



MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

aviation civile

Le magazine de la Direction générale de l'aviation civile

Février 2026

#404



Les nouvelles
frontières
intelligentes
de l'Europe



© Collection du Musée Air France

Concorde : 50 ans d'un premier vol commercial historique

Le 21 janvier 1976, le Concorde transportait ses premiers passagers avec la compagnie Air France reliant Paris à Rio de Janeiro via Dakar, et avec British Airways entre Londres et Bahreïn. Cette date scelle l'entrée du supersonique franco-britannique dans l'aviation civile après d'importants défis techniques et politiques. L'année suivante, la liaison vers New York est autorisée.

de Chems Chkioua, directeur général de l'aviation civile



© Agathe Le Guen / DGAC

La France vient de franchir avec succès une étape majeure pour la sécurité aérienne : l'audit du programme de supervision de l'OACI (USOAP CMA), qui s'est déroulé du 19 novembre au 2 décembre 2025. Ce programme vise à évaluer périodiquement la capacité des États à mettre en œuvre et à maintenir une supervision efficace de la sécurité aérienne, conforme aux normes internationales. Grâce à la méthodologie *Continuous Monitoring Approach* (CMA), il assure une surveillance continue de la capacité des États à superviser la sécurité aérienne, bien au-delà des seules périodes d'audit. C'est dans ce cadre que la France a été auditée, et plus spécifiquement la DGAC, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile, l'Organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC) et Météo France.

L'audit a porté sur huit domaines : législation et réglementation, organisation de l'autorité de l'aviation civile, licences et formation du personnel, exploitation des aéronefs, navigabilité des aéronefs, enquêtes accidents et incidents, services de la navigation aérienne, aéroports et aides au sol.

Depuis le dernier audit de la France en 2008, le programme USOAP a considérablement évolué. Certaines compétences en matière de sécurité aérienne ayant été transférées à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), les audits requièrent désormais une coordination étroite entre l'OACI, l'EASA et les États membres. Cette évolution a renforcé la robustesse et la profondeur des audits, rendant les exigences d'autant plus élevées.

La France se réjouit du bon déroulement de l'audit qui s'est conclu par un résultat très positif. Pour la DGAC, c'est le fruit d'un engagement permanent et collectif en faveur d'une sécurité aérienne portée à son plus haut niveau. Je tiens à remercier les agents de la DTA¹ et de la DSAC² qui se sont mobilisés pour cet audit.

« Notre démarche en faveur de la culture sécurité doit être partagée par l'ensemble de notre collectif et s'inscrire dans nos actions quotidiennes ainsi que dans la durée. »

Pour autant, la sécurité n'est jamais acquise, elle se construit chaque jour. J'ai décidé d'en faire l'axe prioritaire de mon action dans le but de consolider notre culture sécurité. Avec l'ensemble des directions, nous y avons consacré un séminaire au début du mois de décembre. Notre démarche en faveur de la culture sécurité doit être partagée par l'ensemble de notre collectif et s'inscrire dans nos actions quotidiennes ainsi que dans la durée, demain comme hier... Cette exigence permanente est ancrée dans l'ADN de la DGAC. En mars prochain, nous célébrerons d'ailleurs 50 ans d'engagement au service de la sécurité de tous les usagers de notre espace aérien.

Enfin, je profite de ce premier éditorial pour vous souhaiter une belle et heureuse année 2026 ainsi qu'à vos proches. ●

1. Direction du transport aérien.

2. Direction de la sécurité de l'aviation civile.



© Antoine Doyen pour le Groupe ADP

10



© B. Brocard

06 → L'essentiel

Le secteur aérien passe à la vitesse supérieure face aux passagers perturbateurs

12 → Temps fort

Les nouvelles frontières intelligentes de l'Europe

26 → Trajectoires en vue

Frédéric Guignier, directeur de la DSNA

10 → Dialogue

Interview de Florence Cormon-Veyssière, ambassadrice et Représentante permanente de la France auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

22 → À l'air libre

Stratégie du Secrétariat général à horizon 2027

28 → Déjà demain

U-SPACE : un premier prestataire de services certifié en France

23 → Stratégie

Carburants d'aviation durables : la filière franchit un cap

32 → Découverte

Saint-Pierre-et-Miquelon : l'esprit pionnier



© Airbus 2020 - Jane Widdowson/Beetroot



© Gettyimages

aviation civile

Aviation civile, publication de la Direction générale de l'aviation civile, ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires, 50, rue Henry-Farman, 75720 Paris Cedex 15. Tél. : standard 01 58 09 43 21 – rédaction 01 58 09 44 27 – fax : 01 58 09 38 64 - www.ecologie.gouv.fr. **Directeur de la publication** : Chems Chkioua. **Rédacteur en chef** : Daniel Bascou. **Conception et réalisation** : Citizen Press. **Responsable d'édition** : Julia Hlimi. **Secrétaire de rédaction** : Blandine Pouzin. **Directeur artistique** : David Corvaisier. **Maquette** : Citizen Press. **Chef de fabrication** : Sylvie Esquer. **Crédit photo de couverture** : Antoine Doyen pour le Groupe ADP. **Impression** : imprimerie de la gendarmerie nationale. **Dépôt légal** : février 2026. Reproduction autorisée sous réserve de la rédaction. ISSN 1248-9980.





© Agathe Le Guen / DGAC

→ Directeur général

À la rencontre des équipes du siège

Chems Chkioua a pris ses fonctions de directeur général de l'aviation civile le 1^{er} octobre dernier. Quelques jours plus tard, il a entamé une première série de rencontres avec les agents de la DGAC au sein de différents services du siège de Farman. À la DTA, à la DSNA, à la DSAC, au SG ou encore à la GTA, ces échanges ont permis d'établir un premier contact direct avec les équipes. Un second temps d'échanges sera organisé prochainement.

→ Date marquante

En 2026, la DGAC fête ses 50 ans



Entre le premier vol commercial de l'A300B en 1974 et celui du Concorde le 22 novembre 1977 (Paris-New York), la DGAC naît le 30 mars 1976. Elle succède alors au Secrétariat général à l'aviation civile. Après l'avènement de l'aviation à réaction dans les années 1960, le transport

aérien connaîtra une forte croissance dans les années 1980 dans un contexte de dérégulation aux États-Unis puis en Europe. Pour accompagner les évolutions du secteur et se moderniser, la DGAC se dote en 1985 d'un budget annexe de la navigation aérienne, ancêtre du BACEA, financé par les redevances des compagnies.

→ AUDIT

ÉVALUER LA SÉCURITÉ AÉRIENNE DE LA FRANCE

Du 25 novembre au 2 décembre, la France a été auditée par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) dans le cadre du programme USOAP. L'objectif ? Évaluer la conformité du pays avec les normes existantes en matière de supervision de la sécurité et identifier les points d'amélioration. L'ensemble des directions de la DGAC ont été impliquées et ont présenté les dispositifs français. Huit domaines clés de la sécurité aérienne ont été étudiés.

→ Prix Charles Dolfus 2025

L'histoire du BEA récompensée

La Commission Histoire, Arts & Lettres de l'Aero-Club de France a décerné le Prix Charles Dolfus au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) et à la mission Mémoire de la DGAC pour l'ouvrage « BEA – Plus de 75 ans au service de la sécurité aérienne (1946–2024) » en octobre dernier. Sélectionné parmi douze œuvres, c'est le premier livre présentant l'histoire, le fonctionnement et l'évolution du BEA, référence mondiale en matière de sécurité aérienne. À découvrir : les coulisses des enquêtes sur les accidents aériens.

1 008

MILLIARDS DE DOLLARS

C'EST LE CHIFFRE D'AFFAIRES RECORD DES COMPAGNIES AÉRIENNES EN 2025 QUI ONT TRANSPORTÉ PRÈS DE 5 MILLIARDS DE PASSAGERS AVEC UN BÉNÉFICE NET DE 39,5 MILLIARDS, SELON L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL.



Le secteur aérien passe à la vitesse supérieure

face aux passagers perturbateurs

Passagers éméchés, échanges de coups en plein vol, utilisation de tablettes au mauvais moment ou tentatives de se lever juste avant l'atterrissage...

Les comportements inappropriés et indisciplinés se multiplient, mettant en danger la sécurité des vols, perturbant les passagers et dégradant les conditions de travail du personnel navigant.

Le phénomène est en hausse à l'échelle mondiale. Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), un incident survient tous les 395 vols en 2024. En Europe, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) recense entre 200 et 500 comportements problématiques chaque mois. En France, les signalements des compagnies suivent aussi une trajectoire ascendante : selon les derniers chiffres de l'aviation civile, 40 incidents sur 1000 vols ont été notifiés par les compagnies aériennes françaises en 2024 contre 31 en 2023.

Pour inverser la tendance, une ordonnance du 1^{er} juin 2022, codifiée au code des transports, a créé un dispositif de sanctions administratives effectives et graduées selon la gravité des faits, allant de l'amende à l'interdiction d'embarquer à bord et applicables à l'encontre de tout passager perturbateur, quelle que soit sa nationalité. Un décret publié au Journal officiel le 7 novembre dernier complète le dispositif en désignant le ministre chargé de l'aviation

Les principales infractions sanctionnées à bord

- Usage d'un appareil électronique ou électrique interdit : utiliser un téléphone, une tablette ou une cigarette électronique pendant une phase de vol où le personnel navigant en a interdit l'usage.
- Entrave aux missions de sécurité du personnel navigant : devenir violent ou gêner le travail de l'équipage.
- Refus de se conformer aux instructions de sécurité : refuser d'attacher sa ceinture ou désobéir aux consignes.

civile comme autorité administrative compétente en la matière et en précisant le délai durant lequel le passager peut présenter ses observations. Une base de données nationale viendra parachever l'ensemble afin de permettre aux compagnies de signaler les comportements inappropriés et d'assurer leur traitement par la DGAC.

