (UE) 2019/945 en ce qui concerne les systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et les exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord. Modification des règlements IAW (navigabilité initiale) et UAS 2019/945.
- Règlement d'exécution (UE) 2024/1109 de la Commission du 10 avril 2024 portant modalités d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences et les procédures administratives applicables aux autorités compétentes pour la certification, la supervision et le contrôle de l'application du maintien de la navigabilité des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord certifiés,

et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2023/203.

- Règlement d'exécution (UE) 2024/1110 de la Commission du 10 avril 2024 modifiant le règlement (UE) n° 748/2012 en ce qui concerne la navigabilité initiale des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord soumis à certification et le règlement d'exécution (UE) 2019/947 en ce qui concerne les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Modification des règlements IAW (navigabilité initiale) et UAS 2019/947.
- Règlement d'exécution (UE) 2024/1111 de la Commission du 10 avril 2024 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011, le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, le règlement (UE) n° 965/2012 et le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne l'établissement d'exigences pour l'exploitation d'aéronefs avec équipage à capacité de décollage et d'atterrissage verticaux. Modification des règlements Aircrew, SERA, AROPS et ATM/ANS.

## IDENTIFICATION DES DRONES

Décision d'exécution (UE) 2024/2103 de la Commission du 30 juillet 2024 concernant la norme harmonisée relative à l'identification directe à distance des aéronefs sans pilote élaborée à l'appui du règlement délégué (UE) 2019/945.

## LICENCES

Règlement d'exécution (UE) 2024/2076 de la Commission du 24 juillet 2024 modifiant les règlements (UE) n° 1178/2011 et (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne la clarification des exigences applicables aux copilotes de relève en croisière, la mise à jour des exigences relatives à l'octroi de licences aux personnels navigants et à la certification médicale et les améliorations apportées dans le domaine de l'aviation générale (« FCL omnibus »).

## NAVIGABILITÉ ET OPÉRATIONS

- Règlement d'exécution (UE) 2024/2076 (cf. ci-dessus).
- Règlement d'exécution (UE) 2024/2954 de la Commission du 29 novembre 2024 modifiant le règlement (UE) 2015/640 en ce qui concerne l'intro-

duction de nouvelles exigences de navigabilité supplémentaires.

### AÉRODROMES

- Règlement d'exécution (UE) 2024/894 de la Commission du 13 mars 2024 modifiant le règlement (UE) n° 139/2014 en ce qui concerne les comptes rendus d'événements.
- Règlement délégué (UE) 2024/1400 de la Commission du 13 mars 2024 modifiant le règlement (UE) n° 139/2014 en ce qui concerne la sécurité des aérodromes, le changement d'exploitant d'aérodrome et les comptes rendus d'événements (issu de l'opinion 04/2023).

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

- Règlement d'exécution (UE) 2024/1601 de la Commission du 30 mai 2024 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) 2024/3137 de la Commission du 31 décembre 2024 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.

### ÉQUIPEMENTS ATM/ANS, CIEL UNIQUE (SERA) ET AÉRODROMES (IR/ADR)

- Règlement d'exécution (UE) 2024/403 de la Commission du 30 janvier 2024 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne la définition de SIGMET et certaines exigences applicables aux vols selon les règles de vol à vue spéciaux et aux autorisations du contrôle de la circulation aérienne.
- Règlement d'exécution (UE) 2024/404 de la Commission du 30 janvier 2024 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 en ce qui concerne les mises à jour des dispositions pertinentes de l'OACI, l'exécution de la procédure en cas de panne des communications radio et la suppression du supplément à l'annexe dudit règlement.
- Règlement délégué (UE) 2024/405 de la Commission du 30 janvier 2024 modifiant le règlement (UE) n° 139/2014 en ce qui concerne l'utilisation de signaux en cas de défaillance des communications radio.
- Règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

# Liste des textes nationaux relatifs à la sécurité aérienne publiés en 2024

## NAVIGABILITÉ ET OPÉRATIONS

- Arrêté du 9 avril 2024 modifiant l'arrêté du 18 août 2016 relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012.
- Arrêté du 11 avril 2024 fixant les conditions d'utilisation d'hélicoptères pour des opérations de secours en zone de montagne.
- Arrêté du 24 juin 2024 relatif à l'interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité de certains transporteurs aériens extracommunautaires.
- Arrêté du 8 juillet 2024 modifiant l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.
- Arrêté du 8 juillet 2024 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs civils immatriculés en France, exclus du champ de compétences de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et des produits, pièces et équipements aéronautiques destinés à y être installés, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

- Arrêté du 13 août 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés spéciaux (ULM-S).

## PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE

Arrêté du 6 juin 2024 modifiant l'arrêté du 19 mai 2020 relatif à l'autorisation de vol solo sans supervision (« ABL » – autorisation de base LAPL) accordée aux élèves pilotes qui suivent une formation de pilote d'aéronef léger (LAPL), préalablement à la délivrance d'une licence de pilote LAPL pour avions, LAPL(A).

