



RAPPORT D'ACTIVITÉ

DSNA
DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

2025 /

Sommaire

Le mot du directeur / p. 3

Faits marquants / p. 4

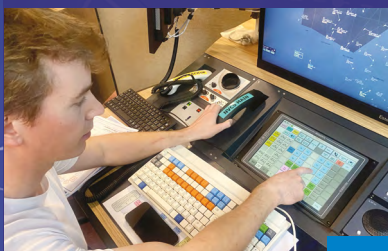
Stratégie « DSN 2030 »

Au cœur de nos actions au quotidien / **p. 6**



PARTIE 1 / p. 7

Performances **opérationnelle**
et **environnementale**



PARTIE 2 / p. 13

Modernisation des **systèmes**
et des **infrastructures**



PARTIE 3 / p. 17

Ressources **humaines**
et **financières**

Glossaire / p. 23



Frédéric Guignier

Directeur des Services de la Navigation Aérienne

L'année 2025 a été intense, avec de vraies difficultés qui ont pesé sur nos clients et usagers ainsi que sur les territoires, mais aussi de très jolies réussites.

La croissance du trafic a encore été exceptionnelle. Tous les records ont été battus, près de 12 000 vols sur une seule journée, plus de 80 000 vols sur une semaine et 3,5 millions de vols au total sur l'année ! Cela montre une nouvelle fois le rôle central de la DSNA en Europe, au cœur des flux de trafic.

Dans ce contexte, nous avons assuré notre mission essentielle : la sécurité des vols. Mais par manque de capacité, nous avons été à l'origine de délais très importants avec des situations contrastées selon les centres de contrôle. Ces délais ont coûté plus de 800 millions d'euros aux compagnies aériennes. C'est un fait, notre performance opérationnelle globale n'a pas été au niveau de nos ambitions. Nous avons dû faire face à des événements graves et inédits ainsi qu'à des pressions médiatiques et judiciaires très fortes.

Pourtant, 2025 a connu des avancées majeures dans la mise en œuvre de notre stratégie DSNA 2030. En matière de modernisation d'abord, citons la mise en

service de nouveaux systèmes : 4-FLIGHT au CRNA Nord et SEAFLIGHT à Fort-de-France pour la gestion du trafic aérien, NVCS au CRNA Ouest pour les communications ou encore la signature du marché de modernisation des outils de contrôle pour les Tours de Nice, Marseille, Lyon, Toulouse et Bâle-Mulhouse. Soulignons aussi les premières mises en service de systèmes sur le Cloud au CESNAC et au CRNA Nord. En matière d'organisation, nous avons lancé la fermeture des services de contrôle aérien sur six aérodromes où le trafic ne nécessite pas de service ATC, finalisé le regroupement des BTIV chargés du service d'information de vol et d'alerte sur deux CRNA (CRNA Nord et CRNA Sud-Est) et réorganisé l'espace inférieur de la région Nord-Est. En matière d'environnement, nous avons obtenu le niveau 3 du label *Green ATM* de CANSO, poursuivi la mise en place du *Free Route* dans l'espace supérieur et mis en œuvre un nouveau dispositif à Orly favorisant les descentes continues face à l'Ouest.

Toutes ces réalisations construisent notre avenir : elles doivent être une fierté pour les personnels de la DSNA et nous permettre d'assurer la sécurité des vols, notre priorité, et d'améliorer notre performance.

Au 31 décembre 2025, le comité directeur de la DSNA était composé de : Frédéric Guignier (directeur), Guillaume Blandel (directeur des Opérations), Carine Donzel-Defigier (directrice de la Sécurité), Anne-Laure Gaumerais (directrice de cabinet), Stéphane Le Foll (chef de la mission Environnement), Pierre Outrey (directeur de la Stratégie et des Ressources) et Christophe Rouquié (directeur de la Technique et de l'Innovation).

Faits marquants en 2025

► JANVIER

Performance opérationnelle

Optimisation de l'interface des espaces aériens entre les centres en-route de Reims (CRNA Est) et de Maastricht (Pays-Bas).

Ressources humaines

Séminaire sur la stratégie DSNA 2030 réunissant 500 encadrants.

► FÉVRIER

Modernisation

Mise en service de 4-FLIGHT au centre en-route de Paris (CRNA Nord).



Outils de supervision techniques du système 4-FLIGHT au CRNA Nord.

► MARS

Environnement

Nouvelles cellules *Free Route* dans l'espace aérien supérieur portant à 86 % l'espace *Free Route* en France.

Sécurité

Audit de suivi de la certification ISO 9001.

► AVRIL

Modernisation

Mise en service définitive du nouveau système de radio-téléphonie (NVCS) au centre en-route de Brest (CRNA Ouest).

Environnement

Généralisation des montées continues au départ de Paris-CDG.

► MAI-JUIN

Sûreté

Publication de la doctrine Sûreté.

Modernisation

Mise en service définitive du nouveau système de gestion du trafic Tour/Approche (SEAFLIGHT) à Fort-de-France (Antilles).



SEAFLIGHT Antilles-Guyane : les équipes de la DSNA et d'ADACEL sur le stand DSNA à l'Airspace World à Lisbonne, mai 2025.

► JUILLET-AOÛT

Modernisation

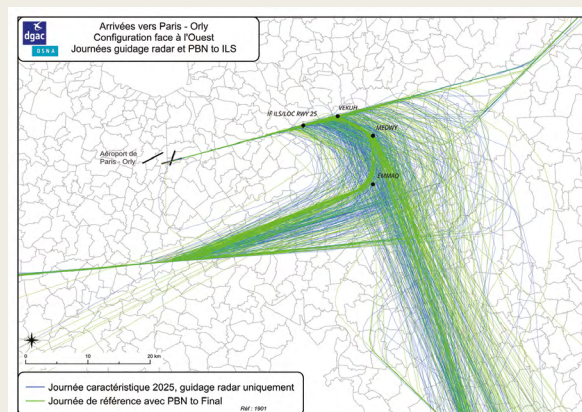
DIAPASON, premier système mis en œuvre sur le Cloud de la DSNA.

Environnement

Mise en service de la procédure « PBN to Final » pour les arrivées face à l'Ouest à Paris-Orly favorisant les descentes continues.

Trafic

11 963 vols le 18 juillet : record journalier d'Europe !



► SEPTEMBRE-OCTOBRE

Sécurité

Quasi-collision entre deux avions commerciaux, en courte finale, à Nice.

Ressources humaines

Publication de la liste des terrains gérés par les TSEEAC évoluant vers le statut ICNA en vue d'un corps unique de contrôleurs.

Modernisation

Lancement des projets de modernisation des systèmes Tour pour Nice, Marseille, Lyon, Bâle-Mulhouse et Toulouse.

► NOVEMBRE

Environnement

La DSNA obtient le niveau 3 du label Green ATM.



Modernisation

Fin des travaux sur le nouveau bloc technique de Marseille-Provence.



Nouvelle salle d'Approche à Marseille-Provence.