Le dispositif s'applique aux passagers voyageant à bord d'une compagnie aérienne française, sur une liaison intérieure, européenne ou internationale. Avec la création de ces sanctions, le gouvernement envoie un message fort aux passagers ayant ces comportements, qui seront systématiquement réprimés.



LE CADRE JURIDIQUE

CONVENTION DE TOKYO DE 1963

Elle constitue le socle initial des dispositions pouvant être prises par un État pour encadrer la répression des actes illicites à bord des aéronefs.

PROTOCOLE DE MONTRÉAL DE 2014

Il amende la convention de Tokyo de 1963, est une étape clé pour une meilleure appréhension juridique du phénomène des passagers indisciplinés. La France a ratifié ce protocole le 25 mars 2021.

ORDONNANCE N° 2022- 831 DU 1^{ER} JUIN 2022,

Elle donne à la France un régime de sanctions administratives et pénales permettant de réprimer les comportements de passagers perturbateurs. Ce dispositif était toutefois resté incomplet faute de précisions réglementaires.

DÉCRET N° 2025-1063, PUBLIÉ LE 7 NOVEMBRE 2025 AU JOURNAL OFFICIEL

Ce décret complète le dispositif mis en place par l'ordonnance du 1^{er} juin 2022.



Quelles sanctions prévues ?

Le nouveau dispositif garantit une répression rapide, juste et proportionnée, avec une graduation des sanctions selon la gravité des faits. Sur le plan administratif, les amendes peuvent atteindre 10 000 €, voire 20 000 € en cas de récidive. Dans les situations les plus graves, des interdictions d'embarquement allant jusqu'à quatre ans peuvent être prononcées. Le texte prévoit également des garanties pour les passagers mis en cause : un délai d'un mois leur permet de présenter leurs observations auprès du ministère chargé de l'aviation civile, respectant ainsi le principe du contradictoire.

Enfin, ces sanctions administratives s'ajoutent aux poursuites pénales prévues pour les infractions les plus graves, pouvant aller jusqu'à 5 ans de prison et 75 000 € d'amende.



© Gettyimages

Une base de données pour plus de sécurité

Une base de données spécifique, autorisée par la CNIL, sera créée pour la gestion des signalements de comportements préjudiciables à bord effectués par les transporteurs aériens français, leur analyse par les services de la DGAC et l'établissement d'une liste nationale des passagers interdits d'embarquement. Les transporteurs aériens français auront accès à cette liste pour la mettre en œuvre sur leurs vols, ce qui constitue une avancée majeure pour la sécurité et la sérénité à bord.



Le trafic aérien en décembre 2025

Volume (en mouvements d'avions)

○ Volume du trafic aérien sur l'aéroport
(source : CFMU)

Variation (en mouvements d'avions)

● Trafic aéroport en hausse par rapport au mois de l'année précédente

● Trafic aéroport en baisse par rapport au mois de l'année précédente
(source : CFMU)

Paris-CDG
39 547
2,65 %

Paris-Orly
17 098
9,91 %

Bordeaux
4 165
9,40 %

Madrid
36 637
6,43 %

Barcelone
27 677
6,48 %

Londres-Heathrow
40 075
2,69 %

Londres-Gatwick
19 663
- 2,42 %

Bruxelles
15 436
1,10 %

Amsterdam
35 555
- 7,81 %

Francfort
34 688
4,16 %

Bâle-Mulhouse
6 340
9,97 %

Munich
24 107
0,72 %

Zurich
21 113
6,10 %

Genève
14 361
0,81 %

Milan
17 950
3,60 %

Rome
24 153
0,30 %

Toulouse-Blagnac
5 870
2,51 %

Nice-Côte d'Azur
9 300
1,82 %

Marseille
6 975
- 2,04 %

Lyon-Saint-Exupéry
7 666
5,62 %

La répartition du trafic en France

252 463

Trafic global
(CRNA¹ + aéroports)

3,80 %

CRNA Nord
92 147
2,87 %

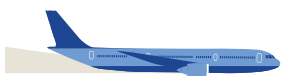
CRNA Sud-Est
88 469
5,44 %

CRNA Ouest
80 571
2,37 %

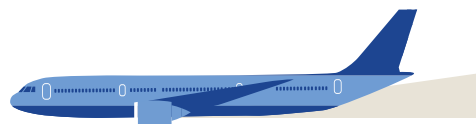
CRNA Est
79 860
- 0,86 %

CRNA Sud-Ouest
68 457
0,63 %

1. Centre en route de la navigation aérienne.



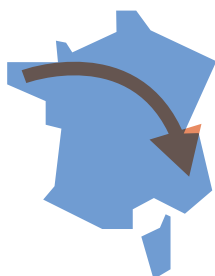
Évolution du trafic passagers entre novembre 2025 et novembre 2024



L'ESSENTIEL

- 4,2 %

Trafic passagers intérieur



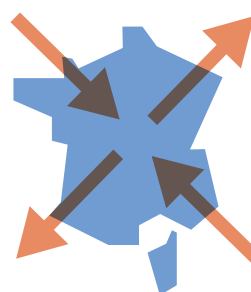
4,1 %

Trafic passagers international



2,7 %

Total trafic passagers France



Évolution du prix des billets entre novembre 2025 et novembre 2024

entre novembre 2025 et novembre 2024

-2,5 %

au départ de la **métropole**

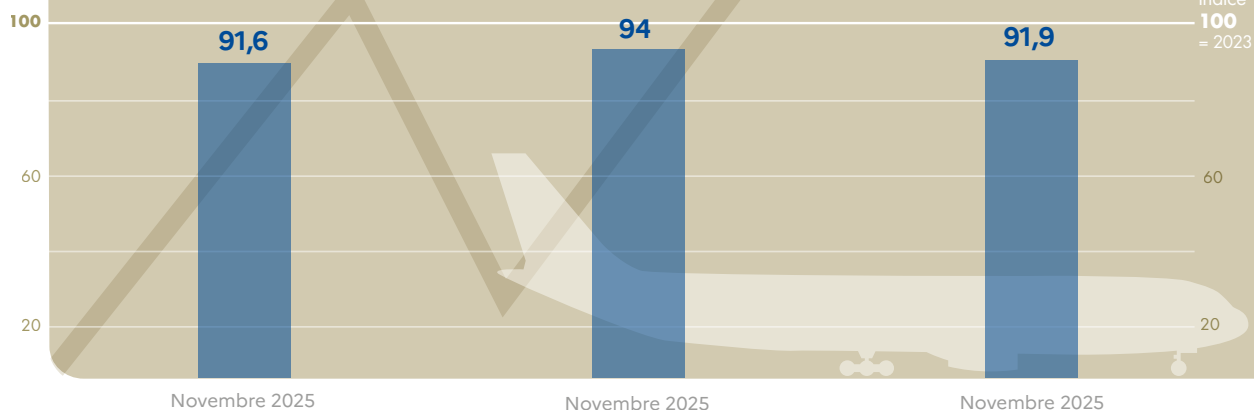


2,4 %

au départ des **outre-mer**

-2,2 %

au départ de la **France**



9

aviation civile • #404 • Février 2026

✈ dialogue

Ambassadrice et Représentante permanente de la France auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), **Florence Cormon-Veyssière** répond aux questions de Nils Raynaud, sous-directeur de l'Europe et de l'International à la Direction du transport aérien.

OACI : consolider les avancées dans la décarbonation de l'aviation



© DGAC

NILS RAYNAUD,
SOUS-DIRECTEUR DE L'EUROPE ET
DE L'INTERNATIONAL À LA DIRECTION
DU TRANSPORT AÉRIEN (DTA).

Dans un contexte de tensions géopolitiques importantes, d'émergence de nouvelles menaces et de remises en cause du multilatéralisme, comment l'Europe et la France ont-elles abordé la 42^e Assemblée de l'OACI à l'automne dernier ?

Dans ce contexte géopolitique actuel, marqué par les tensions internationales et un certain morcellement, notre objectif pour cette 42^e Assemblée était, avec nos partenaires européens, de faire en sorte que le cadre de l'aviation civile internationale reste cohérent avec les valeurs des pères fondateurs de l'Organisation et tienne compte des enjeux auxquels le secteur est confronté. L'union fait la force et c'est pourquoi nous avons activement travaillé entre Européens, à la définition de positions coordonnées permettant d'apporter des réponses aux défis du secteur conformes à un multilatéralisme fondé sur le droit et la coopération, en restant à l'écoute de nos partenaires.

La décarbonation est un enjeu majeur pour le secteur de l'aviation. Mais certains grands États ont fait preuve par le passé d'une certaine réserve

concernant les politiques engagées par l'OACI en la matière. Et aujourd'hui, le positionnement des États-Unis semble beaucoup moins favorable. La dynamique de décarbonation du secteur aérien a-t-elle pu être préservée ?

L'un des enjeux majeurs de cette Assemblée était de consolider les avancées dans le domaine de la décarbonation de l'aviation : accroissement du nombre d'États participant de façon volontaire au CORSIA¹, préservation de l'objectif de zéro émission nette de CO₂ dans l'aviation civile internationale d'ici à 2050, intégration des avancées de la 3^e Conférence sur les carburants d'aviation durables², tout en continuant à s'assurer de la plus grande intégrité de nos travaux. Cette ambition a été soutenue par l'Assemblée. Il convient également de noter une certaine évolution positive de la part d'États jusqu'à présent plutôt en retrait sur les sujets environnementaux à l'OACI, notamment l'Inde qui a marqué son ouverture au développement de carburants durables, mais aussi la Chine qui a indiqué qu'elle envisageait de réduire ses réserves vis-à-vis des travaux de l'OACI dans le domaine de

© Bénédicte Brocard





Cette Assemblée a été l'occasion d'adopter des politiques favorisant la résilience de l'aérien face aux nouvelles menaces et le renforcement des normes de sécurité dans un contexte du triplement des flux de passagers d'ici à 2050. »

FLORENCE CORMON-VEYSSIÈRE, AMBASSADRICE ET REPRÉSENTANTE PERMANENTE DE LA FRANCE AUPRÈS DE L'OACI

Lors de cette Assemblée, la France a été réélue au Conseil de l'OACI. Pourriez-vous nous rappeler le rôle de cette entité et l'enjeu de la réélection de la France ?

l'environnement. Il s'agit de signaux positifs après l'échec des négociations environnementales à l'OMI³. Il convient de consolider cette dynamique.