## AÉRODROMES

- Décret n° 2024-545 du 13 juin 2024 modifiant les dispositions relatives à la prévention du risque animalier sur les aérodromes.
- Arrêté du 13 juin 2024 relatif à la prévention du risque animalier sur les aérodromes.
- Arrêté du 27 août 2024 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

# Liste des amendements adoptés par l'OACI en 2024

La lettre aux États est 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 2024 sont mentionnées ci-dessous :

- |  |   |  |
|--|---|--|
| • 2024/28 : Adoption de l'Amendement n° 179 de l'Annexe 1          | • 2024/36 : Adoption de l'Amendement n° 25 de l'Annexe 6, partie 3  | • 2024/45 : Approbation des Amendements n°s 11, 10 et 3 des PANS-OPS, volumes I, II et III, respectivement |
| • 2024/34 : Adoption de l'Amendement n° 49 de l'Annexe 6, partie 1 | • 2024/37 : Adoption de la première édition de l'Annexe 6, partie 4 |  |
| • 2024/35 : Adoption de l'Amendement n° 41 de l'Annexe 6, partie 2 | • 2024/38 : Adoption de l'Amendement n° 110 de l'Annexe 8           |  |

# PERSONNELS NAVIGANTS

La DSAC certifie la conformité, la qualité des formations, et le maintien des compétences des personnels navigants professionnels et privés 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 agréee et surveille les médecins examinateurs et les centres d'expertise aéromédicaux en charge de certifier l'aptitude médicale des personnels navigants techniques et commerciaux. Les cas de recours, de demande 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 région. 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 2024

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 <sup>1</sup> /A	1122
	ATPLH /IFR	5
	ATPLH /VFR	14
	CPL <sup>2</sup> Avion	11
	CPL Hélicoptère	102
	CB IR <sup>3</sup>	10
	IR <sup>4</sup>	113
	CCA <sup>5</sup>	2569
	Parachutiste professionnel	21
Navigants non professionnels	LAPL(A) <sup>6</sup> / PPL(A) <sup>7</sup>	245
	LAPL(H) / PPL(H)	96
	BIR <sup>8</sup>	16
	ULM / IULM <sup>9</sup>	23 / 3
	BPL <sup>10</sup>	35
	Télépilotes CATS <sup>11</sup> /CATT <sup>12</sup>	983 / 976

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 2024

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)	447
Pilote de ligne avion ATPL (A)	236
Pilote professionnel hélico CPL (H)	56
Pilote de ligne hélico ATPL (H)	7
IR Avion	478
IR Hélico	44
Parachutiste professionnel	13
CCA	2019

## Nombre de mentions de compétences linguistiques délivrées ou prorogées (FCL.055) en 2024

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).

	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Échec
Examen SOL – FCL.055B VFR (initial et prorogation)	75	78	21	31
Examen SOL – FCL.055D (IFR)	110	336	32	9
Examen SOL – Prorogation FCL.055 D	122	142	10	18
Examen VOL – Prorogation FCL.055 D	59	292	-	1

## Nombre d'organismes de formation des personnels navigants enregistrés au 31/12/2024, 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)	35	1	19	41	8	11	2	10	18	18	163
Organismes de formation déclarés (DTO)	1	13	88	118	128	135	8	90	67	95	743
Organismes de formation d'instructeurs ULM (IULM)	0	0	2	13	3	2	0	6	4	6	36
Écoles de formation PNC agréées (CCA)	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12

## Nombre de moyens de simulation certifiés par la DSAC et valides au 31/12/2024

Simulateurs de vol (FFS) avion	74
Simulateurs de vol (FFS) hélicoptère	15
Entraîneurs au vol (FTD) avion	10
Entraîneurs au vol (FTD) hélicoptère	9
Entraîneurs aux procédures de vol et de navigation (FNPT) avion	98
Entraîneurs aux procédures de vol et de navigation (FNPT) hélicoptère	14
Systèmes basiques d'entraînement aux instruments (BITD)	2

La DSAC a par ailleurs audité 38 exploitants FSTD.

## Titres aéronautiques valides au 31/12/2024<sup>1</sup>

Navigants professionnels	Pilote professionnel avion CPL (A)	6 467
	Pilote de ligne avion ATPL (A)	8 289
	Pilote en équipage multiple avion MPL (A)	12
	Pilote professionnel hélico CPL (H)	1 247
	Pilote de ligne hélico ATP L(H)	257
	Parachutiste professionnel	341
Navigants non professionnels	Pilote d'aéronef léger avion (LAPL A)	4 081 <sup>2</sup>
	Pilote d'aéronef léger hélicoptère (LAPL H)	49
	Pilote privé avion PPL(A)	21 577
	Pilote privé hélico PPL(H)	935

## Licences de navigants délivrées en 2024

Navigants professionnels	Pilote professionnel avion CPL (A)	781
	Pilote de ligne avion ATPL (A)	434
	Pilote en équipage multiple avion MPL (A)	7
	Pilote professionnel hélico CPL (H)	112
	Pilote de ligne hélico ATP L(H)	10
	Parachutiste professionnel	17
Navigants non professionnels	Pilote d'aéronef léger (avion) LAPL (A)	267
	Pilote d'aéronef léger (hélicoptère) LAPL (H)	4
	Pilote privé avion PPL (A)	1 804
	Pilote privé hélico PPL (H)	68
	Planeurs	554
	Ballons	39
	ULM	1 520

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 31/12/2024

Centres aéromédicaux	8
Médecins classe 1	46
Médecins classe 2	484

L'aptitude médicale des pilotes détenteurs d'une licence professionnelle (ATPL, MPL ou CPL) peut être évaluée uniquement par les centres d'expertise ou 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 2024

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.