► DÉCEMBRE

Organisation

Finalisation du regroupement du service d'information de vol et d'alerte (BTIV) sur deux centres en-route (CRNA Nord et CRNA Sud-Est) pour une mise en service en janvier 2026.

Stratégie « DSNA 2030 »

Au cœur de nos actions au quotidien

Le plan stratégique à horizon 2030 fixe l'ambition d'une DSNA moderne, performante et écoresponsable.

Gagner en performance opérationnelle et en résilience

Depuis 2024, le trafic aérien en France a dépassé son niveau pré-crise sanitaire avec deux ans d'avance sur les prévisions. En 2025, il a atteint des records. Les personnels de la DSNA ont su gérer ce trafic dense et saisonnier en toute sécurité mais avec une ponctualité très dégradée dans certains centres.

La DSNA a déployé d'importants moyens pour rendre l'organisation du travail plus flexible, en particulier pour les contrôleurs

aériens et les ingénieurs de maintenance des systèmes de la navigation aérienne.

La DSNA a poursuivi ses efforts en matière de conformité réglementaire, de renforcement de sa sécurité physique (sites isolés et sites habités) et de sa cybersécurité et lancé une démarche de gestion des risques majeurs. L'audit de suivi a confirmé la conformité de la DSNA aux exigences de la norme ISO 9001:2015 relative au système de management de la qualité.

Moderniser les technologies en rationalisant et standardisant les systèmes, et en pilotant l'architecture technique

En 2025, la DSNA a poursuivi les travaux destinés à mettre en service 4-FLIGHT dans les CRNA de Brest et Bordeaux et à la modernisation des systèmes pour les Tours en région parisienne, avec notamment les premières évaluations sur du trafic réel

d'AVISO 2 à Paris-CDG. Elle a également lancé la première phase de modernisation des grandes Tours en province, rationalisé les systèmes de visualisation Air et modernisé les systèmes CNS.

Adapter l'organisation et les métiers aux nouveaux enjeux de la navigation aérienne

L'organisation territoriale actuelle de la DSNA nécessite des moyens importants ne permettant pas de rendre partout un service conforme aux attentes des usagers. Pour une organisation soutenable, la DSNA s'est engagée dans une réforme visant à regrouper une dizaine d'Approches en 2030, et à fermer le service de contrôle d'aérodrome sur une

vingtaine de terrains. Sur ce dernier point, après avoir défini une première liste de six terrains (Agen, Albert, Colmar, Merville, Quimper et Saint-Etienne), la DSNA a établi en 2025 les premières conventions avec les gestionnaires concernés pour une fermeture en 2028, s'accompagnant d'un plan concerté de mobilité des agents de la DSNA.

Relever les défis de la transition écologique

Dans le cadre de la transition écologique du secteur aérien, la DSNA œuvre pour une meilleure performance environnementale des vols. Il est notamment prévu la généralisation du Free Route sur l'ensemble de l'espace supérieur en 2026. Pour les aéroports, la DSNA développe les descentes continues en phase d'approche et d'atterrissage, et a déployé le projet « PBN to Final » à Orly le 10 juillet 2025 afin de réduire les nuisances sonores et abaisser la consommation de carburant. Enfin, elle a obtenu à l'automne 2025 le niveau 3 de la labellisation Green ATM délivrée par CANSO.



Rencontres « DSNA 2030 » sur sites : ici, échanges avec les personnels du SNA Sud-Ouest (Bordeaux).

PARTIE 1

Performances opérationnelle et environnementale

3313 min

En Route : 3283 min (99%)

Aéroports : 30 min (1%)

Vols traités

Heure en cours 687 vols

Délais



Principales réglementations en cours ou à venir

TV ID	DEBUT	FIN	CAUSE	DELAIS	NB VOLS	DELAÏ MOYEN
LFEHYR	10:20	14:00	ATC_CAPACITY	168	145	1
LFRSNAB1	12:00	18:50	ATC_EQUIPMENT	115	15	8
LFSBBM	06:00	18:00	ATC_CAPACITY	9	22	0
LFQB	19:50	00:00 +1	AIRSPACE_MANAGEMENT	0	0	0
LFQK	19:50	00:00 +1	AIRSPACE_MANAGEMENT	0	0	0

Zones Militaires Prévue

Dashboard DSNA installé dans chaque site DSNA.

Performance opérationnelle

NOMBRE MOYEN
DE VOLS PAR JOUR 

2024
9 265

2025
9 570

35 %
PART DU TRAFIC
LOW-COST EN EUROPE
(Source : Eurocontrol)

Une croissance soutenue du trafic

Avec 3 492 880 vols contrôlés en 2025, le trafic a connu une croissance de 3 % par rapport à 2024. Un nouveau record, porté par les survols et les vols internationaux : à eux deux, ils représentent 91 % des vols contrôlés par la DSNA. Les survols « Espagne/Royaume-Uni » et « Espagne/Allemagne » ainsi que les vols internationaux avec l'Afrique et le Royaume-Uni ont constitué les principaux flux de trafic. La fréquentation des liaisons vers la Chine et le Japon a été particulièrement faible (-30 % par rapport à 2019). Le trafic aérien en France se caractérise par de fortes variations saisonnières et temporelles avec des pointes élevées. L'année 2025 a enregistré une nouvelle pointe absolue de trafic journalier le 18 juillet avec 11 963 vols et le record de

la semaine la plus chargée avec 81 209 vols du 7 au 13 juillet, soit 11 600 vols par jour en moyenne. Sur le marché intérieur qui ne cesse de décroître (représentant seulement 9 % du trafic en 2025), les liaisons transversales de région à région ont été beaucoup impactées mais les lignes ultramarines ont redressé un peu la tendance.

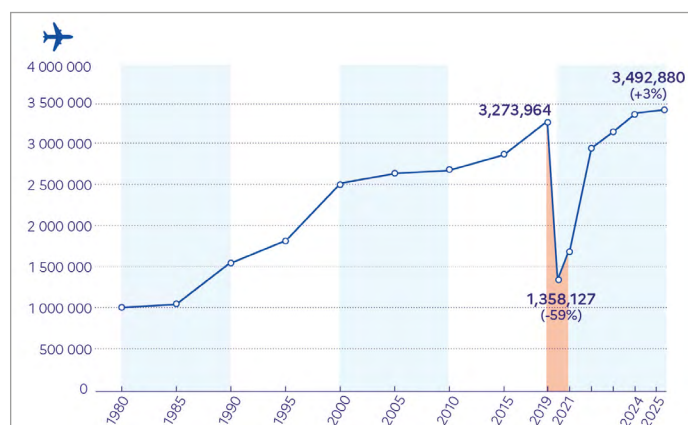
En Europe où près d'un vol sur trois est contrôlé par la DSNA, le trafic a progressé de 3,5 %, porté par l'Italie (+ 6 %) et l'Espagne (+ 5 %). Premier opérateur européen de navigation aérienne, la DSNA est le seul à avoir franchi la barre des 3 millions de vols contrôlés, soit par exemple 19 % de trafic de plus qu'en Allemagne.