Quels étaient les autres principaux enjeux et orientations stratégiques adoptés lors de cette Assemblée ?

Cette Assemblée a été l'occasion d'adopter des politiques favorisant la résilience de l'aérien face aux nouvelles menaces cyber, brouillages et leurrages, et aux risques liés aux zones de guerre. Elle a aussi permis le renforcement des normes de sécurité dans un contexte de triplement des flux de passagers d'ici à 2050, la définition de programmes pour améliorer l'attractivité de la filière auprès des jeunes, la mise en place d'une politique visant à intégrer les nouveaux entrants (mobilité aérienne avancée), ou encore la prise en compte de l'innovation dans les travaux de l'Organisation... Enfin, l'Assemblée a été l'occasion de consolider les interactions avec toutes les parties prenantes pour que les travaux de l'OACI restent pertinents avec l'évolution et les besoins de tous les acteurs du secteur, et a rappelé la solidarité nécessaire pour qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

Le Conseil est l'organe permanent de l'OACI, responsable devant l'Assemblée. Il est composé aujourd'hui de 36 États, élus par cette dernière pour 3 ans en fonction de 3 critères⁴ qui soulignent leur rôle majeur dans le transport et la navigation aérienne. Le Conseil convoque l'Assemblée, prépare ses décisions et suit leur mise en œuvre, y compris le budget, nomme le Secrétaire général, adopte les normes et pratiques recommandées internationales, informe sur les infractions à la Convention de Chicago et intervient dans le règlement des différends entre États, notamment. La France, membre fondateur de l'OACI et grand pays d'aviation, a postulé en partie I pour continuer à mettre au service de l'OACI son expertise, ses innovations et développer ses actions de coopération avec l'ensemble des États membres. Elle remercie l'ensemble de ses partenaires pour la confiance qui lui a été accordée de nouveau. ●

1. Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation : mécanisme mondial de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

2. La Conférence a fixé comme objectif la réduction de 5 % des émissions d'ici 2030 par l'utilisation de carburants d'aviation durables.

3. Organisation maritime internationale. En octobre 2025, les États membres de l'OMI ont décidé de reporter à 2026 l'adoption formelle du cadre « Net Zero », un ensemble de mesures visant à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport maritime international.

4. Les trois critères sont : État d'importance majeure dans le transport aérien ; État contribuant le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne, État assurant la représentation au Conseil de toutes les régions.



temps fort

LES NOUVELLES FRONTIÈRES INTELLIGENTES DE L'EUROPE

Chantiers majeurs de modernisation de la gestion des frontières extérieures de l'UE, le dispositif européen d'entrée/sortie (EES) entré en vigueur en octobre dernier et le futur système de demande d'autorisation de voyage, ETIAS, se veulent une réponse aux défis migratoires et sécuritaires auxquels est confronté le vieux continent.

-

Par Henri Cormier





© Antoine Doyen pour le Groupe ADP

Face à l'augmentation des flux migratoires vers l'Europe, Bruxelles a initié, voici quelques années, la mise en place d'un dispositif destiné à renforcer les contrôles aux frontières extérieures de l'espace Schengen. Qualifié « d'épine dorsale numérique du nouveau cadre européen commun en matière de migration et d'asile », par le commissaire européen aux Affaires intérieures et à la Migration, Magnus Brunner, le système EES (Entry Exit System) est entré en vigueur en octobre dernier. Il doit permettre d'assurer une meilleure traçabilité des séjours de courte durée au sein d'un espace Schengen accueillant chaque année plus de 500 millions de visiteurs. Développé par l'agence eu-LISA¹, l'EES a pour objectif de lutter plus efficacement contre l'immigration irrégulière et la fraude à l'identité via l'enregistrement automatisé des données personnelles et biométriques des voyageurs concernés dans une base de données européenne. Une avancée majeure en matière de gestion intelligente des frontières, qui constitue néanmoins un véritable défi pour les acteurs du transport aérien, en termes de déploiement des technologies numériques, d'organisation et de moyens humains. Les États membres disposent d'une phase de transition de 6 mois pour mettre pleinement en œuvre le système EES. Fin 2026, le dispositif européen d'information et d'autorisation ETIAS viendra renforcer encore la protection des frontières extérieures de l'Union.

1. Agence de l'Union européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice.



Avec plus de 500 MILLIONS DE VISITEURS PAR AN, L'ESPACE SCHENGEN EST LA DESTINATION LA PLUS VISITÉE AU MONDE.

(RAPPORT 2025 DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR LA SITUATION DANS L'ESPACE SCHENGEN)



© DR

Dans le contexte post-attentats de 2015, il y a eu une forte demande de la France pour renforcer les contrôles aux frontières via ce règlement de 2017 instaurant le système EES. C'est un sujet qui n'est pas juste technique, opérationnel, mais qui a des enjeux stratégiques très importants.»

GAËL LÉON,
RESPONSABLE JURIDIQUE ET SÛRETÉ À L'UAF

Vers un contrôle automatisé et plus sécurisé des frontières

Introduction de nouveaux équipements d'enregistrement et de contrôle, dispositifs de pré-enregistrement, application mobile... Les acteurs du transport aérien s'activent pour déployer le nouveau système EES.



© Gettyimages

Après plusieurs années de préparation, le système d'entrée/sortie EES a été mis en service en octobre dernier aux frontières extérieures de l'Union européenne. Ce dispositif s'applique désormais à tous les membres de l'UE (à l'exception de Chypre et de l'Irlande) ainsi qu'aux quatre pays membres de l'espace Schengen non membres de l'UE¹. Poussée notamment par la France, l'adoption en 2017 d'un règlement européen² vise à enregistrer par voie électronique les entrées et sorties des ressortissants de pays tiers admis pour un court séjour au sein de l'espace Schengen. « Le système EES va permettre de vérifier automatiquement si un ressortissant d'un pays tiers a dépassé la durée de séjour autorisée de 90 jours sur toute période de 180 jours. Il a pour objectif principal la sécurisation de l'espace Schengen », explique Morgan Vérin, chef de programme à la sous-direction des services aériens de la DTA³. Désormais, dès la première arrivée d'un ressortissant d'un pays tiers en court séjour à un point de passage frontalier, le système EES collectera ses données personnelles et des données biométriques (image faciale et/ou empreintes digitales). Les tampons manuels seront ainsi remplacés par un compostage numérique permettant de détecter systématiquement les dépassements de durée de séjour.

LIMITER LES RISQUES D'ENGORGEMENT

L'installation de kiosques de pré-enregistrement en accès libre au sein des principaux aéroports (plus de 300 kiosques à Roissy CDG et Orly notamment) doit permettre, à terme, de réduire le temps de contrôle lors du passage aux postes de contrôle de police. Un nouveau dispositif qui a nécessité d'importants travaux préparatoires et de nombreux tests. Il a fallu par exemple trouver le meilleur emplacement des kiosques et des files d'attente dans un espace souvent très contraint, réfléchir au moyen de distinguer les ressortissants éligibles à l'EES des autres passagers et repenser l'ergonomie des aubettes de garde-frontières qui seront dotées de lecteurs d'empreintes, de caméras pour la biométrie ou encore d'équipements adaptés aux PMR. Un autre point d'attention concerne l'articulation avec le dispositif actuel de passage automatisé rapide aux frontières extérieures (PARAFE). « Aujourd'hui, à l'arrivée il y a un passager sur deux qui passe par PARAFE et il est important qu'il y ait une compatibilité avec l'EES pour que l'on ne perde pas ce qui existe déjà », souligne Franck Le Gall, directeur des opérations aéroportuaires du Groupe ADP. Disparition des tampons manuels oblige, les compagnies aériennes devront quant à elles interroger la



base de données européenne et vérifier que les voyageurs venant de pays tiers respectent les règles d'entrée dans l'espace Schengen. Pour ces dernières, comme pour les aéroports constituant des points de passage frontalier, les personnels et agents concernés ont été sensibilisés, et des actions de communication ont été mises en place afin d'aider les voyageurs à s'approprier ces nouvelles procédures.

Un accompagnement d'autant plus nécessaire que les premiers tests de déploiement de l'EES ont fait apparaître un temps de traitement unitaire multiplié par trois pour les ressortissants des pays tiers de passage dans un des 29 pays européens. Des leviers existent pour réduire ce temps d'attente, à l'instar de l'application mobile développée par l'agence européenne Frontex et qui permettra au passager d'effectuer certaines formalités avant d'arriver au point de passage frontalier. Un outil important pour améliorer la fluidité dans les aéroports et qui devrait être disponible courant 2026. ●



L'EES a pour objectif principal la sécurisation de l'espace Schengen. »

MORGAN VÉRIN, CHEF DE PROGRAMME À LA SOUS-DIRECTION DES SERVICES AÉRIENS DE LA DTA

240 000

DÉTECTIONS DE FRANCHISSEMENTS IRRÉGULIERS DES FRONTIÈRES ENREGISTRÉES EN 2024

(RAPPORT 2025 DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR LA SITUATION DANS L'ESPACE SCHENGEN)

Une phase de transition pour éviter l'effet « big bang »

Initialement, le dispositif EES devait entrer pleinement en vigueur simultanément dans tous les points de passage frontaliers des pays membres de l'espace Schengen à l'automne 2024. Mais ce déploiement en « big-bang » du dispositif a été jugé difficile à réaliser du fait de la complexité du nouveau système d'information et des risques de désorganisation au sein des principaux aéroports. Il a donc été décidé de permettre une entrée en service progressive en octobre 2025, jusqu'à sa complète mise en œuvre en avril 2026. Quatre étapes ont ainsi été fixées : 10 % au moins des passagers éligibles à l'EES devront avoir été enregistrés dans le nouveau système dès le 10 novembre 2025; 35 % au moins à la date du 9 janvier 2026; 50 % au 10 mars 2026 et enfin 100 % à l'issue de cette période transitoire accordée aux États membres. Si certains pays recevant peu de ressortissants de pays tiers pour de courts séjours ont pu mettre en service intégralement le nouveau système, d'autres, comme la France ou l'Allemagne, ont commencé à mettre à profit ce délai pour faire des tests en situation réelle auprès d'un nombre limité de passagers et opérer des réglages, notamment en matière d'identification biométrique, de gestion des flux ou pour finaliser la solution de pré-enregistrement sur un mobile.