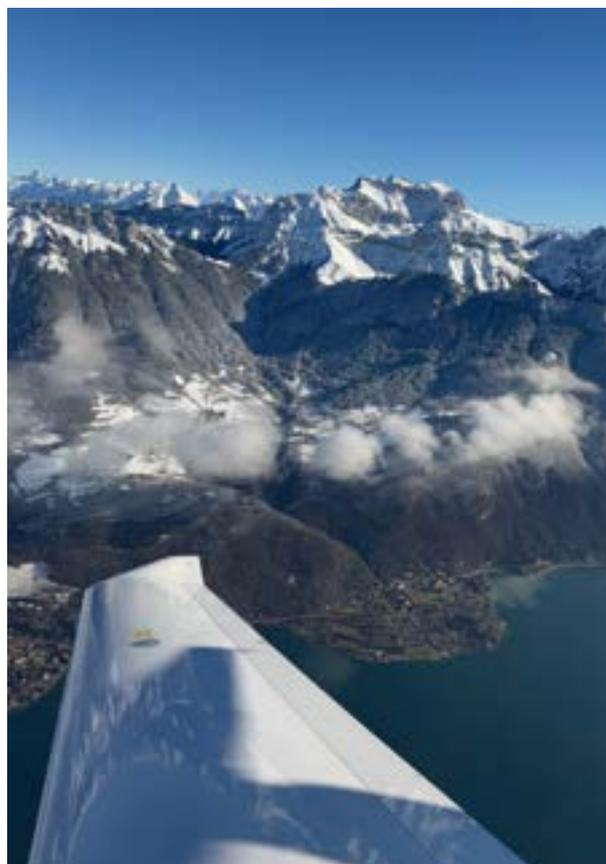
Décisions relevant du pôle médical	1237
Dossiers d'inaptitude définitive et d'imputabilité traités par le CMAC	146

## Transferts de dossiers médicaux entre autorités en 2024

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	400
Transferts extra-européens	N/A
Authentifications FAA <sup>1</sup>	286
<b>Total</b>	<b>686</b>

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 31/12/2024
CAT-A	67 dont 5 créations en 2024
CAT-H	36
NCC	58
SPO	186
Ballon	174
Exploitants de drones enregistrés en France (hors Nouvelle-Calédonie)	Nombre d'exploitants enregistrés en France : 148 874, dont 118 196 aéromodélistes / 87 821 en catégorie Ouverte / 18 191 en scénarios standard en catégorie Spécifique / 1 LUC
AG91	277



© DSAC

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.

	<b>Nombre d'actions de surveillance menées en 2024</b>
CAT-A et CAT-H	228 audits et inspections, dont 17 audits mutualisés au niveau national 76 observations de cours au sol et d'instances du système de gestion 156 inspections en vol et 147 inspections en formation
NCC	15 audits et inspections
SPO	92, dont 85 audits et inspections
Ballons	56, dont 41 audits et 15 inspections à distance
Drones	177, dont 111 contrôles documentaires, 6 inspections et 59 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.

	<b>Nombre d'actions de certification menées en 2024</b>
CAT-A et CAT-H	4915 dossiers, dont 2578 autorisations
NCC	131 dossiers, dont 46 autorisations et 4 dérogations
SPO	1002, dont 181 déclarations/modifications de déclarations, 121 autorisations et 545 avis
Ballons	97
Drones	565 dossiers liés aux AE, dont 416 dossiers SORA/PDRA

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.

<b>Nombre de contrôles sur aéronefs desservant la France en 2024</b>	<b>2116</b>
Dont sur aéronefs étrangers (SAFA/SACA)	1552
Dont sur aéronefs français (SANA)	564

*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.

<b>Nombre de manifestations aériennes instruites (avis techniques) en 2024</b>	<b>216</b>
<b>Nombre de manifestations aériennes contrôlées en 2024</b>	<b>28</b>

# 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 <sup>1</sup> avec un certificat d'examen de navigabilité (CEN) valide au 31/12/2024	7 269
Dont CMPA <sup>2</sup>	763
Nombre d'aéronefs exploités en transport aérien commercial	956
Nombre d'aéronefs exploités hors transport aérien commercial (aviation générale, travail aérien, formation, etc.)	6 313

Nombre d'aéronefs en annexe I <sup>3</sup> avec un certificat de navigabilité valide au 31/12/2024	2 784
Dont détenteurs d'un CDN <sup>4</sup>	245
Dont détenteurs d'un CDNS <sup>5</sup>	83
Dont détenteurs d'un CNRA <sup>6</sup>	1 370
Dont détenteurs d'un CNRAC <sup>7</sup>	432
Dont détenteurs d'un CNSK <sup>8</sup>	313
Dont détenteurs d'un CDNR <sup>9</sup>	341

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 2024

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	399 (- 33 sur un an)
Laissez-passer délivrés aux aéronefs français	348
Dont par la DSAC	117 (- 67 sur un an)
Dont par OSAC	231

Nombre d'ULM avec une carte d'identification valide au 31/12/2024	15 807 (- 416 sur un an)
Dont délivrées en 2024	700 (- 181 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 31/12/2024 387 260 (+ 66 446 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 31/12/2024

Agrément Partie 21G	182
Agrément Partie 21F	2

## Nombre d'organismes de maintenance et de gestion de la navigabilité agréés au 31/12/2024

Organismes de maintenance – Partie 145	270
Organismes de gestion du maintien de la navigabilité – Partie CAMO <sup>10</sup>	137
Organismes combinés de maintenance et gestion du maintien de la navigabilité – Partie CAO <sup>11</sup>	142
Organismes pour les aéronefs en Annexe I	9 UEA/1 AEA

## Nombre d'organismes de formation agréés et de licences de techniciens de maintenance au 31/12/2024

Organismes de formation des techniciens de maintenance agréés – Partie 147	37
Licences de techniciens de maintenance délivrées – Partie 66	8075 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'agrément techniques des systèmes et matériels qui concourent à ces services.