Trafic aérien à Paris-CDG au petit matin.

Trafic aérien et ponctualité des vols en quelques chiffres

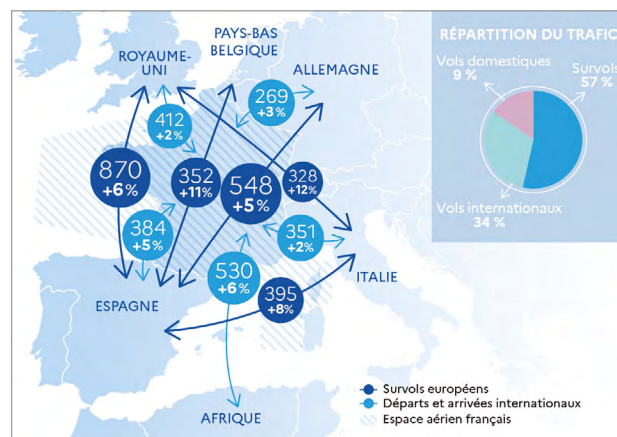
Évolution annuelle du trafic IFR en France



(XX %) : évolution par rapport au trafic de l'année N-1.

Principaux flux de trafic en France

Nombre moyen de vols par jour en 2025 et variation par rapport à 2024



France : les principaux aéroports en termes de mouvements IFR (arrivées et départs)

	2024	2025	
Paris - CDG	465 865	480 283	+3%
Paris - Orly	206 595	218 813	+6%
Nice	148 610	153 438	+3%
Marseille	100 528	99 682	-1%
Lyon-St Exupéry	91 199	93 670	+3%
Bâle-Mulhouse	74 746	80 266	+7%
Toulouse	75 472	72 471	-4%
Paris-Le Bourget	57 160	57 784	+1%
Nantes	52 518	53 628	+2%
Bordeaux	58 387	52 058	-11%

Antilles-Guyane : mouvements IFR (arrivées, départs et en TMA)

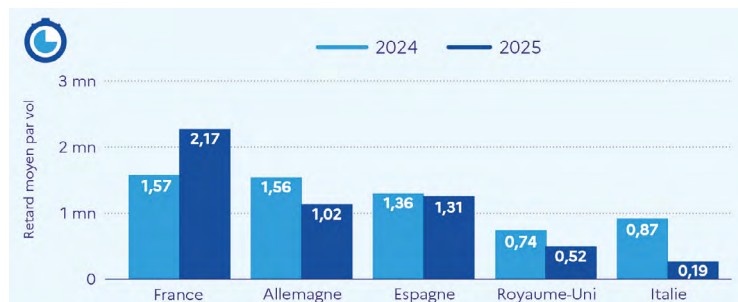
	2024	2025	
Pointe-à-Pître	36 162	42 906	+19%
Fort-de-France	32 594	32 673	0%
Cayenne	23 368	27 115	+16%

XX % Part du trafic 2025 par rapport au trafic 2024

Trafic aérien en Europe



Ponctualité des vols en Europe



GESTION OPTIMISÉE DES DEMANDES DE DRONISTES

En 2025, l'ensemble des terrains de la DSNA ont été équipés d'une application unique, développée par la société Clearance pour gérer les demandes des exploitants de drones dans les espaces aériens contrôlés sous leurs responsabilités. Cette solution numérique a permis d'optimiser le traitement de 45 000 demandes et d'améliorer la coordination avec les services de la circulation aérienne.

LE SÉMINAIRE DES 500

Une première pour la DSNA : réunir ses 500 cadres sur deux jours autour du plan de transformation DSNA 2030 ! L'encadrement est un maillon essentiel pour la réussite de ces nombreuses transformations à venir, et il est important de les accompagner dans leur quotidien.

Ce séminaire qui s'est tenu en janvier 2025, a été l'occasion d'aborder, entre autres, les sujets de sécurité, illustrant la priorité donnée à cette thématique dans la conduite des activités opérationnelles et managériales.

Un niveau élevé de sécurité des opérations

Dans un contexte de trafic soutenu, la DSNA a su maintenir un haut niveau de sécurité, le cœur de métier de son activité.

En 2025, les actions marquantes ont été :

• Structuration du Système de Management de la Sécurité (SMS) actuel et son évolution :

l'année 2025 a vu la mise en place d'une doctrine « Sécurité ». Par ailleurs, sur la base d'une évaluation de la maturité du SMS actuel requise au titre du plan de performance RP 4, la DSNA a lancé un programme « SMS DSNA 2030 » visant à consolider son organisation afin de la porter au niveau des meilleurs standards définis par la fin de la période RP 4.

• **Incohérences du QNH (calage altimétrique) en Approche :** finalisation de l'étude visant à établir et partager une appréciation commune de cette problématique de sécurité au sein de la communauté aéronautique. Cette étude a fait l'objet d'une large diffusion nationale comme européenne, ainsi qu'auprès de l'OACI.

• **Simplification des études de sécurité :** les travaux ont abouti avec l'envoi à

l'autorité de surveillance (DSAC) des demandes d'approbation concernant la nouvelle version de la procédure de gestion des changements et la méthodologie associée aux dossiers de sécurité.

• **Évaluation du SMS via l'outil EoSM** (*Effectiveness of Safety Management*) : les résultats ont été présentés en interne lors d'un séminaire en décembre 2025, pour partager une vision consolidée du niveau de maturité de sécurité.

Les événements de sécurité en 2025 ont connu une hausse notable, dont les plus graves ont fait l'objet de trois rapports préliminaires du BEA :

- La défaillance d'un système bord sur deux vols a généré une panne transpondeur et des difficultés de radio-communication sol/bord entraînant des rapprochements dangereux (13 janvier et 29 avril 2025) ;
- La défaillance d'une chaîne anémobarométrique, écart d'altitude non détecté par le contrôle aérien (14 mars 2025) ;
- L'incident grave de quasi-collision survenu en finale à Nice (21 septembre 2025).

Sûreté et cybersécurité

En 2025, la DSNA a élaboré sa doctrine « Sûreté ». Elle a poursuivi ses travaux de sécurisation des sites habités et des moyens déportés, renforcé ses activités d'homologation des systèmes d'information en cohérence avec les priorités fixées par le comité de direction « sûreté » et les orientations définies par le directeur.

Face à la menace croissante de la présence de drones sur les trajectoires aériennes, la DSNA a mis en place des moyens de détection de ces drones « non-collaboratifs » à Bordeaux et Toulouse. La DSNA a également travaillé avec les Armées qui cherchent à déployer des moyens de lutte anti-drones pour garantir la sécurité des vols.

Ponctualité : des résultats insatisfaisants

Le niveau de trafic record en 2025 s'est accompagné d'une nette dégradation de la performance du contrôle aérien en France. Dans un contexte de reprise soutenue du trafic, les retards imputables à la France ont touché toute l'Europe et ont atteint près de 7,6 millions de minutes, soit 40 % du total des délais européens.