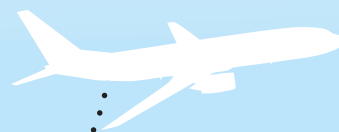
1. Suisse, Norvège, Islande et Liechtenstein.
2. Règlement (UE) 2017/2026 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2017.
3. Direction du transport aérien.

sur le terrain

L'EES mode d'emploi

Avril 2026

Formalités, données personnelles collectées et enregistrées, voyageurs concernés, conservation et protection des données : rapide « checklist » des nouvelles modalités introduites par le système EES.

**À**

partir du 10 avril 2026, tous les ressortissants de pays tiers voyageant pour la première fois pour un court séjour dans l'espace Schengen devront fournir leurs données personnelles aux agents chargés du contrôle aux frontières. Ces derniers sont également chargés de prendre une photo du visage du passager et/ou ses empreintes digitales. Les mineurs de moins de 12 ans doivent également être enregistrés dans le système EES mais sont dispensés de prise de biométrie digitale. Les données personnelles enregistrées concernent les éléments figurant sur le document de voyage (nom et prénom, date de naissance, nationalité...), la date et le lieu de



chaque entrée et sortie dans les 29 pays appliquant l'EES, l'image faciale et/ou les empreintes digitales et les éventuelles décisions de refus d'entrée pour un court séjour.

ENREGISTRER AVANT LE POSTE DE CONTRÔLE

Ces opérations pourront être effectuées directement lors du passage aux contrôles des garde-frontières ou en utilisant les kiosques de pré-enregistrement. En cours de déploiement, ces bornes seront accessibles en libre-service aux détenteurs de passeports biométriques et utilisables par les mineurs accompagnés. Des agents sont chargés

d'orienter les passagers concernés vers ces bornes fixes et de les guider dans la réalisation de ces nouvelles formalités (capture du passeport, photo du visage, emplacement des quatre doigts sur lecteur, etc.). L'ensemble du dossier pré-enregistré est ensuite à présenter lors du passage au poste de contrôle. Lors des voyages suivants, les agents chargés du contrôle des passeports n'auront plus qu'à vérifier les photos biométriques et/ou vos empreintes digitales.

Les données fournies par les ressortissants des pays tiers sont conservées pendant trois ans et sont encadrées de manière très stricte conformément au Règlement général de protection des données (RGPD).

défi



Un espace de dialogue important porté par la DGAC

Pour permettre aux compagnies, aux aéroports et aux autres parties prenantes d'échanger avec les représentants du ministère de l'Intérieur sur les modalités de fonctionnement du système EES, la DGAC a rapidement mis en place un comité de suivi. Précisions.

Face à la complexité technologique et opérationnelle du dispositif EES, la DGAC a accompagné les exploitants aéroportuaires et aériens en amont et en aval de sa mise en service. Au préalable, chaque État membre a dû adopter un plan national de déploiement qui décline sur son territoire l'application de l'ensemble des seuils pour chacune des phases du démarrage progressif. En France, les équipes de la direction du transport aérien (DTA), à la DGAC, ont eu pour mission de faire le lien entre les opérateurs de l'aérien et le ministère de l'Intérieur qui pilote ce chantier d'envergure.

DES POINTS RÉGULIERS SUR L'AVANCEMENT DU PROJET

« Dès le départ, nous avons été très attentifs au risque d'allongement important des délais d'attente pour les passagers et nous avons relayé les craintes que pouvaient avoir les transporteurs aériens à ce sujet auprès du ministère de l'Intérieur », explique

Sarah Sananes, adjointe au sous-directeur des services aériens à la DTA.

Un comité de suivi a été créé en septembre 2024 par la sous-direction de manière à permettre au ministère de l'Intérieur de faire des points réguliers sur l'avancement du projet. Un espace de dialogue important qui a permis aux autres parties prenantes d'apporter leur point de vue. Robustesse des développements informatiques, mise en place des tests, risques de retards pour certains voyageurs (notamment les passagers en correspondance), progressivité et plans de déploiement au niveau des différents aéroports, actions de communication sont les sujets, entre autres, qui ont été abordés lors des six réunions d'information sur la mise en œuvre de l'EES. Ces réunions ont vocation à se poursuivre de manière régulière afin de communiquer de façon satisfaisante sur l'avancement du projet dans sa phase de progressivité. Depuis l'entrée en service de l'EES le 12 octobre, un rapport rendant compte de la mise en œuvre du plan de déploiement est transmis chaque mois à la Commission européenne. ●

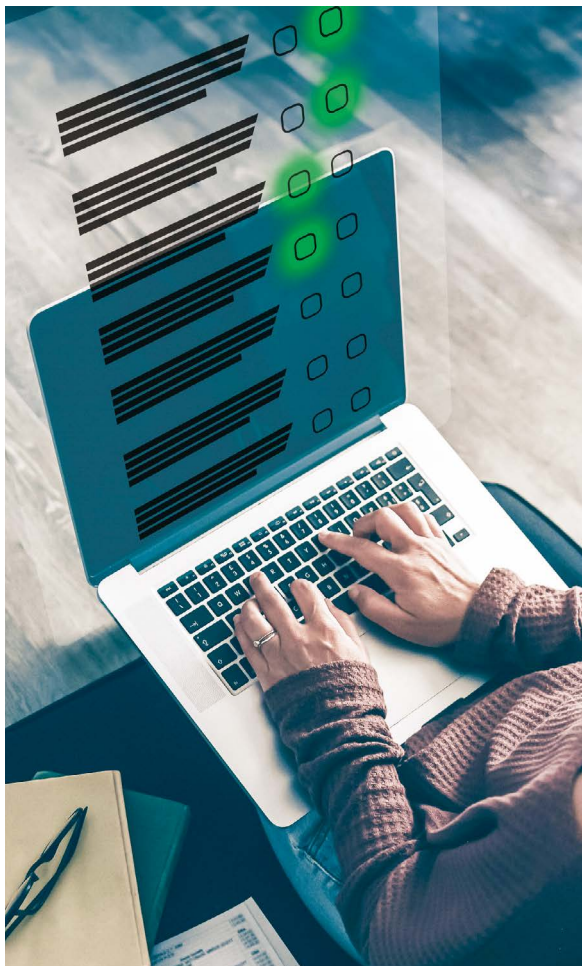
L'ETIAS, futur sésame pour voyager en Europe

Autre dispositif destiné à améliorer la gestion des frontières extérieures de l'espace Schengen, le système d'autorisation préalable de voyage ETIAS entrera en service à la fin 2026.

Autorisation de voyage, et non système de contrôle de franchissement des frontières comme l'est l'EES, le système ETIAS (European Travel Information and Authorisation system) s'adresse aux ressortissants des pays tiers exemptés de visa désirant se rendre pour un court séjour sur le territoire européen. Proche de l'ESTA¹ américain, l'ETIAS a pour objectif de prévenir les risques potentiels présentés par certains voyageurs en termes de sécurité, d'immigration illégale ou d'épidémie en leur accordant ou non l'entrée dans un des pays de l'Union européenne (à l'exception de l'Irlande) ou d'un État associé à l'espace Schengen après vérification des informations requises. Avant leur départ, les demandeurs devront donc remplir un formulaire électronique pour fournir des informations personnelles, les détails du document de voyage, l'historique du voyage ou encore indiquer l'existence de condamnations pénales antérieures éventuelles et les séjours dans des zones de conflit. Une interopérabilité est assurée entre des différentes bases de données de l'Union européenne consultées et le système ETIAS. La grande majorité des demandes devraient être traitées quasi immédiatement.

UNE BRIQUE COMPLÉMENTAIRE IMPORTANTE

Une fois accordée, l'autorisation de voyage permettra de séjourner dans les 30 pays appliquant ETIAS pendant 90 jours maximum sur une période de 180 jours et sera valable pour des entrées multiples durant 3 ans. Les demandeurs (à l'exception des personnes âgées de moins de 18 ans et de plus de 70 ans) devront s'acquitter d'une taxe. Une possibilité de recours est prévue pour les voyageurs dont



© Getty/mahes

la demande a été rejetée. Le système ETIAS constitue une brique importante dans le renforcement de la gestion des frontières extérieures de l'Union européenne. Il doit permettre de limiter l'augmentation attendue du nombre de passagers refusés à leur arrivée sur le territoire européen du fait de l'entrée en vigueur de l'EES en rejetant des demandes de certains d'entre eux avant l'embarquement, depuis le pays de départ. ●

1. Electronic System for Travel Authorization.

59

**C'EST LE NOMBRE DE PAYS DONT
LES RESSORTISSANTS EXEMPTÉS DE VISA
DE COURT SÉJOUR POUR VOYAGER DANS
L'ESPACE SCHENGEN DEVRONT DEMANDER
UNE AUTORISATION ETIAS.**

témoignages

États des lieux partagés

« Faire en sorte que le parcours passager reste simple et fluide »

FRANCK LE GALL,
DIRECTEUR DES OPÉRATIONS
AÉROPORTUAIRES DU GROUPE ADP



© Groupe ADP

« Des acteurs de l'aérien mobilisés pour une mise en service progressive »

JULIEN CHÉRY,
DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL SÛRETÉ DES
OPÉRATIONS SOL À LA DIRECTION
GÉNÉRALE DES OPÉRATIONS D'AIR
FRANCE



© DR

« Des premiers retours positifs »

GAËL LÉON,
RESPONSABLE JURIDIQUE
ET SÛRETÉ À L'UAF¹



© UAF

L'enjeu principal de la mise en œuvre de l'EES pour le groupe ADP est de limiter au maximum l'impact pour les passagers. Nous travaillons avec les services de l'État pour bien comprendre l'ensemble du process et anticiper chaque étape de ce nouveau système. Nous avons notamment beaucoup travaillé sur l'installation de plusieurs centaines de kiosques dans les aéroports du Groupe et sur la question de la séparation des flux. Nous aidons les équipes du ministère de l'Intérieur à réaliser des tests quotidiens et nous sommes très mobilisés pour voir comment accompagner au mieux le passager et faire en sorte que son parcours reste toujours simple et fluide.