## Prestataires ATM/ANS certifiés au 31/12/2024

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 2024

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 2024
DSNA	30 (dont 15 approbations délivrées pour différents types d'opérations <sup>1</sup> )
Météo-France	7 (dont 2 approbations délivrées pour différents types d'opérations <sup>1</sup> )
Hemeria Services	1
CGX Aéro	1
ENAC PANS-OPS	1
AFIS	100
Prestataires civils des COM (hors AFIS)	3
Prestataires militaires	20

1. Modifications de minima de séparations ou de procédures LVO, dérogations ou AltMOCs. 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 2024

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 2024
DSNA		40
Météo-France		2
Hemeria Services		0
CGX Aéro		0
ENAC PANS-OPS		0
Prestataires civils des COM (hors AFIS)		2
Prestataires militaires		2
AFIS	DSAC Antilles-Guyane	0
	DSAC Centre-Est	0
	DSAC Nord	0
	DSAC Nord-Est	3
	DSAC Ouest	12
	DSAC Océan-Indien	2
	DSAC Sud	2
	DSAC Sud-Est	0
	DSAC Sud-Ouest	0

## 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	185
Nouvelles licences ATCO stagiaire délivrées	208
Actes sur licences ATCO	4 749
Nouvelles licences ATSEP délivrées	56

## Organismes de formation ATCO

Nombre d'organismes de formation ATCO au 31/12/2024	10
Audits des organismes de formation ATCO en 2024	13
Agréments/approbations documents de formation ATCO en 2024	502
Suivi des changements dans le cadre de la formation en 2024 <sup>1</sup>	41

1. Nombre de formations ATCO aux changements approuvés (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)	37
Nombre d'évaluations théoriques initiales AFIS organisées via OCEANE	71
Nombre de dérogations à l'arrêté formation AFIS délivrées (hors COM)	21

## 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	4950
Cas de renvois traités par le médecin évaluateur de la DSAC	213
Nombre d'AME au 31/12/2024	37
Nombre d'AeMC au 31/12/2024	3
Nombre d'agréments de classe 3 délivrés ou renouvelés pour les AME et AeMC en 2024	11
Nombre d'audits des AME ou AeMC réalisés en 2024	13

# 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 31/12/2024

	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	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Autres aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et à usage restreint	43	25	7	17	3	33	5	5	19	18	0	0	0	20	40	39	9	17	300
Hélistations	56	18	10	18	3	15	1	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 2024

	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	30	2	6	3	27	6	0	1	5	11	8	2	3	3	19	34	1	34	195
Aérodromes exemptés de certificat européen	6	3	3	4	0	6	0	0	5	3	0	0	0	3	4	7	1	18	63
Aérodromes avec un certificat national	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Autres aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et à usage restreint	9	10	1	2	1	8	0	2	3	1	0	0	0	6	13	7	2	7	72
Hélistations	7	1	2	8	0	5	0	0	7	3	1	0	0	0	5	2	2	6	49



© Richard Metzger DGAC-STAC

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.

<b>Nombre de changements notifiés par les exploitants d’aérodrome en 2024</b>	<b>806</b>
<b>Dont pour approbation</b>	<b>304</b>
<b>Dont pour notification simple</b>	<b>502</b>

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'intervention 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 31/12/2024

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	24	69		
DTA	2	3		
ENAC	4	3		
STAC		1		
GTA	17		64	69
PAF	5		40	
SGDSN	1			
Douanes				23
Opérateurs privés	7			

Nombre de validateurs indépendants certifiés au 31/12/2024 : **25**

## Entités détentrices d'un agrément ou d'une certification au 31/12/2024

Exploitants d'aérodromes	55
Entreprises de transport aérien	16
Sites d'agents habilités	457
Sites de chargeurs connus	157
Fournisseurs habilités	60
ACC3	216
RA3	93
Équipes cynotechniques	192
Instructeurs certifiés	204



© Arnaud Bouissou

## Liste des aéroports ayant fait l'objet d'un audit de sûreté en 2024

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.

- Toulouse-Blagnac
- Pointe-à-Pitre-Le Raizet
- La Réunion-Roland-Garros
- Lille-Lesquin
- Toulon-Hyères
- Calvi-Sainte-Catherine
- Caen-Carpiquet
- Dôle-Tavaux

## Nombre d'inspections en vue d'une délivrance ou d'un renouvellement d'agrément ou de certifications menées en 2024

Exploitants d'aérodromes	15
Entreprises de transport aérien	20
Sites d'agents habilités	116
Sites de chargeurs connus	37
Fournisseurs habilités	15
ACC3	60
RA3	28

## Nombre d'inspections de surveillance continue menées en 2024

Exploitants d'aérodromes	14
Entreprises de transport aérien	79
Sites d'agents habilités	108
Sites de chargeurs connus	101
Fournisseurs habilités	15
Équipes cynotechniques	86
Équipements de sûreté (contrôles de maintien de performance)	16
Validations ACC3	7
Validations RA3	11

## Nombre d'inspections ciblées menées en 2024

Exploitants d'aéroport (ou occupants côté piste)	280
Entreprises de transport aérien	29
<b>Total</b>	<b>309</b>

## Nombre de tests en situation opérationnelle menés en 2024

Exploitants d'aéroport	Contrôle d'accès	347
	Inspection-filtrage des bagages cabine et des objets transportés	2 833
	Contrôle d'accès	956
Entreprises de transport aérien	Protection des aéronefs	665
	<b>Total</b>	<b>4 801</b>

# 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 31/12/2024

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 encourent une amende pouvant atteindre 40 000 €.

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

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



© Getty Images

## Procès-verbaux de manquements aux règles environnementales émis pour le compte de l'ACNUSA en 2024 : 680 (- 12 % par rapport à 2023)

En 2024, du fait de l'absence de président à l'ACNUSA pendant une partie de l'année, seules six séances plénières de sanctions ont pu se tenir. Ces dossiers sont rattrapés en 2025.