La composition du trafic contrôlé par la DSNA (p. 8) fait que 81 % de ces retards sont imputables aux centres en-route. Ces retards représentent un coût de plus de 800 millions d'euros pour les compagnies aériennes.

La performance du contrôle aérien demeure contrastée selon les zones.

Elle s'explique en particulier par :

- Un sous-effectif de contrôleurs aériens qualifiés, estimé à entre 10 % et 15 % sur l'ensemble des centres de la DSNA ;
- Le besoin de davantage de flexibilité dans l'organisation du travail même si les dispositifs mis en place ont déjà permis des gains en productivité ;
- Un travail à poursuivre sur l'organisation des flux dans les espaces aériens en collaboration avec le *Network Manager* (EUROCONTROL) et les compagnies aériennes.

RETARD MOYEN
PAR VOL ↘

2024
1,57 minute

2025
2,17 minutes

127 €
COÛT D'UNE MINUTE
DE RETARD ÉVALUÉ
PAR EUROCONTROL

Réorganisation de l'espace aérien au CRNA Est



Espace aérien du CRNA Est avant le 23 janvier 2025.

Espace aérien du CRNA Est après le 23 janvier 2025 avec son interface aux frontières optimisée.

Le 23 janvier 2025, le projet Central High (CEHI) a été mis en service : il vise à optimiser l'interface entre les centres de contrôle de Reims et de Maastricht (EUROCONTROL). Ce projet mené sur plusieurs années contribue à renforcer la sécurité pour la gestion du trafic à l'interface de ces deux centres majeurs en Europe et apporte une amélioration des profils verticaux. Il offre des trajectoires plus courtes et plus performantes pour les départs de la TMA de Londres grâce à une augmentation de la capacité de la route aérienne « Londres – Italie/Grèce ».



Performance environnementale

LA DSNA LABELISÉE GREEN ATM « NIVEAU 3 »



La DSNA mène de nombreuses actions à différents niveaux pour diminuer son impact environnemental et contribuer à une aviation durable : renforcement de sa gouvernance environnementale, animation d'un réseau d'opérationnels pour optimiser les trajectoires en coopération avec les compagnies, déploiement d'infrastructures bas carbone, intégration de critères environnementaux dans ses achats... Le 26 novembre 2025, ces efforts ont été récompensés avec l'obtention du niveau 3 du label international Green ATM délivré par CANSO.

Espace supérieur

En 2025, 86 % de l'espace supérieur français était déclaré *Free Route*. Ce concept déployé à l'échelle européenne permet d'offrir de meilleures trajectoires de vol et vise ainsi à réduire, à terme, les émissions de CO₂ de 10 000 tonnes par jour en Europe. Ce résultat est le fruit d'un travail collaboratif intense avec le ministère de la Défense, le *Network Manager* d'EUROCONTROL et les sociétés qui fournissent les services des plans de vol aux compagnies (CFSP).

Espace inférieur : amélioration des profils de vol

→ Descentes continues et PBN

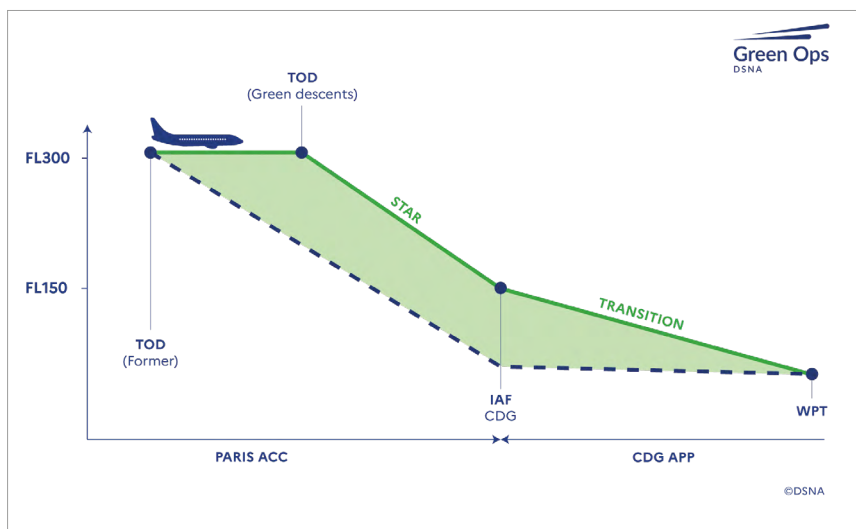
La DSNA est très impliquée dans la conception de nouveaux dispositifs de circulation aérienne favorisant les descentes continues (CDO) vers les grands aéroports.

- **Paris-CDG** : mise en service H24 des procédures *Green Descents* autorisant des trajectoires en haute altitude plus directes avec des points de descente retardés. Air France évalue une réduction de CO₂ sur ses vols à environ 4 000 tonnes en 2025.

- **Paris-Orly** : une nouvelle procédure pour les arrivées face à l'Ouest dite « PBN to Final » a été mise en service le 10 juillet 2025 après avoir reçu un avis favorable de l'ACNUSA. Les paliers de descente ne sont plus nécessaires pour garantir les séparations entre avions, ce qui rend les descentes continues possibles, y compris en situation de trafic dense. En année pleine, il pourrait être économisé en termes d'émissions gazeuses l'équivalent de 300 vols aller-retour Orly – Toulouse en A320. Sur le plan du bruit, les trajectoires sont moins dispersées, limitant ainsi le nombre de personnes survolées.

- **Toulouse** : de janvier à octobre 2025, des évaluations opérationnelles ont été menées en période de faible trafic avec le CRNA Sud-Ouest (Bordeaux), Air France et easyJet pour tester des procédures de descentes continues vers l'aéroport de Toulouse à partir du niveau de vol 145 (4 400 mètres).

- **Marseille et Saint-Nazaire** : de nouvelles procédures d'arrivées satellitaires avec virages (RNP AR) ont été créées pour améliorer l'accessibilité de ces aéroports tout en réduisant l'impact sonore sur les populations survolées.



