



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# REFONTE DU DISPOSITIF RÉGLEMENTAIRE DE SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

**Webinaire de présentation aux exploitants d'aérodromes**

*Session n°2*

*13 juin 2025*

# Introduction



Une refonte de l'arrêté CHEA, mais pas seulement !

Un nouveau dispositif réglementaire proportionné, à jour et plus **lisible**



Orientation « haut niveau », **transverses**  
Exigences techniques : **exploitation et conception** des aérodromes  
**Responsabilités** de l'exploitant d'aérodrome  
Modalités de **surveillance et dérogatoires**  
Mesures d'**accompagnement** du changement



# Qui sommes-nous ?

**Nicolas MARCOU**

Directeur technique ERS  
(Coopération Européenne et  
Réglementation de Sécurité)

**Marion DEWILDE**

Adjointe au Chef de pôle Aéroports  
DSAC/ANA/AER (*Paris*)

*Jusqu'à avril 2025*  
*Cheffe de programme Réglementation de sécurité*  
*aéroportuaire (ERS/SA)*

**Jean-Claude GOUHOT**

Directeur technique ANA  
(Aéroports et Navigation Aérienne)

**Antony DELCLOS**

Adjoint au Chef de pôle Aéroports  
DSAC/ANA/AER (*Paris*)

# Sommaire

## Fondamentaux

*Des besoins à satisfaire et des contraintes à prendre en compte*

## Grandes orientations du projet

*Une nouvelle catégorisation des aérodromes et des nouvelles exigences techniques*

## En pratique : quelles évolutions ?

Modalités de surveillance

Normes d'organisation

Normes d'exploitation

Normes de conception

## Mesures d'accompagnement

## Questions – réponses (1h environ)

# 1. Fondamentaux

*Des besoins à satisfaire & des contraintes à prendre en compte*

# Pourquoi une refonte du dispositif français ?

## Les besoins



Publication de la BR (2018/1139) :  
renforcement des **exigences  
essentielles**  
→ Coexistence de 2 référentiels



Évolution des  
normes/recommandations  
OACI



Déférence grandissante  
entre le dispositif FR et les  
normes EU / OACI



Multiplicité des champs  
d'application des textes FR



Refonte en profondeur nécessaire pour :

1. Gagner en **lisibilité**
2. Mettre en **cohérence** avec le dispositif EU
3. Faciliter la **mise à jour**

# Nos grands objectifs

**Refondre le dispositif réglementaire relatif aux normes techniques applicables aux aérodromes n'entrant PAS dans le champ de la certification européenne**

**Mettre en cohérence le dispositif national avec le dispositif européen**

**Mettre à jour au regard des amendements de l'annexe 14 vol. I**

**Tenir compte des moyens limités sur les terrains n'accueillant pas de trafic commercial – adopter une approche proportionnée**