## Liste des aérodromes faisant l'objet de chartes environnementales validées au 31/12/2024

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
- Annemasse
- Arcachon-La Teste-de-Buch
- Bâle-Mulhouse<sup>1</sup>
- Beauvais-Tillé
- Brive-Souillac
- Caen-Carpiquet
- Cannes-Mandelieu
- Carcassonne-Salvaza
- Chavenay-Villepreux
- Colmar-Houssen<sup>1</sup>
- Dijon
- Grenoble-Le Versoud
- La Môle
- Lannion
- Lille-Marcq-en-Barœul
- Lognes-Émerainville
- Lyon-Bron
- Montpellier-Méditerranée
- Mulhouse-Habsheim
- Muret-L'Herm
- Nice-Côte d'Azur
- Pamiers-Les-Pujols
- Paris-Issy-les-Moulineaux
- Pau-Pyrénées<sup>1</sup>
- Perpignan-Rivesaltes
- Persan-Beaumont
- Saint-Cyr-l'École
- Saint-Étienne-Loire
- Toulouse-Blagnac
- Toulouse-Lasbordes
- Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble)
- Valence-Chabeuil
- Villefranche-Tarare

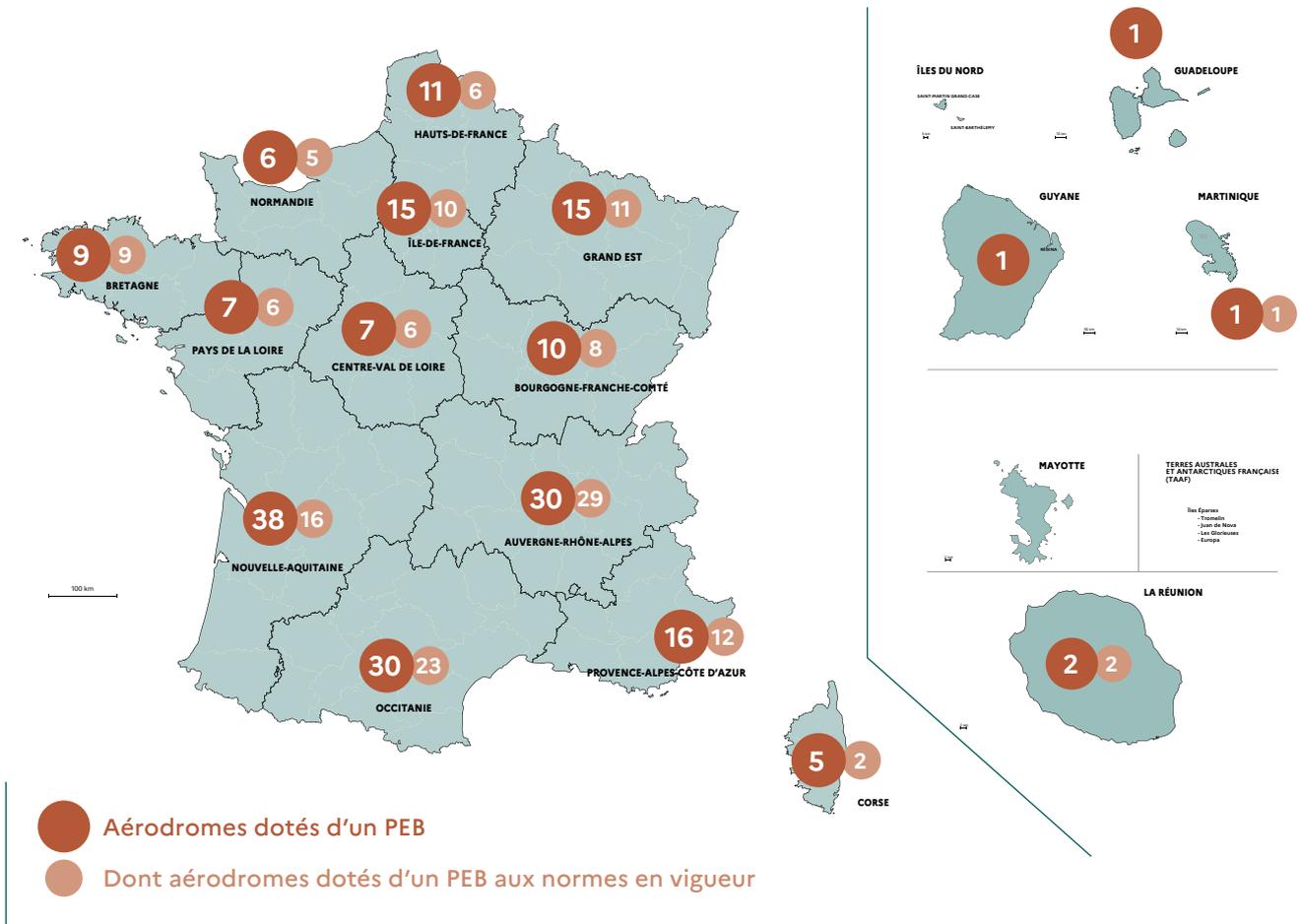
1. Charte ou révision de charte signée en 2024.

## Nombre de réunions de commissions consultatives de l'environnement (CCE) tenues en 2024 : 61 (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 sera 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 31/12/2024

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<sup>1</sup>
  - Lyon-Saint-Exupéry
  - Marseille-Provence
  - Nantes-Atlantique
  - Nice-Côte d'Azur<sup>1</sup>
  - Paris-Charles-de-Gaulle
  - Paris-Le Bourget
  - Paris-Orly
  - Strasbourg-Entzheim
  - Toulouse-Blagnac
1. Révisé en 2024.