Il y a eu une bonne coordination de l'ensemble des acteurs de l'aérien pour obtenir de Bruxelles une mise en service progressive de l'EES. Il était important pour nous de ne pas avoir un lancement en « big bang » du système. Les correspondances étant le nerf de la guerre pour la compagnie, nous avons notamment réfléchi avec le Groupe ADP au nombre des kiosques et à leur positionnement de manière à limiter au maximum les temps d'attente à ce stade-là. Et à terme, pour Air France, c'est l'arrivée en 2026 d'ETIAS qui viendra compléter le dispositif et en améliorer la performance globale.

Le travail de co-construction mené avec le ministère de l'Intérieur a permis de comprendre les préoccupations de chacun et d'avancer collectivement dans le déploiement de l'EES. Les premiers retours des grands aéroports indiquent que la mise en place du système se passe de manière plutôt satisfaisante. Ils devraient pouvoir se rapprocher de l'objectif de 90 secondes de temps de traitement unitaire qui a été fixé. S'il reste des incertitudes quant à la situation au moment de la fin de la période de progressivité, c'est donc positif. Des développements importants doivent être réalisés afin de rendre l'EES et le PARAFE compatibles.

1. Union des Aéroports Français.

Après sa mise en service en octobre dernier, les principaux acteurs concernés reviennent sur les enjeux de l'EES, les travaux préparatoires qui ont été menés et dressent un premier état des lieux.

« Préparer une bonne communication en amont »

CYRIL BEUCHET,
RESPONSABLE PÔLE TECHNIQUE
ET DÉVELOPPEMENT DURABLE
À LA FNAM¹



« Lancement d'EES : des débuts encourageants »

FREDERIC JORAM,
DIRECTEUR DE L'IMMIGRATION, DGEF¹



« Mobilisés et vigilants pour les étapes à venir »

STÉPHANE DAGUIN,
PRÉFET DÉLÉGUÉ POUR LA SÉCURITÉ
ET LA SÛRETÉ DES PLATES-FORMES
AÉROPORTUAIRES DE PARIS



Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas constaté d'incidents techniques majeurs dans l'application de l'EES. Les mois qui viennent vont permettre d'éprouver la robustesse du système et de voir notamment comment les kiosques, les dispositifs d'aides visuelles et sonores et le cheminement passager fonctionneront en périodes de pics d'activité. Au-delà des enjeux techniques, la clé de la réussite réside selon moi dans la coordination rapide des acteurs – DNPAF², aéroports, compagnies – pour ajuster le dispositif lors des épisodes de tension. Le dimensionnement des équipes au sol, la préparation des passagers en amont, notamment pour le traitement des cas particuliers, sont également des enjeux clés.

1. Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers.
2. Direction nationale de la police aux frontières.

Dix ans après les attentats et la crise des réfugiés, la France a été un moteur dans l'adoption de l'EES qui poursuit trois objectifs : le renforcement des contrôles aux frontières extérieures, la lutte contre l'immigration irrégulière et l'amélioration du niveau de sécurité intérieure de l'espace de libre circulation européen. Son lancement de manière progressive a été réussi. La France fait partie des quatre États membres les plus actifs avec près de 316 000 enregistrements effectués au 12 novembre dernier. La pleine mobilisation des forces de police et de douane, le travail avec les opérateurs d'infrastructure et les transporteurs ont été des éléments décisifs. Des étapes restent à franchir jusqu'à l'enregistrement de 100 % des voyageurs éligibles, tout en maintenant un niveau de fluidité acceptable. La disponibilité des outils techniques et la qualité du travail partenarial restent plus que jamais la clé du succès durable de la réforme.

1. Direction générale des étrangers en France, ministère de l'Intérieur.

Sur les aéroports parisiens, première porte d'entrée sur le territoire national, les premiers résultats de la mise en service du système EES sont très satisfaisants. À CDG, plus de 62 400 dossiers ont été créés à fin novembre, dont 33 600 en biométrie. À Orly, les créations de dossiers s'élèvent à 40 227 dont 50 % en biométrie. Quant à la fluidité, l'allongement des temps d'attente a été limité à CDG aux premiers jours du lancement d'EES. Sous la coordination du préfet de Police, les forces de l'ordre, les douanes, le Groupe ADP et les transporteurs doivent rester mobilisés et vigilants pour les étapes à venir de la montée en charge d'ici le 10 avril prochain. Jusqu'à cette date, des assouplissements sont possibles pour ne pas affecter la fluidité aux frontières.



© Jean Chiscano



ALINE PILLAN
Secrétaire générale de la DGAC

Stratégie du Secrétariat général à horizon 2027

Le rôle du Secrétariat général (SG) s'inscrit dans un contexte d'organisation unique en Europe : une Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) unie dans la fonction publique d'État.

À ce titre, nous sommes au cœur de l'activité de la DGAC pour l'accompagner dans ses missions et ses transformations : améliorer la performance des services de la navigation aérienne, moderniser les systèmes, assurer la sûreté, la sécurité, la transition écologique et la régulation du transport aérien, soutenir la construction aéronautique, anticiper les départs à la retraite des personnels, tout en assurant les conditions d'un dialogue social de qualité et la soutenabilité du budget annexe.

En 2022, le SG a connu une réforme de grande ampleur : la mutualisation des fonctions support. Cette réorganisation a conduit à la création de 10 secrétariats inter-régionaux (SIR) répartis sur le territoire métropolitain et en outre-mer au plus près des principaux bénéficiaires. Elle a permis de réduire de plus de 10 % les effectifs des fonctions support au bénéfice de recrutements dans les métiers techniques. En complément, des pôles achats à envergure nationale ont été créés dans l'objectif de renforcer l'optimisation et la mutualisation des achats.

Cette transformation a constitué un grand changement tant pour les agents du SG que pour les autres services de la DGAC, qui ont dû apprendre à partager des ressources qui auparavant leur étaient dédiées.

UNE STRATÉGIE BASÉE SUR QUATRE AXES

En 2023, j'ai souhaité que le SG se dote d'un cap à horizon 2027, afin de partager une vision commune et de renforcer notre performance auprès des services bénéficiaires et de tous les agents de la DGAC. Ensemble, nous avons choisi de bâtir

notre stratégie autour de quatre axes : la lisibilité, l'efficacité, l'accompagnement et la fierté.

Fruit d'un travail collectif, une feuille de route a été établie pour la période 2024-2027. Elle est constituée de 37 chantiers pilotés par autant d'agents du SG. Sur les axes « efficacité » et « accompagnement », de nombreux chantiers visent à simplifier nos procédures, notamment en matière de ressources humaines, et à dématérialiser nos process. À travers les axes « fierté » et « lisibilité », nous visons à améliorer le vivre-ensemble, être plus lisibles pour nos services bénéficiaires et renforcer notre cohésion interne : le travail en réseaux « métiers » est ainsi favorisé et un accent est mis sur la communication interne et la valorisation des agents.

PILOTAGE QUADRIMESTRIEL

Tous les quadrimestres, nous pilotons la réalisation de ces chantiers et nous nous interrogeons sur la pertinence des actions à mener. C'est ainsi un outil vivant qui intègre les nouveaux défis comme le renforcement des compétences de nos agents, le développement d'une culture de gestion de projet, le recours croissant à l'externalisation pour faire face au non-remplacement des ouvriers d'État dans les domaines de la logistique et de l'informatique de gestion, ou encore l'amélioration du pilotage des sujets de prévention en lien avec les bâtiments. Les 1 400 agents du SG sont ainsi engagés au quotidien pour renforcer la performance et la qualité de service des fonctions support au bénéfice des services et des agents de la DGAC. ●



© Airbus 2020 - Jane Widdowson/Beetroot

Carburants d'aviation durables : la filière franchit un cap

Signature du volet « carburants d'aviation durables » du contrat stratégique de filière « Nouveaux Systèmes Énergétiques », désignation des lauréats de l'appel à projets Carb Aéro soutenant la production française de carburants aéronautiques de synthèse... L'année 2025 a marqué une nouvelle étape pour la décarbonation du transport aérien.

Par **Alexia Attali**

Signé au Salon du Bourget par les ministres de l'Économie, de l'Industrie et des Transports, le volet « carburants d'aviation durables » (CAD) du contrat stratégique de filière Nouveaux Systèmes Énergétiques 2024-2027 engage la France dans une feuille de route ambitieuse. Celle-ci vise à faire émerger d'ici 2030 une filière de production nationale. Le volet CAD est le fruit de travail collectif mené par un groupe réunissant industriels de l'énergie et de l'aéronautique, acteurs de la recherche, organisations syndicales et administrations. « Ce texte prolonge la feuille de route nationale publiée en 2020, qui avait rassemblé tous les acteurs autour d'un diagnostic partagé et fixé les premières trajectoires d'incorporation de CAD, souligne Kevin Guittet, sous-directeur du Développement durable à la DTA. Il s'agit à présent de développer rapidement les technologies les plus matures, de soutenir celles en devenir et de les amener jusqu'à une production à la hauteur des besoins. »

PASSER À L'ÉCHELLE INDUSTRIELLE

Le volet CAD du contrat stratégique de filière Nouveaux Systèmes Énergétiques définit quatre grandes priorités. Il s'agit tout d'abord de pro-



duire suffisamment de biocarburants et de carburants de synthèse à horizon 2030 pour répondre au mandat européen *ReFuelEU Aviation*, qui impose aux fournisseurs de carburants d'aviation des taux d'incorporation croissants : de 2 % en 2025 (dont 1,2 % de carburants de synthèse) jusqu'à 70 % en 2050 (dont 35 % de carburants de synthèse).