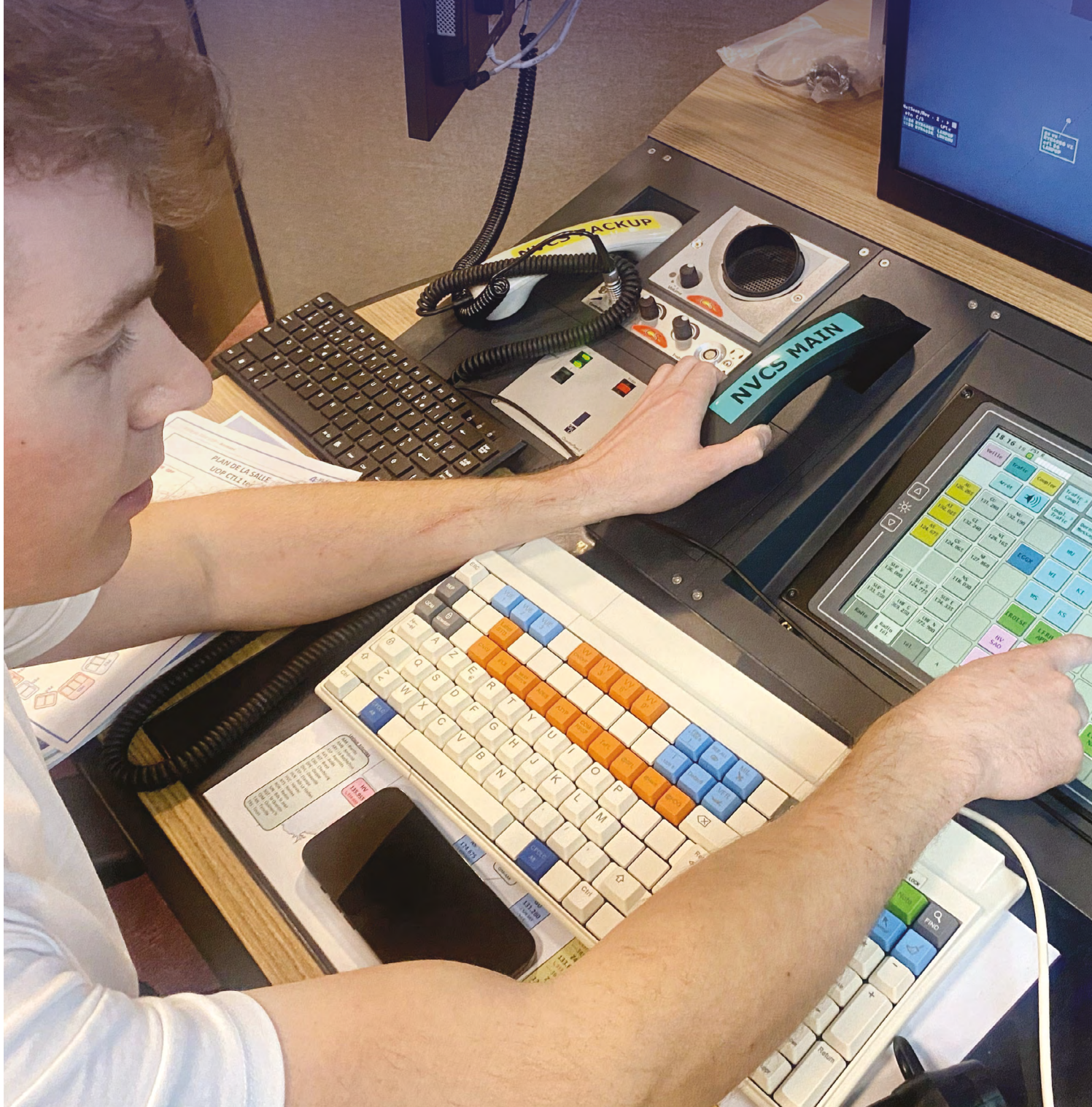
Green Descents à Paris-CDG : jusqu'à 200 vols par jour utilisent ces trajectoires au profil vertical optimisé.

→ Montées continues (CCO)

Le projet Opticlimb@CDG mené par l'organisme de Paris-CDG, le CRNA Nord et Air France a permis de généraliser H24 les montées optimisées au départ de Paris-CDG à compter du 1^{er} avril 2025. Cette technique de vol s'adresse aux compagnies équipées de logiciels de bord capables de calculer un profil de montée spécifique tenant compte de la masse de l'avion et des conditions météorologiques. Avec des vitesses plus faibles et des montées plus rapides, la consommation de kérosène est significativement réduite (jusqu'à 150 kg par montée selon le type d'avion) mais cela nécessite une gestion des vols pointue pour les intégrer dans les espaces denses et complexes de la région parisienne.

PARTIE 2

Modernisation des systèmes et des infrastructures



Modernisation des outils de contrôle aérien

Systèmes de gestion du trafic aérien

DATA LINK : D'AVANTAGE D'ÉCHANGES PILOTES-CONTRÔLEURS

En 2025, la DSNA a consolidé les performances techniques du service Data Link pour les échanges entre pilotes et contrôleurs (CPDLC) en sécurisant la continuité du service avec l'opérateur SITA et en intégrant un lien « Air Sol » via la constellation satellitaire européenne IRIS pour désengorger les fréquences VHF numériques et accroître le volume de données échangées entre les centres de contrôle et les avions équipés. Cette solution IRIS permettra de mieux répondre aux engagements européens.

4-FLIGHT, une nouvelle vision de la gestion du trafic aérien pour l'en-route

Ce système de contrôle aérien *stripless* de nouvelle génération, développé par l'industriel Thales, équipe actuellement trois centres en-route : le CRNA Est, le CRNA Sud-Est et depuis le 11 février 2025, le CRNA Nord. Cette dernière mise en service a nécessité une mise au point complexe compte tenu de l'environnement spécifique lié à la région parisienne et une formation des personnels de grande ampleur. Le basculement sur le nouveau système s'est déroulé en toute sécurité avec un trafic réduit. Dès l'été, le CRNA Nord a retrouvé sa capacité nominale. En novembre 2025, ces trois

centres disposaient d'une même version de logiciel, l'objectif à terme étant de disposer d'une version encore plus aboutie et harmonisée pour les cinq CRNA. Les prochaines étapes concernent le CRNA de Brest avec une mise en service prévue en novembre 2027, puis celui de Bordeaux avec une mise en service prévue en 2028. Au-delà de la modernisation fonctionnelle, ces jalons sécurisent la convergence technique, répondent à l'obsolescence des systèmes historiques en cours d'utilisation (*legacy systems*) et renforcent l'interopérabilité avec les partenaires européens.

73 %

TAUX DE CONNEXION CPDLC DANS L'ESPACE AÉRIEN FRANÇAIS À L'ÉTÉ 2025



Clairance de niveau de vol donnée par le contrôleur au pilote via Data Link.

4-FLIGHT au CRNA Nord.



Modernisation des infrastructures

En Métropole

Cloud au CESNAC et CRNA Nord

La mise en service de la plateforme Cloud au CESNAC constitue une étape majeure vers des architectures plus modulaires et interopérables de nos systèmes techniques, facilitant leurs déploiements et optimisant les ressources.

En juillet 2025, les CRNA Nord et Sud-Est ont mis en service DIAPASON, le premier outil de la DSNA hébergé sur une infrastructure Cloud. Développé dans le cadre du programme 4 FLOW, ce système permet aux contrôleurs de renseigner et transmettre instantanément les Fiches de Notification d'Évènements (FNE). Cette tablette fournit également aux contrôleurs un accès simple et rapide à la documentation opérationnelle.

Paris-CDG : rénovation de la Tour Sud

Depuis octobre 2025, la Tour Sud de Paris CDG n'est plus en exploitation : elle fait l'objet d'une rénovation majeure jusqu'en juin 2027. Sur le plan opérationnel, le doublet Sud est contrôlé depuis la Tour centrale.