© Richard Metzger DGAC-STAC

# ACTIVITÉS RÉGALIENNES

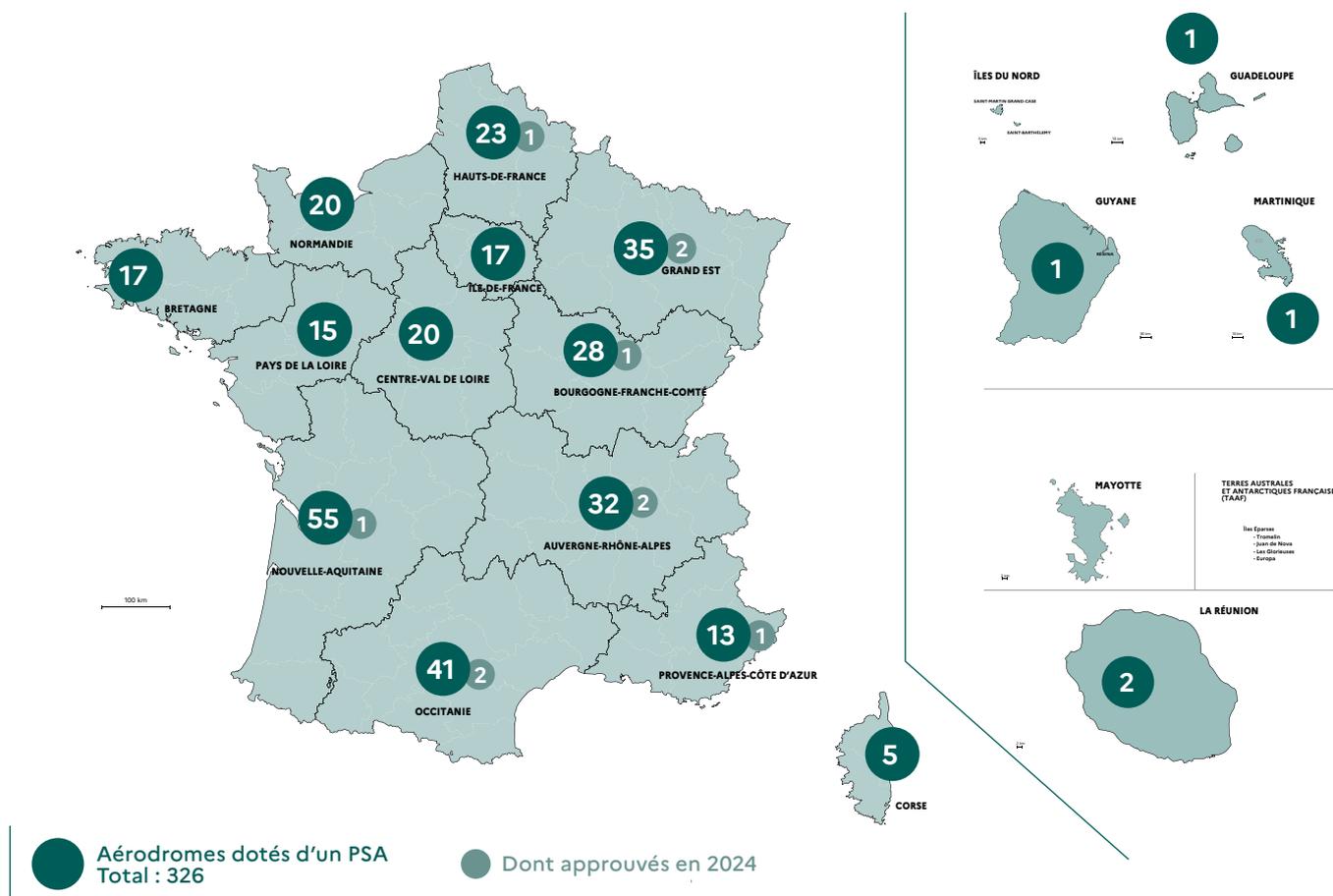
La DSAC exerce localement les missions régaliennes de la DGAC pour le compte de la Direction du transport aérien ou des préfets. En plus des missions liées à l'environnement et au développement durable, les directions interrégionales (DSAC/IR) se chargent de l'aménagement du territoire, des espaces aériens, 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 aérodromes, mais aussi des schémas territoriaux (SCoT, etc.).

### Aérodromes dotés d'un plan de servitudes aéronautiques en vigueur au 31/12/2024

Tous les aérodromes 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.



### Nombre d'avis rendus sur dossiers complexes d'obstacles aéronautiques en 2024

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	48, dont 1 dérogation aux PSA
Centre-Est	648, dont 37 dérogations aux PSA
Nord	200, dont 97 dérogations aux PSA
Nord-Est	318, dont 33 dérogations aux PSA
Ouest	887, dont 82 dérogations aux PSA
Océan-Indien	130, dont 36 dérogations aux PSA
Sud	490, dont 84 dérogations aux PSA
Sud-Est	517, dont 92 dérogations aux PSA
Sud-Ouest	238, dont 44 dérogations aux PSA
<b>Total</b>	<b>3 476, dont 506 dérogations aux PSA</b>

### Espace aérien

Les activités concernant l'espace aérien regroupent les approbations de procédures de vol aux instruments sur les aérodromes, l'établissement des pratiques temporaires et le suivi des localisations permanentes pour les activités récréatives, légères et sportives (aéromodélisme, parachutisme, treuillage et voltige), le traitement des espaces ou NOTAM requis pour les activités professionnelles de drones, la préparation des comités consultatifs régionaux de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive (CCRAGALS), le traitement des demandes de création de zones interdites ou réglementées temporaires (ZIT et ZRT), la mise en œuvre de l'information aéronautique par la DSAC en tant que fournisseur de données aéronautiques, ainsi que des demandes variées : lancement de microfusées, ballons libres non habités, feux d'artifice, etc.

L'année 2024 a été particulièrement marquée par l'organisation des Jeux olympiques Paris 2024 qui ont eu un fort impact sur l'espace aérien pour le parcours de la flamme olympique et les sites des épreuves (nombreuses demandes de ZIT<sup>1</sup>). Les commémorations liées au 80<sup>e</sup> anniversaire du Débarquement en Normandie et en Provence ont demandé un important engagement des services locaux, notamment à la DSAC Ouest et à la DSAC Sud-Est.