Cette production devra être à la fois durable et compétitive, selon le deuxième axe. La filiale s'engage ainsi à contrôler la conformité environnementale des matières premières (non-concurrence avec la chaîne alimentaire, préservation des forêts...), à lutter contre les importations non conformes et à soutenir les technologies développées en France.

FAIRE DÉCOLLER LES PROJETS

Troisième axe : favoriser le développement d'une filière industrielle française en aidant les porteurs de projets CAD à franchir le cap de l'investissement et en garantissant des conditions de concurrence équitables pour les producteurs et les compagnies aériennes. L'appel à projets Carb Aéro, lancé en décembre 2023 et dont les lauréats ont été annoncés en avril 2025, financera ainsi les études d'ingénierie préliminaires de quatre usines de production de carburants de synthèse (voir encadré) à hauteur de 100 M€.

Tous les projets retenus reposent sur l'usage d'hydrogène bas carbone, associé à la captation de CO₂ biogénique² et, pour l'un d'entre eux, à de la biomasse. À terme, ces projets devraient générer 270 kilotonnes de carburants de synthèse durables par an. La France dispose en effet d'atouts déterminants : une électricité décarbonée permettant de produire de l'hydrogène bas carbone, une infrastructure logistique déjà en place pour le transport de carburants liquides et des sources



de CO₂ biogénique aujourd'hui non valorisées. Dernière priorité : lancer les premiers projets industriels avant 2030, en facilitant la mise à disposition de foncier et en soutenant la concrétisation des projets jugés stratégiques. « *La production française progresse sur l'ensemble des voies technologiques avec une vingtaine de projets identifiés à horizon 2031, représentant un potentiel d'environ 1,3 million de tonnes par an* », indique Kevin Guittet.

UN EFFORT COLLECTIF DANS LA DURÉE

Le groupe de travail CAD poursuit désormais ses efforts pour décliner les engagements du contrat de filière en actions concrètes assorties



La production française progresse sur l'ensemble des voies technologiques avec une vingtaine de projets identifiés à horizon 2031, représentant un potentiel d'environ 1,3 million de tonnes par an. »

KEVIN GUITTET, SOUS-DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE À LA DTA



© Arnaud Bouissou/Terra

d'objectifs et d'un suivi régulier. « La grande force de ce groupe est de favoriser un partage d'informations précieux et de mobiliser rapidement les acteurs concernés sur différents sujets, estime Kevin Guittet. Cette mise en commun permet une meilleure compréhension des enjeux des différents acteurs de la chaîne et nourrit les positions françaises dans les instances européennes et internationales, notamment en vue de la révision du règlement ReFuelEU Aviation prévue en 2027. » •

1. Direction du transport aérien.
2. C'est-à-dire issu de la biomasse.

Les quatre projets lauréats de Carb Aéro pour la production de carburants de synthèse

- France KerEAUzen (Engie), Le Havre
- Take KAIR (Hynamics, EDF), Saint-Nazaire
- DéZIR (Verso Energy), Rouen
- BioTJet (Elyse Energy), Lacq



3 questions à



© DR

KEVIN GUITTET,
SOUS-DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE À LA DTA

« Faire de la décarbonation une réalité industrielle »

Quelles sont les principales mesures prises en France pour faire émerger une filière de CAD ?

La France s'est d'abord dotée d'une vision commune avec la feuille de route de 2020, élaborée avec l'ensemble des acteurs concernés. Cette stratégie a été suivie par la mise en place, dès 2022, d'un mandat national d'incorporation assorti de dispositifs de soutien aux projets de production les plus matures. Ces derniers ont émergé de deux appels à projets, dont le dernier porte sur les études d'ingénierie d'avant-projet, passage obligé avant une décision d'investissement industriel. Cette dynamique se retrouve à l'échelle européenne. D'une part, avec l'entrée en vigueur d'un mandat d'incorporation européen porté par le règlement *ReFuelEU Aviation*, largement inspiré des travaux conduits en France. D'autre part, avec l'ambition affichée dans le tout récent Plan d'investissement pour des transports durables (PITD) de soutenir l'émergence d'une filière de production européenne de CAD par un certain nombre d'actions mobilisant notamment les instruments financiers européens.

Le développement des CAD implique des investissements lourds. Comment trouver les financements ?

L'enjeu immédiat est de réduire les risques pour les investisseurs privés, particulièrement sur les filières de production de biocarburants avancés et de carburants de synthèse. Pour amorcer cette dynamique, un soutien public au niveau européen et national apparaît nécessaire. Le Plan d'investissement pour des transports durables de l'Europe propose ainsi la mise en place de plusieurs actions pour stimuler les investissements : financement de projets de carburants durables dans le cadre du Fonds pour l'innovation, mobilisation de fonds provenant d'InvestEU*, mobilisation de la Banque européenne d'investissement...

Mais le secteur ne doit-il pas financer sa décarbonation ?

Le soutien public doit être vu dans une logique d'investissement et non de subvention durable. Cet effort aura des retombées concrètes en matière d'emplois et de réindustrialisation. À terme, je suis convaincu que le secteur assumera le coût de sa décarbonation. Toutefois, pour y parvenir, il est essentiel de veiller à limiter les distorsions de concurrence et les fuites de trafic liées aux disparités réglementaires entre États.

* Programme soutenant l'investissement dans les domaines prioritaires de l'Union européenne.



FRÉDÉRIC GUIGNIER

Directeur de la DSNA¹

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts et polytechnicien, Frédéric Guignier a été nommé directeur de la DSNA en octobre 2024 après avoir assuré l'intérim de son prédécesseur depuis avril. Sa mission : assurer le contrôle aérien dans des conditions de sécurité et de performance optimales, tout en embarquant ses équipes dans une transformation majeure fixée par la stratégie DSNA 2030.

Par Béatrice Courtois



Nous gérons jusqu'à 12 000 vols par jour. Et nous devons nous préparer à voir ce chiffre augmenter compte tenu du dynamisme du trafic aérien dans nos espaces, au cœur des principaux flux européens.

Nous sommes engagés dans une transformation en profondeur de la DSNA afin qu'elle soit plus performante, moderne et écoresponsable, tout en continuant d'assurer la sécurité des vols, qui est notre priorité. Plusieurs grands chantiers sont lancés sur l'organisation du travail, notre implantation territoriale, la modernisation technologique et numérique, la réduction de notre impact écologique. Nos métiers exigent des compétences de haut niveau et nous les avons ! Je souhaite que les 7 000 agents présents sur le territoire puissent avoir les moyens de donner le meilleur d'eux-mêmes et soient fiers de travailler pour la DSNA. »

1. Direction des services de la navigation aérienne.

1998
Adjoint de la cheffe de bureau de la gestion des aéroports (DTA)

2004
Adjoint puis Chef de département à la DO (DSNA)

2008
Chef du Centre en route de la navigation aérienne de Reims (DSNA)

2014
Adjoint du directeur des opérations (DSNA)

2017
Directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane (DSAC)

2019
Directeur de la stratégie et des ressources (DSNA)



Orly devient l'aéroport le plus strict au monde en matière de performance acoustique

Depuis octobre 2025, l'aéroport d'Orly est soumis à de nouvelles règles d'exploitation nocturne, en application de l'arrêté du 4 juillet 2025. Objectif : réduire les nuisances sonores pour les 130 000 riverains exposés à un bruit supérieur à 55 décibels.

Par Nathalie Bureau du Colombier



Depuis octobre 2025, les vols programmés sur Orly entre 22 h et 6 h doivent être effectués uniquement par des appareils dont la marge acoustique cumulée est supérieure ou égale à 17 EPNdB¹.

« C'est une mesure inédite à l'échelle mondiale. Le seuil d'exigence acoustique a été relevé à un niveau sans précédent. Orly devient l'aéroport le plus strict en matière de performance acoustique. Les effets seront d'autant plus significatifs qu'ils s'accompagneront de l'introduction d'une nouvelle génération d'appareils, principalement l'A320neo et le B737 MAX, dont les niveaux sonores se situent à un niveau supérieur à 25 EPNdB, bien au-delà du niveau imposé réglementairement. Par cette mesure, nous incitons les compagnies à accélérer le renouvellement de leur flotte », explique Olivier Weiss, chef du bureau de l'environnement sonore et des impacts territoriaux à la Direction du transport aérien.

Les compagnies qui ne respecteraient pas ces

14 000

EN 2024, L'AÉROPORT D'ORLY

A ENREGISTRÉ 204 000 MOUVEMENTS, DONT PLUS DE 14 000 ENTRE 22 H ET 23 H 30.

normes s'exposent à des sanctions pouvant atteindre 40 000 euros par infraction. Un délai supplémentaire est accordé aux compagnies historiquement présentes à Orly, qui auront jusqu'au 1^{er} janvier 2029 pour s'aligner sur ces exigences. Sont notamment concernées Transavia, Vueling ou easyJet, qui opèrent régulièrement en période nocturne.