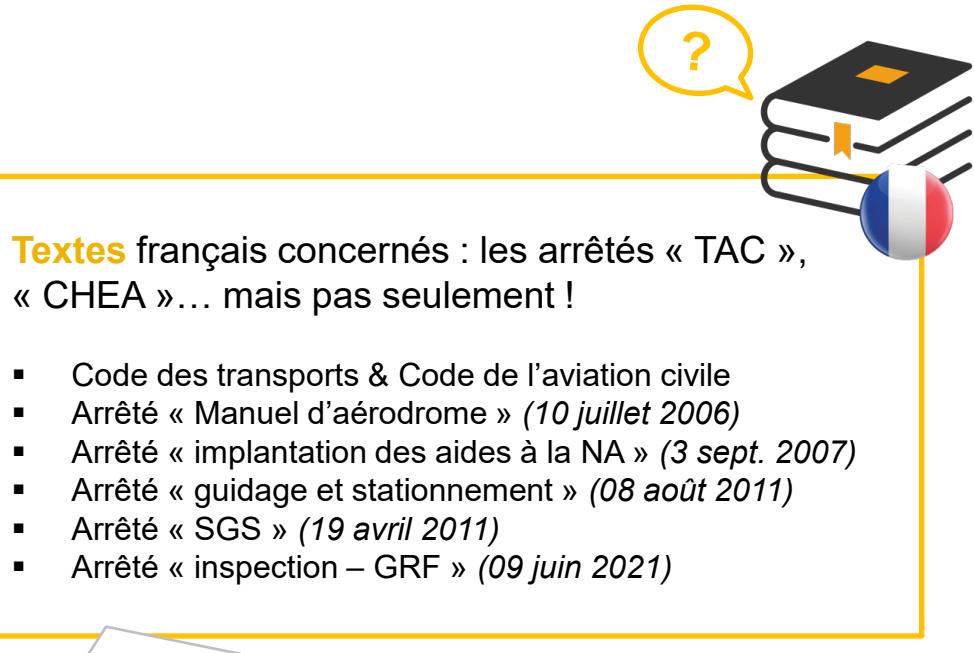
# Périmètre du projet

## Aérodromes et textes concernés



### Aérodromes concernés :

« Les aérodromes exemptés et les aérodromes hors du champ du règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 [...] »



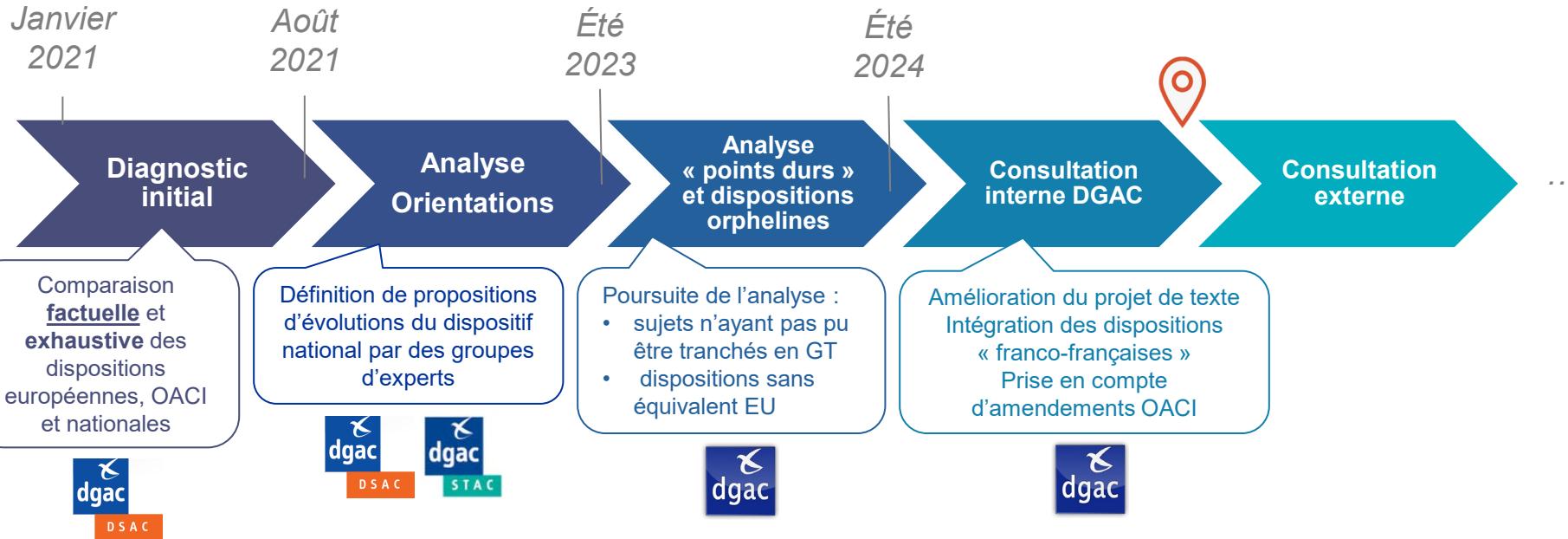
**Textes** français concernés : les arrêtés « TAC », « CHEA »... mais pas seulement !