Plusieurs dossiers majeurs ont également été lancés ou poursuivis au cours de l'année :

- Poursuite des travaux avec les fédérations et la Direction du transport aérien sur les projets de passages de transit sous le RTBA<sup>2</sup> portés par les fédérations.
- Mise en place, en coordination avec la Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises, la Direction du transport aérien, la mission Aviation légère, générale et hélicoptères et la direction des opérations de la DSNA, d'un dispositif de prévention visant à réduire les risques de présence d'aéronefs civils sur les lieux d'intervention des aéronefs de lutte contre les incendies de feux de forêt.

Enfin, l'année 2024 a été marquée par la poursuite de la montée en puissance des demandes d'activité UAS<sup>3</sup> professionnelles nécessitant dans la majorité des cas la mise en place de zones réglementées temporaires. Les autorités ont soumis un nombre particulièrement élevé de demandes de ZIT. Un travail en vue de rationaliser ces demandes a été engagé en fin d'année 2024 et se poursuivra en 2025.

	Antilles-Guyane	Centre-Est	Nord	Nord-Est	Ouest	Océan-Indien	Sud	Sud-Est	Sud-Ouest	Total
Instructions de procédures de vol aux instruments en 2024	4	10	86	1	24	0	42	42	4	213
Dossiers espace aérien permanents traités en 2024	4	7	13	19	25	6	13	5	15	107
Dossiers espace aérien ou activités temporaires traités en 2024	37	310	153	270	677	126	476	200	534	2783

1. Zones interdites temporaires. 2. Réseau très basse altitude de la défense. 3. Unmanned Aircraft System.

## 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 (agrément, 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
<b>Licences préfectorales d'exploitation de transporteurs aériens valides au 31/12/2024<sup>1</sup></b>	3	40	22	25	52	5	15	14	19	<b>195</b>
<b>Dont délivrées en 2024</b>	1	2	0	4	9	0	0	0	0	<b>16</b>

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.

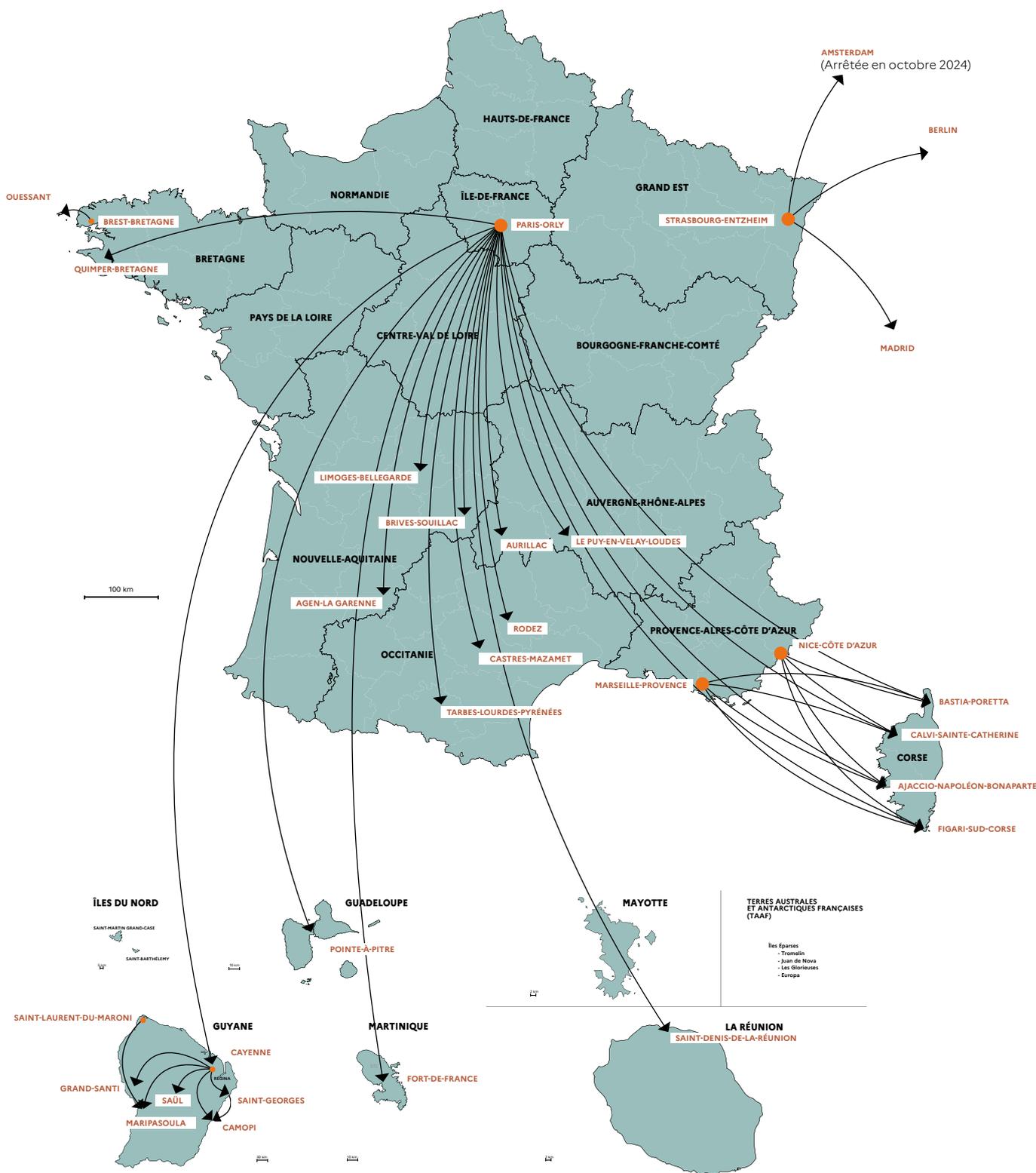


© DSAC

## ACTIVITÉS RÉGALIENNES

### Liste des obligations de service public (OSP) en vigueur au 31/12/2024

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.