Brest : une protection foudre pour les installations

En décembre 2023, la Tour de contrôle de l'aéroport de Brest Guipavas avait été sévèrement frappée par la foudre. En 2025, la DSNA a finalisé un vaste chantier de sécurisation en rénovant l'ensemble des descentes de foudre de la Tour et du bloc technique, en installant un nouveau paratonnerre, en sécurisant tous les câbles, en remettant à niveau l'alimentation du bloc technique et en renforçant la couverture radio.

CRNA Nord : une nouvelle antenne radio

En mars 2025, une nouvelle antenne radio à Saclay (Essonnes) a été mise en service pour accueillir de nouvelles fréquences utilisées par le CRNA Nord, et ainsi renforcer sa résilience.

Nice : rénovation de la Tour

En 2025, l'organisme de Nice a rénové le vitrage de la Tour tout en assurant la continuité du service de contrôle. Cette opération complexe illustre l'expertise technique des services sur des infrastructures critiques.



Nouveau bloc technique à Marseille-Provence.

En Outre-mer

Une nouvelle Tour de contrôle à Mayotte

À la suite des terribles dégâts causés par un cyclone tropical, les services de la DSNA, et en particulier le SNA Océan Indien, se sont particulièrement mobilisés pour rétablir la desserte de l'île.

Depuis le 8 juillet 2025, le service du contrôle aérien de Mayotte est assuré au sein d'une nouvelle Tour modulaire après avoir été rendu depuis une Tour mobile militaire pendant six mois.

Arrêt du radar du Mont Marau en Polynésie

La mise en place d'un réseau de six stations ADS-B sur les îles polynésiennes a élargi la couverture de surveillance et abaissé les altitudes minimales de guidage. Côté bord, l'emport de ces équipements est obligatoire depuis 2022. Cette modernisation technologique a ainsi conduit à arrêter définitivement le radar du Mont Marau le 18 mars 2025.

PARTIE 3

Ressources humaines et financières



Ressources humaines

Au 31 décembre 2025, la DSNA comptait 6 752 personnes avec une répartition hommes-femmes de 73 % – 27 % :

95 % de ses agents (6 448) exerçaient en métropole et 5 % (304) en outre-mer (Antilles-Guyane, Océan Indien,

Saint-Pierre-et-Miquelon, collectivités d'outre-mer du Pacifique : Polynésie française, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna).

Les centres de contrôle de métropole et d'outre-mer rassemblent 89 % des effectifs de la DSNA.

1/3

DES CONTRÔLEURS AÉRIENS PARTIRONT À LA RETRAITE ENTRE 2029 ET 2034

La DSNA a mis en place une nouvelle organisation, structurée, avec un kit de communication pour être plus présente dans les lycées, IUT, forums Etudiants. Dans chaque organisme de contrôle, y compris Outre-mer, elle a ainsi sélectionné des agents ICNA, IESEA et TSEEAC, volontaires et passionnés, pour être les ambassadeurs de leurs métiers.



En 2025, la DSNA a produit un kit de communication pour promouvoir l'attractivité du centre de contrôle d'Approche de Paris-Beauvais, un acteur-clé du réseau aéroportuaire français, auprès des personnels et des étudiants.



Recrutements et formation initiale à l'ENAC

Au vu du nombre conséquent de départs à la retraite des personnels opérationnels à partir de la fin de la décennie et de la dynamique de trafic portée par les survols, la DGAC porte un plan pluriannuel ambitieux de recrutements pour tous les métiers de la DSNA.

La DSNA confie la formation initiale de ses personnels opérationnels à l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC).

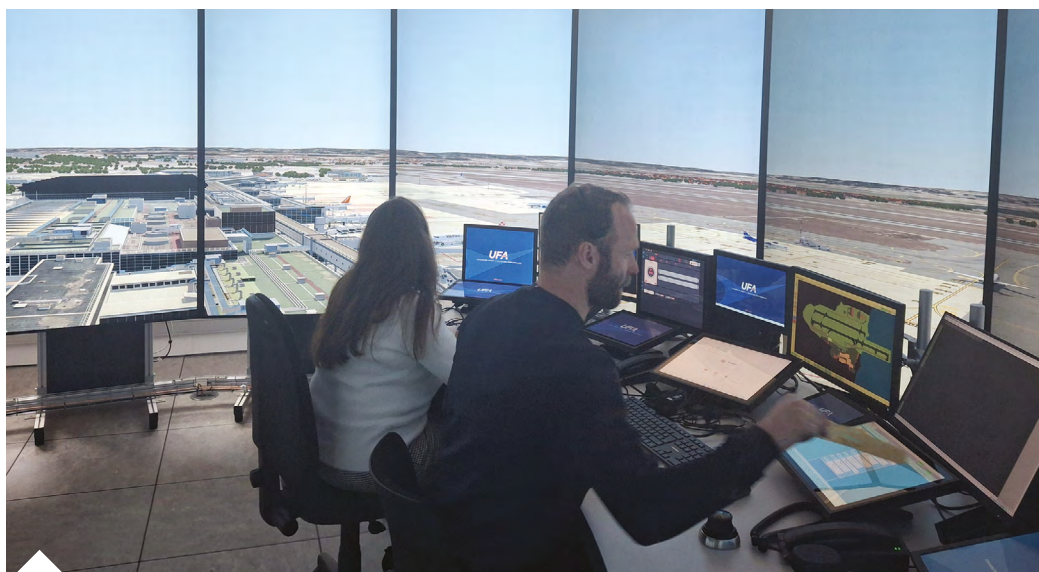
Afin de répondre à cette vague de recrutements massifs, la DSNA est de plus en plus présente dans la communication digitale pour valoriser l'attractivité de ces métiers auprès des nouvelles générations et les inciter à s'inscrire aux concours.

En parallèle, l'ENAC va augmenter sa capacité de la formation, et travaille avec la DSNA à une réduction de la durée de formation initiale.

Des simulateurs de dernière génération sur site

La DSNA se dote de simulateurs de haute technologie pour la formation continue des contrôleurs aériens (programme STARSim). En 2025, 12 sites étaient équipés : Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Saclay Versailles (Toussus), Brest, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Nantes, Nice, Lille, Toulouse, Clermont-Ferrand et Marseille.

Ces simulateurs Tour & Approche permettent aux agents de 35 terrains de se former au plus proche de la réalité opérationnelle, incluant les situations inhabituelles, dans un temps optimisé. Ils sont également un atout pour les terrains à forte saisonnalité permettant de mieux se préparer aux charges de trafic.