- Code des transports & Code de l'aviation civile
- Arrêté « Manuel d'aérodrome » (*10 juillet 2006*)
- Arrêté « implantation des aides à la NA » (*3 sept. 2007*)
- Arrêté « guidage et stationnement » (*08 août 2011*)
- Arrêté « SGS » (*19 avril 2011*)
- Arrêté « inspection – GRF » (*09 juin 2021*)

SSLIA : hors périmètre (dispositif spécifique en cours de signature)  
SPRA : mis à jour en 2024

# Grandes étapes du projet

## De 2021 à aujourd'hui



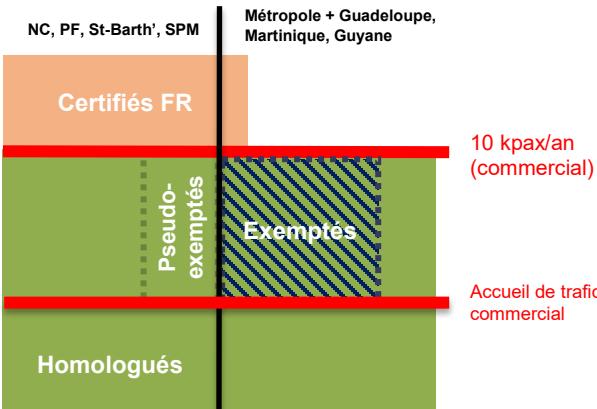
## 2. Grandes orientations du projet

*Une nouvelle catégorisation des aérodromes et des nouvelles exigences techniques*

# Vers une nouvelle catégorisation des aérodromes

*Demain : des aérodromes soit « certifiés », soit « non certifiés »*

Aujourd'hui



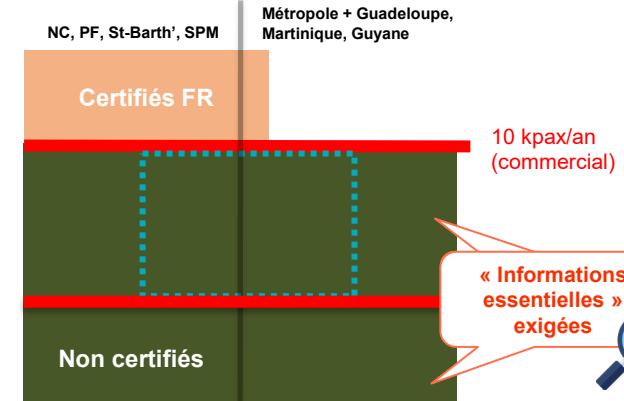
Conservation du périmètre de la certification FR

Exemptés + « pseudo-exemptés » = satisfaisant aux critères BR



Suppression de la décision d'homologation

Demain



## Légende



Aérodromes certifiés nationaux



Aérodromes homologués / pseudo-exemptés (satisfaisant aux critères BR - non soumis aux ERs)



Aérodromes homologués



Aérodromes homologués / exemptés (satisfaisant aux critères BR – soumis aux ERs)



Aérodromes non certifiés satisfaisant aux critères techniques de la BR (piste revêtue, aux instruments, de 800m au moins)



Aérodromes non certifiés

# Vers un dispositif intégré

## Des exigences techniques regroupées dans un seul arrêté

Applicabilité :

Certifiés FR  
uniquement

Tous  
aérodromes

Arrêté du **28 août 2003** relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)

Arrêté du **10 juillet 2006** relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe

Arrêté du 10 juillet 2006 modifié relatif au plan type de manuel d'aérodrome mentionné à l'article R. 211-10 du code de l'aviation civile

Arrêté du **3 septembre 2007** relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

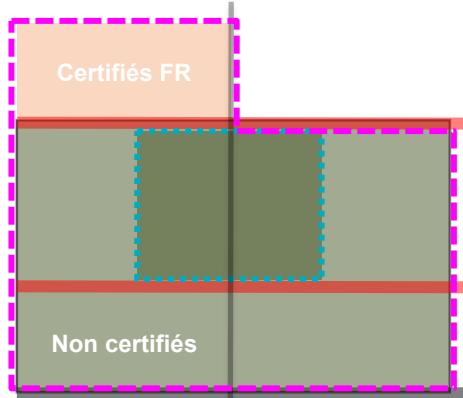
Arrêté du **8 août 2011** relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs

Arrêté du **9 juin 2021** relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes

**Arrêté relatif aux modalités de surveillance, aux caractéristiques techniques, conditions d'exploitation et à l'organisation des exploitants des aérodromes utilisés par des aéronefs à voilure fixe**

# Vers un dispositif intégré

## *Objet et champ d'application de l'arrêté*



### Article 1<sup>er</sup>

**I. -** Le présent arrêté prescrit les **caractéristiques techniques**, les **conditions d'exploitation** et les **exigences d'organisation** des exploitants des aérodromes terrestres utilisés par des **aéronefs à voilure fixe** pour lesquels le ministre chargé de l'aviation civile est affectataire principal et qui :

- sont exclus du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 susvisé, défini par le 1.e) de l'article 2 de règlement ; ou
- remplissent les conditions prévues par le 7) de l'article 2 du même règlement pour être exemptés de cette application et auxquels le bénéfice de cette exemption a été reconnu par une décision du directeur de la sécurité de l'aviation civile.