L'arrêté modifie également les conditions d'application du couvre-feu instauré à la fin des années 1960. Désormais, la restriction horaire s'applique à partir de la libération du poste de stationnement, et non plus à compter du décollage. Aucun appareil ne peut quitter l'aire de stationnement entre 23 h 15 et 6 h ni atterrir entre 23 h 30 et 6 h, sauf dérogation. Cet ajustement, qui prive les compagnies aériennes de 5 minutes de marge opérationnelle en moyenne, suscite toutefois la déception des riverains, pour qui les mesures restent insuffisantes.

Un comité de suivi des vols de nuit, placé sous l'autorité du président de la commission consultative de l'environnement, est chargé d'évaluer la mise en œuvre des mesures.

Ces nouvelles dispositions s'inscrivent dans le cadre du Plan de prévention du bruit dans l'environnement² qui avait mis en lumière une problématique sonore persistante à Orly, cinquième aéroport européen en termes d'exposition au bruit.

L'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pilotée par la préfecture du Val-de-Marne avec l'appui technique de la DSAC³ Nord a débuté en juin 2023. Ses conclusions ont été présentées en février 2024, à l'issue de quatre ateliers de concertation. Trois scénarios ont été envisagés ; celui retenu présente le meilleur compromis entre coûts socio-économiques des restrictions et réduction des nuisances sonores, mais ne retient pas d'évolution des horaires du couvre-feu, comme le réclamaient élus locaux et associations de riverains. ●

1. Effective perceived noise in decibels. Plus la marge acoustique est élevée, plus l'avion est performant sur le plan acoustique.

2. Conformément à la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002.

3. Direction de la sécurité de l'aviation civile.



U-SPACE : un premier prestataire de services certifié en France

En mars 2025, la société toulousaine Innov'ATM s'est vu délivrer le premier certificat français de prestataire de services U-space dédiés à la gestion du trafic des aéronefs sans pilote à bord. La DGAC franchit ainsi une nouvelle étape dans l'intégration des drones au sein de l'aviation civile.

Par **Alexia Attali**

Avec plus de 400 000 drones enregistrés en France en 2025 et un nombre croissant de demandes d'opérations adressées aux services régionaux de la DSNA¹, les vols de drones augmentent rapidement. Pour accompagner ce développement, l'Europe s'est dotée d'un cadre réglementaire commun dont le dernier volet, dit « U-space » (U pour Unmanned Aircraft Systems, drones en français) est entré en vigueur début 2023². « Cette réglementation prévoit la possibilité de créer des zones aériennes dédiées aux drones, où les opérateurs devront souscrire à des services numériques assurant la sécurité et la coordination du trafic entre leurs appareils et les aéronefs habités », résume Bruce Palmouries, responsable du programme Drones/U-space à la DSNA.

DE LA SÉGRÉGATION À L'INTÉGRATION

Les règlements européens sont complétés par un cadre juridique français élaboré par la DTA³. Ainsi, aujourd'hui, l'introduction des drones dans

+ 66%

**DE DEMANDES D'OPÉRATIONS
DE DRONES TRAITÉES PAR LE SNA¹
SUD-OUEST ENTRE 2023 ET 2025.**

1. Service de la navigation aérienne.

84 AÉROPORTS FRANÇAIS

ÉQUIPÉS DE L'OUTIL CLEARANCE POUR
TRAITER LES ACCORDS D'ACTIVITÉS DE
DRONES DANS LES ZONES CONTRÔLÉES
GÉRÉES PAR LA DSNA.

l'espace aérien national repose sur un dispositif décrit par l'arrêté « Espace⁴ », en cours de refonte par la DTA. Pour la DSNA, il se traduit, d'une part, par la validation au vol par vol (via un outil : Clearance) lorsque le télépilote garde son aéronef en vue et, d'autre part, par la création de zones réglementées temporaires (ZRT) quand le vol ne se fait plus à vue. Les drones opèrent alors dans une zone « hermétique » que les aéronefs habités évitent. « Mais cette solution réduit la capacité de l'espace autour des aéroports et atteint ses limites avec la hausse des demandes, note Bruce Palmouries. D'où l'idée de créer des espaces U-space quand les opérations deviennent régulières et denses. »

La réglementation conditionne toutefois la création de ces zones U-space à l'existence de services U-space, qui doivent être fournis par des prestataires certifiés dits USSP (U-space Service Providers). Quatre d'entre eux seront obligatoires : l'identification du réseau, la géovigilance, l'autorisation de vol et l'information sur la circulation. D'autres, comme les informations météorologiques ou le contrôle de conformité, viendront s'ajouter selon les besoins.

EXPLORER LES POSSIBLES

La France s'est déjà engagée dans la mise en œuvre concrète de cette réglementation. La DSAC⁵ a ainsi certifié en mars dernier la PME toulousaine Innov'ATM (voir encadré), devenue le deuxième USSP européen après l'italien D-Flight. Quant à la désignation des futures zones U-space en France, elle fait l'objet d'une



feuille de route interministérielle à laquelle collaborent la DSAC et la DSNA, sous l'égide de la DTA. « *L'objectif pour la DSNA est d'évaluer l'impact potentiel de ces espaces sur les vols "habités", de participer aux consultations et de décrire concrètement comment un espace U-space fonctionnera, en précisant le rôle de la DSNA selon que l'espace aérien est contrôlé ou non* », explique Anne Grimal, expert drones au pôle Airspace Design de la DSNA.

Dans le premier cas, la DSNA devra être capable de reprendre la main en temps réel – en coordination avec l'USSP – pour faire transiter un aéronef habité, en réorganisant l'activité drones pour protéger la trajectoire de cet aéronef. C'est ce que l'on appelle la reconfiguration dynamique de l'espace aérien. « *Dans les espaces non contrôlés, poursuit Anne Grimal, cette reconfiguration dynamique n'existe pas. Ce sont aux aéronefs "habités" susceptibles d'évoluer dans l'espace U-space de se rendre électroniquement perceptibles pour transmettre leur position aux USSP et aux télépilotes.* »

Des projets actuellement engagés alimentent déjà les réflexions des diverses parties prenantes : l'un à Toulouse impliquant Innov'ATM dans un espace aérien contrôlé, l'autre en Normandie en zone non contrôlée. Tous deux concernent la logistique médicale par drones. À l'échelle européenne, une dizaine de projets d'espaces aériens U-space pionniers sont déjà lancés. ●

1. Direction des services de la navigation aérienne.
2. Règlements d'exécution (UE) n° 2021/664, /665 et /666 de la Commission du 22 avril 2021.
3. Direction du transport aérien.
4. Arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord.
5. Direction de la sécurité de l'aviation civile.

Une certification inédite pour la DSAC

La certification d'un prestataire de services U-space constitue une première nationale. « *Nous sommes partis d'une feuille blanche, se souvient Darren Pong-Loi, inspecteur de surveillance au pôle CNA¹ de la DSAC. La réglementation étant nouvelle, il a fallu un dialogue constant avec l'EASA⁽²⁾ pour clarifier certaines zones grises.* »

La procédure mise en place a permis d'évaluer la maturité globale d'Innov'ATM en termes de système de gestion (gouvernance interne, sécurité, qualité...), d'assurance logicielle et de cybersécurité. Certains points dépendant de l'existence de zones U-Space seront vérifiés lors d'audits ultérieurs. « *Notre retour d'expérience servira de référence pour les prochaines candidatures, dont celle de la société Hologarde, annonce Darren Pong-Loi. D'ici là, nous allons faire monter en expertise d'autres agents, car le besoin va s'accroître.* » Innov'ATM dispose désormais du cadre légal pour opérer dans toute l'Europe dès que les premières zones U-space seront désignées.

1. Certification des prestataires de services de la Navigation Aérienne.
2. Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.



Toujours plus d'opérations de drones innovantes

Opérateurs et fabricants de drones peuvent s'appuyer sur la réglementation européenne pour développer de nouvelles activités, affirme David Comby, directeur de programme drone à la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC).

Par Paul de Brem



« La France a été pionnière dans l'aviation, elle peut être pionnière dans la fourniture de services innovants par drones. »

DAVID COMBY,
DIRECTEUR DE PROGRAMME
DRONE À LA DSAC

Avez-vous constaté une augmentation des opérations de drones innovantes autorisées par la DSAC ?

Certainement. En 2023, la DSAC a signé environ 150 autorisations d'exploitation de drone pour lesquelles une étude de sécurité SORA (Specific Operation Risk Assessment) était nécessaire. En 2025, ce chiffre a doublé. Et parmi ces 300 autorisations, un grand nombre concerne des services innovants à haute valeur ajoutée. Je pense au dirigeable de la start-up Hylight long de 12 mètres pour la surveillance des lignes électriques d'Enedis. Ou au transport de poche de sang sur 30 km dans l'Eure, en Normandie, entre le centre hospitalier de Verneuil et un laboratoire biologique grâce aux services de la société Delivrone.

Quels enjeux de sécurité doivent être considérés par les opérateurs ?

Pour que ces opérations à haute valeur ajoutée se développent, il faudrait qu'elles puissent s'étendre au-dessus de zones habitées, ce qui n'est généralement pas le cas avec les autorisations que nous délivrons aujourd'hui. Pour cela, les fabricants devront concevoir des drones plus fiables conformément aux exigences réglementaires européennes. Celles-ci peuvent en effet nécessiter la certification de l'aéronef en fonction de la densité de population survolée. La balle est dans le camp des industriels qui ont la chance de bénéficier d'une réglementation unifiée au niveau européen.

Depuis le 1^{er} janvier 2026, cette réglementation européenne (la réglementation 945 de 2019) est-elle bien la seule en vigueur en France ?

Oui. À cette date, la réglementation nationale (l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standard nationaux) a cessé de s'appliquer pour les opérateurs non étatiques. Pour un vol à vue en environnement habité (scénario STS-01), il faut un drone de classe C5. Et pour un vol hors vue en environnement à faible densité de population (scénario STS-02), un drone de classe C6. Depuis plusieurs années la DSAC a largement communiqué vers les opérateurs pour les informer de ce changement tout en mettant à disposition un guide pour les aider à s'approprier cette nouvelle réglementation.