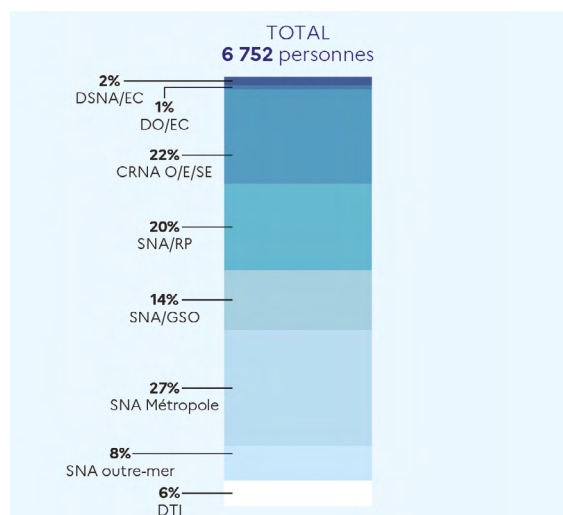


Simulateur de formation à Marseille-Provence pour les contrôleurs aériens.

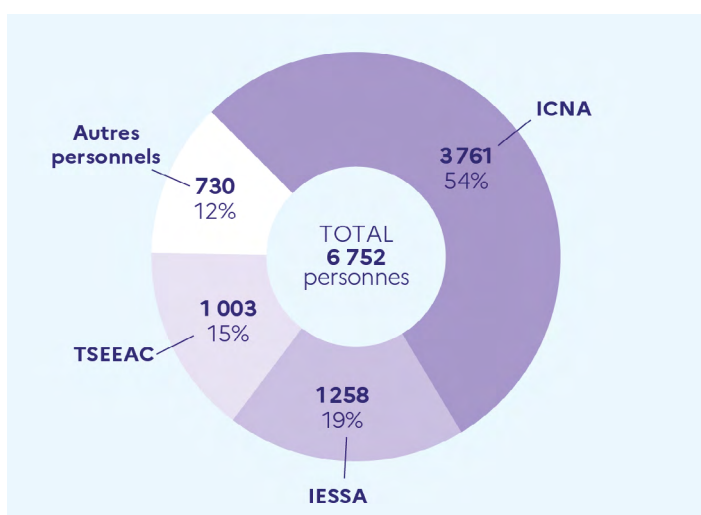
En quelques chiffres

Données Métropole et Outre-Mer au 31 décembre 2025

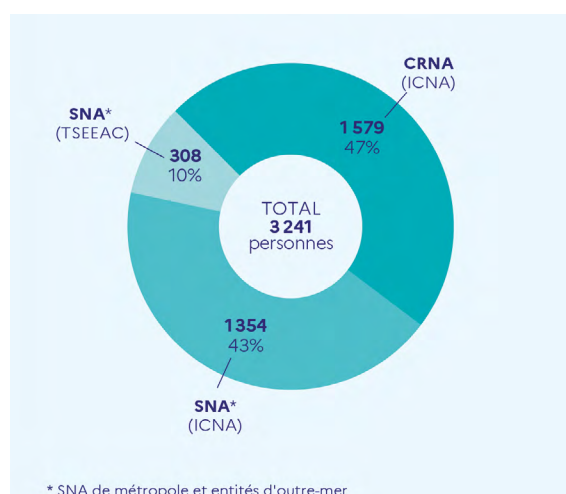
Répartition des effectifs par service



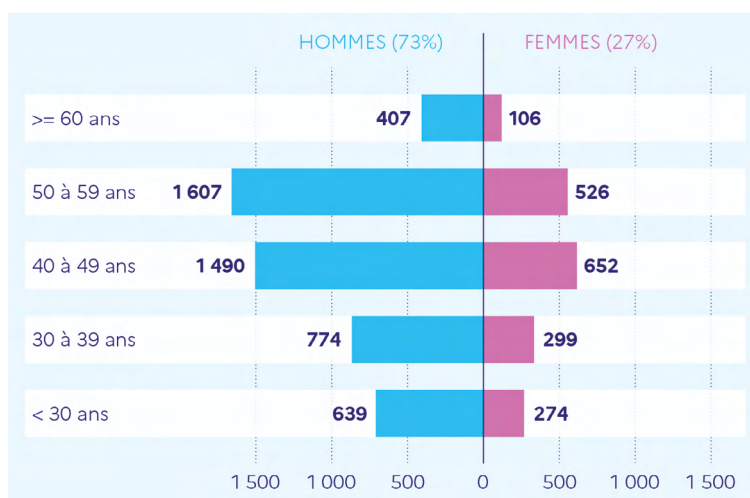
Répartition des effectifs par corps



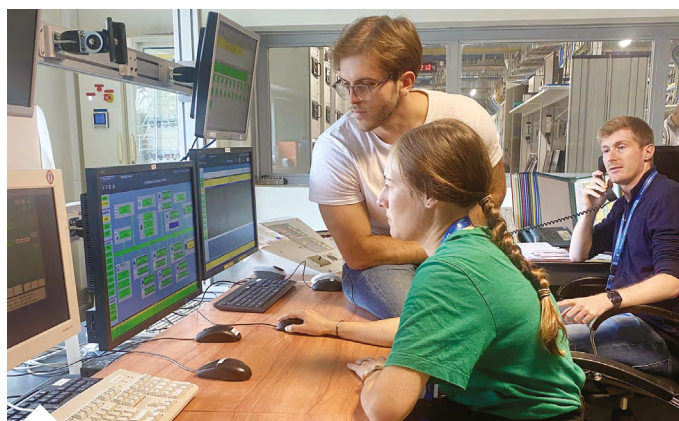
Répartition des contrôleurs ayant une licence valide par type d'organisme



Pyramide des âges



Tour de contrôle Nord à Paris-CDG.



IESSA en salle de supervision technique à Nice.



Des moments forts en 2025 pour le collectif des équipes



En 2025, la DSN a édité un livret pour ses 20 ans au sein de la DGAC. Les règlements européens du Ciel unique ont en effet conduit à une réorganisation profonde de la DGAC en assurant une séparation fonctionnelle des services.



La DSN a aussi célébré les 50 ans de navigation à Lyon-Satolas / Saint-Exupéry. L'aéroport fut inauguré le 12 avril 1975 avec une piste unique, une aérogare et sa Tour de contrôle. Que de chemins parcourus en 50 ans !



Lyon - 20 novembre 2025 : toutes les générations se sont réunies pour revivre les grandes évolutions du contrôle aérien de cette plateforme depuis 50 ans, qui ont accompagné le développement de cet aéroport régional désormais reconnu internationalement.

Ressources financières

Recettes 2025

Le financement du budget de la DSNA est essentiellement assuré par les redevances qu'elle perçoit auprès des compagnies aériennes pour les services rendus en matière de contrôle aérien : ses recettes sont ainsi tributaires du trafic aérien contrôlé. En 2025, 84 % des recettes de la DSNA en métropole provenaient des compagnies sous pavillons étrangers.

• Exécution par rapport à la Loi de finances

En termes de recettes, l'année 2025 a vu, pour l'en-route, une sur-exécution des redevances (recettes totales de 1 839 M€ contre 1 741 M€ prévus en loi de finances), témoignant d'une reprise dynamique des vols long-courriers internationaux. Les redevances pour services terminaux (RSTCA) sont en baisse de 1,9 % par rapport à la prévision en loi de finances avec un trafic qui revient pourtant au niveau de 2019. En outre-mer, les redevances perçues se sont élevées à 48,5 M€.