<b>Agréments d'assistance en escale en vigueur au 31/12/2024</b>	<b>414</b>
<b>Dont délivrés ou renouvelés en 2024</b>	<b>84</b>

## 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 locations, d'hypothèques, de saisies, quitter le registre pour en rejoindre un autre ou pour finir sa vie.

**16 750** aéronefs sont inscrits au registre français au 31/12/2024.

<b>Inscriptions en 2024</b>	<b>1 868</b>
<b>Dont immatriculations</b>	<b>387</b>
<b>Dont transferts de propriété</b>	<b>732</b>
<b>Dont radiations</b>	<b>202</b>
<b>Dont locations</b>	<b>192</b>
<b>Dont radiations de locations</b>	<b>113</b>
<b>Dont hypothèques</b>	<b>139</b>
<b>Dont mainlevées d'hypothèques</b>	<b>100</b>
<b>Dont saisies et radiations de saisies</b>	<b>3</b>

## 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.

<b>Programmes réguliers approuvés</b>	<b>En mars 2024</b>	<b>En octobre 2024</b>
<b>Compagnies étrangères</b>	<b>265</b>	<b>255</b>
<b>Compagnies françaises avec vols extra-européens</b>	<b>66</b>	<b>55</b>
<b>Total</b>	<b>331</b>	<b>310</b>

<b>Autorisations de vols non réguliers signées</b>	<b>En 2024</b>
<b>Compagnies étrangères et françaises</b>	<b>4 455</b>

En parallèle de cette activité, au cours de l'année 2024, la mission a validé 4 992 notifications adressées 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.

Cette année a été marquée par le retour au niveau du trafic aérien de 2019, mais aussi par la période des JOP durant l'été. L'impact a été significatif lors de la période estivale, notamment avec un pic d'activité en juillet 2024 qui s'est traduit par un doublement du nombre d'autorisations et de notifications par rapport à 2023.

# GLOSSAIRE

ACNUSA	Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
ADP	Aéroports de Paris
AFIS	<i>Aerodrome flight information service</i>
AG	Antilles-Guyane
ANA	Aéroports et navigation aérienne
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>
AWO	<i>All weather operations</i>
ATPL	<i>Air transport pilot license</i>
ATSEP	<i>Air traffic safety electronics personnel</i>
C3MOA	<i>Centre de coordination civil-militaire des opérations aériennes</i>
CAIRE	Compagnie aérienne interrégionale express
CAT	<i>Commercial air transport</i>
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
CE	Centre-Est
CEAC	Conférence européenne de l'aviation civile
CHEA	Conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes
CMAC	Conseil médical de l'aéronautique civile
COZ	Centre opérationnel de zone
CPL	<i>Commercial pilot license</i>
CSOA	Centre du soutien des opérations et des acheminements
CTA	Certificat de transporteur aérien
DAC-NC	Direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie
DACS	Dispositif d'aide à caractère social
DGA	Direction générale de l'armement
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DPO	<i>Design or production organisations approvals</i>
DSAC	Direction de la sécurité de l'aviation civile
DSAC/IR	Direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne
DSP	Délégation de service public
DTA	Direction du transport aérien
DTO	<i>Declared training organisation</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>
ERS	Coopération européenne et réglementation de sécurité
eVTOL	<i>Electric vertical take-off and landing</i>
FAA	<i>Federal aviation administration</i>
GEF	Guyane Express Fly
GNSS	<i>Global navigation satellite system</i>
GTA	Gendarmerie des transports aériens
IATA	<i>Internation air transport association</i>
ISO	<i>International organization for standardization</i>
JOP	Jeux olympiques et paralympiques
LAPL	Licence de pilote d'avion léger

LAT	Liaison d'aménagement du territoire
LDEN	<i>Level day evening night</i>
LTAG	<i>Long term global aspirational goal</i>
MEAS	Mission d'évaluation et d'amélioration de la sécurité
MPL	<i>Multi-crew pilot licence</i>
N	Nord
NE	Nord-Est
NIT	Note d'information technique
NO	Navigabilité et opérations
NOTAM	<i>Notice to airmen</i>
O	Ouest
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OBS	<i>Olympic broadcasting services</i>
OCV	Organisme du contrôle en vol
OI	Océan Indien
ONERA	Office national d'études et de recherches aérospatiales
OSAC	Organisme pour la sécurité de l'aviation civile
OSP	Obligation de service public
PAF	Police aux frontières
PEB	Plan d'exposition au bruit
PINS	Pilote inspecteur
PN	Personnel navigant
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
PPL	<i>Private Pilote Licence</i>
PSA	Plan de servitude de dégagements aéronautiques
PSE	Programme de sécurité de l'État
RH	Ressource humaine
RMT	<i>Rule making task</i>
RNP AR	<i>Required navigation performance authorization required</i>
RTBA	Réseau très basse altitude de la défense
RX	Rayons X
S	Sud
SE	Sud-Est
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
SIGMET	<i>Significant meteorological information</i>
SG	Secrétariat général
SMABT	Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé
SNIA	Service national d'ingénierie aéroportuaire
SO	Sud-Ouest
STAC	Service technique de l'aviation civile
SUR	Sûreté
TPSO	Test de performance en situation opérationnelle
UAS	<i>Unmanned aircraft system</i>
UE	Union européenne
ULM	Ultra léger motorisé
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](http://www.ecologie.gouv.fr)