**II. -** Le présent arrêté ne s'applique pas aux aérodromes privés.

# Vers un dispositif intégré

## *Une structure similaire à celle du R UE 139/2014 et des CS-ADR-DSN*

### CORPS DE L'ARRETE

Objet et champ d'application  
Désignation de l'autorité administrative  
Définition de trafic aérien commercial  
Périmètre des aérodromes certifiés  
Processus de certification  
Modalités de surveillance (RBO)  
Mesure(s) dérogatoire(s)  
Mesures transitoires  
Abrogation des arrêtés



**ANNEXE 1**  
Définitions

**ANNEXE 2**  
Normes d'organisation

**ANNEXE 3**  
Normes d'exploitation

**ANNEXE 4**  
Normes de conception

# Vers un dispositif intégré

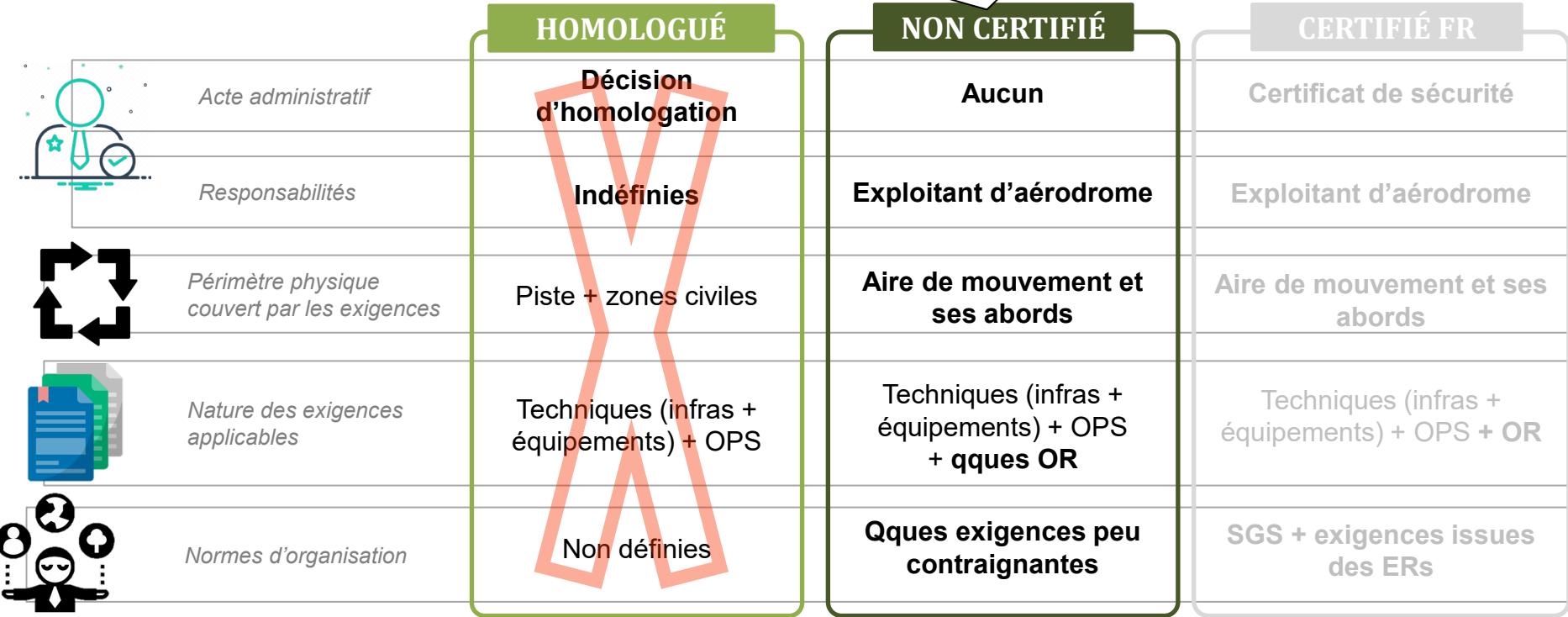
## Grands niveaux d'exigences par domaine