L'ENAC renouvelle sa flotte avec 30 Elixir

L'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) se prépare à accueillir 30 monomoteurs biplaces de nouvelle génération. Dès 2026, l'ENAC utilisera ces Elixir pour la formation des futurs pilotes de ligne.

Le renouvellement de sa flotte s'inscrit dans une triple exigence d'excellence pédagogique, de performance économique et de responsabilité environnementale.

Par Fabrice Morlon

La première école aéronautique d'Europe utilise actuellement 90 avions pour la formation de pilotes de ligne.

Au terme d'un marché public, après avoir évalué plusieurs avions, le choix s'est porté en juin 2025 sur un monomoteur biplace fabriqué à La Rochelle. Entre 2026 et 2027, l'ENAC recevra 30 exemplaires de l'Elixir. L'école entière se met en ordre de marche pour accueillir les premiers avions. Certifié en 2020, l'Elixir est le fruit du travail d'une jeune équipe qui a fait le pari d'un avion de nouvelle génération, plus économe en carburant. L'Elixir utilise largement les matériaux composites, notamment pour le fuselage et la voilure. Avec la technique de fabrication « One shot », les ailes sont composées d'un seul bloc, ce qui réduit le nombre de pièces ainsi que la maintenance et améliore la sécurité. L'avion est équipé d'un parachute de cellule qui peut être déployé en cas d'urgence.

CONSOMMATION DE CARBURANT RÉDUITE DE 70 %

« Dans notre recherche de l'avion idéal, il nous fallait un outil pédagogiquement adapté et qui soit en accord avec les ambitions de l'ENAC en termes de transition énergétique », explique Thierry



de Basquiat de Mugriet, directeur de la direction de la formation au pilotage et des vols (DFPV).

L'Elixir est équipé d'un moteur Rotax qui consomme jusqu'à 70 % de carburant en moins que les générations précédentes. Avec la future flotte, l'ENAC estime à 40 % la baisse des émissions de CO₂.

Dans sa flotte, l'ENAC compte 37 TB20 et 25 TB10, fabriqués jusqu'au début des années 2000 par Socata, aujourd'hui Daher. « Le renouvellement de la flotte est lié à la limite économique d'exploitation des TB20 et des TB10 », précise le directeur de la DFPV. « D'ici à 2028, de nombreux avions quitteront la flotte pour être remplacés par les Elixir. »

Les Elixir seront exploités dans la quasi-totalité des 9 centres de formation

50 000

C'EST LE NOMBRE MOYEN
D'HEURES DE VOL EFFECTUÉES
PAR L'ENAC PAR AN.

40 %

C'EST LA RÉDUCTION
D'ÉMISSIONS DE CO₂ ESTIMÉE AVEC
LA FUTURE FLOTTE DE L'ENAC.

au pilotage, avec une présence accrue à Carcassonne et Biscarosse où ils remplaceront en premier lieu les TB10. Les nouveaux avions seront utilisés pour la formation initiale en régime de vol à vue (VFR).

L'arrivée prochaine des premiers Elixir ne se borne pas à la réception d'un nouvel avion. « Pour les instructeurs de vol, l'enjeu majeur est de réécrire tous les programmes de formation pour les adapter à l'Elixir », indique Thierry de Basquiat de Mugriet.

Début 2026, tous les mécaniciens répartis dans les centres ENAC seront formés sur le nouvel avion. Le centre de Castelnau d'Arnaud tient une place centrale dans la maintenance des avions et montera en compétences à la fois sur les matériaux composites et sur le moteur Rotax. ●



Saint-Pierre-et-Miquelon : l'esprit pionnier

À Saint-Pierre-et-Miquelon, la DGAC remplit des missions d'une grande diversité et d'une importance cruciale pour ses habitants. Cela à 4 300 kilomètres de l'Hexagone.

Par Paul de Brem



Piste d'atterrissage de l'aéroport de Saint-Pierre-et-Miquelon.

En découvrant le service de l'aviation civile qui opère sur le territoire français de Saint-Pierre-et-Miquelon, vous risqueriez d'être surpris. Et pour cause : on ne supervise pas le transport aérien d'un archipel de 200 kilomètres carrés, rassemblant tout juste 6 000 âmes et se situant au large du Canada comme sur le territoire hexagonal. « Nous remplissons une pluralité de missions qui est unique à la DGAC », décrit Christophe Boquen, chef du service de l'Aviation civile de Saint-Pierre-et-Miquelon (SAC-SPM). Le cœur de l'activité reste le même : le SAC-SPM assure la gestion du trafic aérien et veille au respect de la réglementation des activités aériennes.

UN AÉROPORT NÉCESSAIRE POUR LES HABITANTS

« Mais, à Saint-Pierre-et-Miquelon, la DGAC remplit aussi une mission de service public en

étant opérateur d'aéroport », insiste Sébastien Mirouze, responsable du Système de management intégré au SAC-SPM.

Trois mois par an, un Boeing 737-700 réalise des vols réguliers depuis et vers l'Hexagone, pendant la saison touristique. Le reste du temps, un ATR 42 (une quarantaine de places) relie l'archipel au Canada tandis qu'un Cessna F406 fait la liaison entre l'île de Saint-Pierre et celle de Miquelon pour huit passagers. En cas d'urgence médicale grave, des évacuations sanitaires sont réalisées 24 heures sur 24, tous les jours de l'année au moyen du Cessna. « Le déneigement des pistes est une préoccupation constante quatre mois par an », note Sébastien Mirouze. Avec 3 000 mouvements chaque année, l'aéroport n'est certes pas de grande taille, mais il est essentiel à la vie et à l'activité de tous les habitants. Sans trafic aérien, le lien entre les îles de l'archipel, le Canada et l'Hexagone serait éminemment compliqué. « C'est toute la continuité territoriale avec la métropole qui est en jeu », pointe Christophe Boquen. ●



© Gettyimages

30 000

C'EST LE NOMBRE DE PASSAGERS
À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON CHAQUE
ANNÉE, SOIT 2 000 FOIS MOINS QU'À
PARIS-CHARLES-DE-GAULLE.

10 MINUTES

C'EST LE TEMPS DE VOL
D'UN AVION ENTRE L'ÎLE DE SAINT-PIERRE
ET CELLE DE MIQUELON, CONTRE 1 H 30
EN BATEAU.



3 questions à



CHRISTOPHE BOQUEN,
CHEF DU SAC-SPM.

« Vous aimez les défis professionnels ? »

Pourquoi venir travailler à la DGAC de Saint-Pierre-et-Miquelon ?

Parce qu'on y remplit des missions qu'on ne rencontrera pas ailleurs : celles de la DGAC, mais aussi celles d'un opérateur d'aéroport, entre autres. Nous avons des projets multiples, comme faire venir de nouvelles compagnies pour desservir l'archipel, ainsi que des pilotes privés des États-Unis pour de courts séjours touristiques sur notre petit bout de France, ou mettre sur pied un aéro-club, pour lequel il faudra trouver un business model... On ne s'ennuie jamais à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Quel est le profil des personnes que vous recherchez ?

Il nous faut des personnes passionnées, qui ont envie d'apprendre, qui sont multitâches et débrouillardes. Le SAC-SPM est fait pour des professionnels rigoureux – c'est nécessaire quand on est le régulateur du transport aérien -, mais également créatifs. En ce moment sont ouverts un poste de contrôleur aérien et un autre d'informaticien.

À quoi ressemble la vie sur l'archipel ?

Les équipements dont nous disposons – ceux d'une ville de 60 000 habitants avec cinéma, piscine, patinoire, etc., alors que nous sommes dix fois moins – témoignent de notre superbe qualité de vie. Les lycées ont des classes d'une douzaine d'élèves qui obtiennent tous leur baccalauréat. La sécurité est optimale : personne ne ferme sa voiture ou sa maison à clé. Quant à la nature, elle est magnifique. Nos paysages grandioses de forêt boréale ressemblent à ceux qu'on rencontre au Canada ou en Norvège avec une végétation basse qui accueille des cerfs de Virginie, des pygargues à tête blanche (l'aigle symbole des États-Unis) ou des harfangs des neiges (la chouette blanche d'Harry Potter). Côté climat, il faut se préparer à quatre mois de neige dans l'année, mais aussi à des étés durant six mois, avec des températures jusqu'à 27°C. Le dépaysement est garanti !



Venir à Saint-Pierre-et-Miquelon, c'est prendre le risque d'en tomber amoureux. »

Sébastien Mirouze, SAC de Saint-Pierre-et-Miquelon

✈ sur le vif

10th Promotion

 **EUROPEAN AIR TRANSPORT UNIVERSITY**

EUROPEAN AIR TRANSPORT UNIVERSITY

Educational Model 2026

UTA a singular and unique continuing education based on transversality.
Learning Across Silos, Not Within Them



Information and Enrolment, +33 5 62 17 47 67
uta.enrolment@enac.fr

Module 1
March 16-20, 2026
Madrid (Spain)
Understanding the ecosystem

Module 2
May 18-22, 2026
Toulouse (France)
Stakeholders Ecosystem

Module 3
June 15-19, 2026
Montreal (Canada)
New challenges & Impacts on Air Transport

Module 4
September 14-18, 2026
London (United Kingdom)
Capacity, Safety & Security in Operational Mode

Module 5
October 12-16, 2026
Warsaw (Poland)
Risk Anticipation

Module 6
December 7-11, 2026
Brussels (Belgium)
European and International Perspectives

Program cost:
€17,000

La DGAC et l'ENAC ont lancé en 2017 l'Université du Transport Aérien (UTA), formation de haut niveau destinée aux décideurs de l'aéronautique et du transport aérien. Ouverte sur l'Europe, cette formation a pour but de favoriser l'émergence d'une vision commune, systémique et transverse du domaine et de renforcer les synergies entre les différents acteurs. Les inscriptions pour la 10^e promotion sont ouvertes.



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