• Exécution par rapport au plan de performance

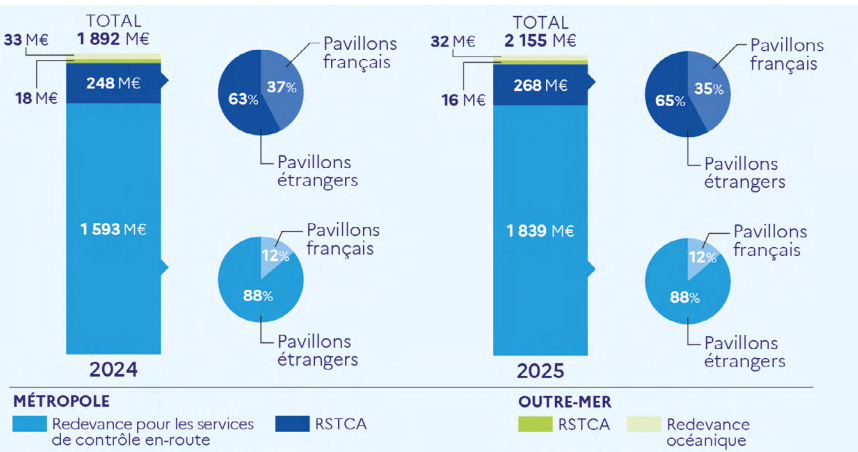
→ Redevance de route

L'année 2025 s'est achevée avec une augmentation du volume d'unité de service (UDS) de +3,8 % par rapport à 2024, supérieur à ce qui était prévu dans le plan de performance validé par la Commission européenne. Conformément au règlement européen, une partie de cette augmentation sera remboursée en 2027 via une baisse du taux unitaire en application du mécanisme de partage du risque trafic. Par rapport à 2019, la distance moyenne parcourue dans l'espace aérien géré en métropole baisse de 1,7 % (-9 km) et la masse moyenne au décollage augmente de 7 % (+6 tonnes). Cette tendance de fond montre une optimisation des trajectoires avec des appareils offrant plus d'autonomie et de capacité, et un retrait progressif des plus petits modules au sein des compagnies.

Les recettes de la DSNA

		Nombre d'unités de service (UDS)		Taux unitaire	
		2024	2025	2024	2025
Métropole	Redevance de route	22 734 272	23 406 319	70,88 €	79,96 €
	RSTCA	581 193	601 035	200,48 €	207,34 €
		Zone 1			
Outre-mer		502 372	505 060	277,01 €	298,52 €
	Redevance océanique	655 152	637 189	35,78 €	35,78 €
	RSTCA	2 898 224	2 927 206	12,00 €	12,00 €

Redevances de navigation aérienne (montants facturés)



Les principaux clients de la DSNA

Part de la compagnie dans le budget de la DSNA

Ryanair	➔	14,3 %	Vueling	➔	3,8 %
Easyjet	➔	10,5 %	British Airways	➔	3,6 %
Air France	➔	8,2 %	Transavia France	➔	3,3 %



Nouvelle salle technique à Marseille-Provence.

→ **Redevance pour services terminaux**

- **Pour la zone 1 (Paris)** : le volume d'UDS était fixé pour l'année 2025 à +5,4 % par rapport à 2024 dans le plan de performance RP4. Le réalisé en 2025 termine à +3,4 %, soit un sous-recouvrement de 2 M€. Les plateformes parisiennes (CDG et Orly) représentent 53 % des UDS en zones terminales.

- **Pour la zone 2 (autres aéroports)** : le volume d'UDS était fixé pour l'année 2025 à -7,7 % de l'activité de 2024 dans le plan de performance RP4. Le réalisé en 2025 clôture à -1,7 % par rapport au plan de performance, soit un sous-recouvrement de 3,0 M€. Cette variation négative donnera lieu en 2027 à des ajustements dans le plan de performance RP4 (2025-2029) conformément au règlement européen.

L'augmentation des recettes permet aussi à la DSNA de participer au désendettement du budget annexe de la DGAC (BACEA).



Salle de contrôle d'Approche à Paris-CDG.

Dépenses 2025

En 2025, la DSNA a consommé 645,7 M€ de crédits de paiement (CP), représentant 99,7 % des CP alloués en Loi de Finances Initiale. Un résultat remarquable, fruit du travail de l'ensemble des acteurs de la chaîne de dépense !

Dans le cadre de la réglementation européenne, la DSNA a mis au point un plan pour la période 2025-2029 intégrant les réformes indispensables à l'amélioration de la qualité du service. Il inclut des recrutements pour tous les métiers de la navigation ainsi que les investissements nécessaires pour moderniser les systèmes, mais aussi gagner en résilience, en sécurité et en cybersécurité. Ce plan, soutenu par les compagnies aériennes, a été validé par la Commission européenne, ce qui permettra de percevoir auprès d'elles l'argent nécessaire à sa mise en œuvre conformément à la réglementation. Toutes ces dépenses doivent néanmoins être validées par la loi de Finances.

Fonctionnement	69 601 082 €	11 %
Organismes extérieurs	241 510 562 €	37 %
Programme technique annuel (PTA)	334 555 410 €	52 %
Infrastructures	151 666 081 €	43 %
ATC	140 747 519 €	40 %
Services	42 141 810 €	12 %
TOTAL	645 667 054 €	



Glossaire

ACNUSA	Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires	DTI	Direction de la Technique et de l'Innovation
ADS-B	Automatic Dependent Surveillance - Broadcast	ENAC	École Nationale de l'Aviation Civile
ATC	Air Traffic Control	FIR	Flight Information Region
ATM	Air Traffic Management	ICNA	Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne
BACEA	Budget Annexe « Contrôle et Exploitation Aériens »	IESSA	Ingénieur Électronicien des Systèmes de la Sécurité Aérienne
BEA	Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile	IFR	Instrument Flight Rules
BTIV	Bureau de Traitement de l'Information de Vol et d'alertes	N-VCS	New Voice Communication System
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation	PBN	Performance Based Navigation
CAUTRA	Coordination automatique du trafic aérien	RSTCA	Redevance pour Services Terminaux de la Circulation Aérienne
CESNAC	Centre d'Exploitation des Systèmes de Navigation Aérienne Centraux	SESAR	Single European Sky ATM Research
CPDLC	Controller-Pilot Data Link Communication	SDM	SESAR Deployment Manager
CRNA	Centre en-Route de la Navigation Aérienne	SYSAT	Programme de modernisation des Systèmes des Approches et Tours
DO	Direction des Opérations	TOD	Top Of Descent
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile	TSEEC	Technicien Supérieur des Études et de l'Exploitation de l'Aviation Civile
		VFR	Visual Flight Rules



Agents BTIV au CRNA Nord.



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

DSNA

Direction des services de la Navigation aérienne

50, rue Henry Farman – 75015 Paris

Juin 2026 - ISSN : 2112-5163

www.ecologie.gouv.fr