	ANNEXE 2 Normes d'organisation	ANNEXE 3 Normes d'exploitation	ANNEXE 4 Normes de conception
Aérodromes certifiés	Inspirées du R UE 139/2014	Inspirées du R UE 139/2014, fonction du type d'exploitation de l'aérodrome	Harmonisées avec les normes OACI - similaires aux CS ADR-DSN
Aérodromes non certifiés	Satisfaisant aux exigences essentielles  Précision des <b>responsabilités de l'exploitant</b> d'aérodrome		



## En synthèse

### Grandes évolutions à prévoir



### 3. En pratique : quelles évolutions ? *Modalités de surveillance*

## Surveillance

*Des normes nouvelles... SANS modification des exigences*



Objectif  
**TRANSPARENCE**

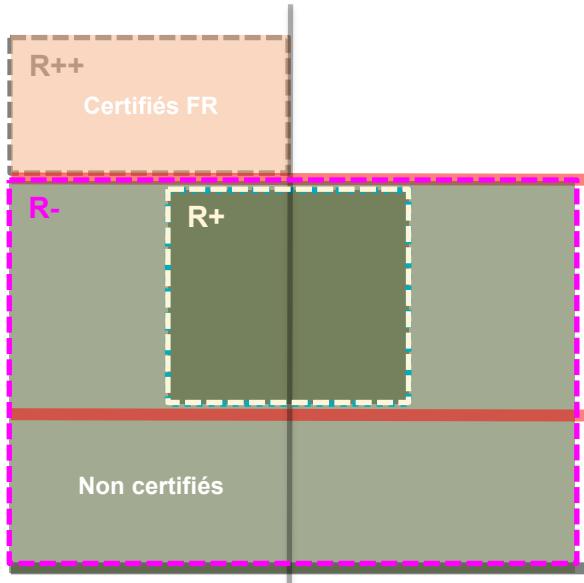
- Des **principes de surveillance clarifiés**, en matière de :
  - RBO
  - Catégorisation des constats : N1, N2 « significatif », N2 « simple »
- Des **responsabilités explicitées** :
  - Pour l'exploitant d'aérodrome : élaboration et transmission des plans d'actions correctives dans les délais fixés, révision éventuelle ;
  - Pour la DSAC : restrictions en cas de constat N1, évaluation et approbation des PAC, le cas échéant



## 3. En pratique : quelles évolutions ? *Normes d'organisation*

# Futures normes d'organisation

## Trois grands niveaux d'exigences



➤ R++ : similaire au R UE 139/2014

➤ R+ : inspiré du R UE 139/2014 –  
satisfaisant aux exigences essentielles

R- : précision des responsabilités de  
l'exploitant + attendus en matière de  
gestion des changements



# Futures normes d'organisation

## Synthèse des orientations proposées – applicables à l'exploitant d'aérodrome

Fourniture et tenue à jour des « **informations essentielles** » par l'exploitant d'aérodrome



**Notification des changements** affectant les « informations essentielles » uniquement.  
Approbation requise si installation de PAPI.



**Responsabilités « générales » de l'exploitant :**

- Exploitation et entretien de l'aérodrome [garantie de sécurité]
- Conformité aux exigences applicables et documents internes
- Réaction en cas de situation dangereuse & notification/analyse des évènements
- Gestion des changements
- En cas de sous-traitance : conservation de responsabilité
- Accès accordés à la DSAC (infrastructures, personnel, documents)

## Informations essentielles : késako ?

Globalement, **informations essentielles = contenu des décisions d'homologation** actuelles :

- équipements critiques (pistes, RESA, aides visuelles lumineuses, alimentation électrique des aides à la NA, PAPI, aides radio)
- catégorie(s) d'exploitation des pistes (à vue de jour, à vue de nuit, approche classique, approche de précision, etc.)
- distances déclarées
- codes de référence des infrastructures
- existence et modalités de mise en œuvre des LVP, lorsqu'applicable
- niveau de protection SSLIA

Quid des **limitations / conditions**  
**particulières d'exploitation ?**  
→ Maintien *via* décision DSAC *ad hoc*



# Futures normes d'organisation

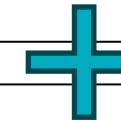
## Focus sur la gestion des changements : quels attendus ?

**Notification obligatoire des changements affectant les informations essentielles**



**Fourniture de :**

- la description du changement
- tout document nécessaire à son évaluation
- une étude de conformité aux exigences applicables



**Pour tout changement relatif à l'installation d'un PAPI :**

- fourniture d'une étude d'implantation, pour avis
- installation APRES réception d'un avis DSAC favorable

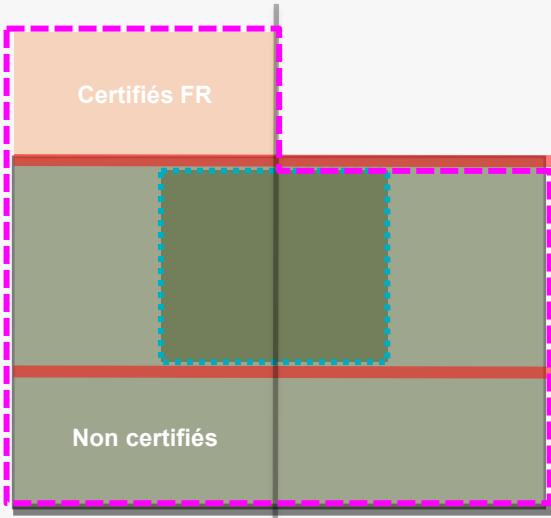
### 3. En pratique : quelles évolutions ? *Normes d'exploitation*

# Normes d'exploitation

## Des champs d'application qui varient selon les sujets

Exigences  
globalement  
plus explicites

Des exigences communes, sans distinction pour ...



### Chapitre A – Données d'aérodrome (sauf A.005.3 et A.060)

### Chapitre B - Services opérationnels, équipements et installations d'aérodrome :

- ✓ B.003 Transfert des activités
- ✓ B.004 Transmission d'informations opérationnelles aux autres organisations
- ✓ B.024 Autorisation des conducteurs de véhicules **NEW!**
- ✓ B.027 Exploitation des véhicules
- ✓ B.030 SMGCS
- ✓ B.031 Communications **NEW!**
- ✓ B.033 Contrôle des piétons **NEW!**
- ✓ B.055 Qualité des carburants
- ✓ B.071 Fermeture d'une piste ou d'une vdc
- ✓ B.075 Protection de l'aérodrome et de ses abords
- ✓ B.080 Marquage & balisage lumineux des véhicules
- ✓ B.100 Suspension des opérations et fermeture de la piste **NEW!**

### Chapitre C – Maintenance des aérodromes (sauf C.010)

# Normes d'exploitation

## Des champs d'application qui varient selon les sujets

Des exigences dépendant du trafic commercial accueilli pour ...

NEW!

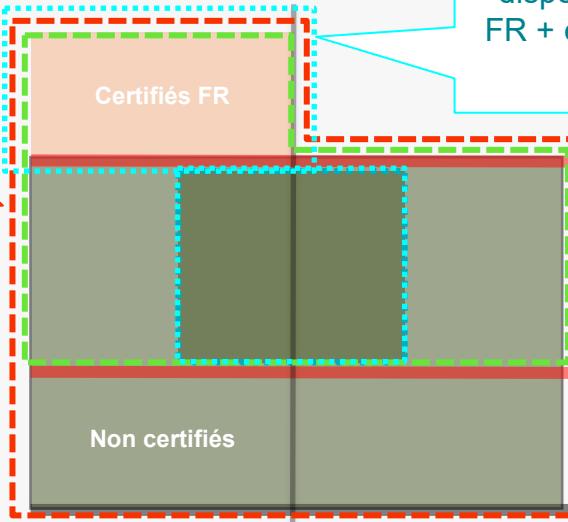
Gestion des aires de trafic :  
dispositions applicables aux certifiés  
FR + exemptés, reprises partiellement  
de l'arrêté du 08/08/11

NEW!

Accueil d'aéronefs dont les  
caractéristiques excèdent  
celles des infrastructures :  
approbation de l'étude d'impact  
requise pour les certifiés FR,  
pas pour les autres

NEW!

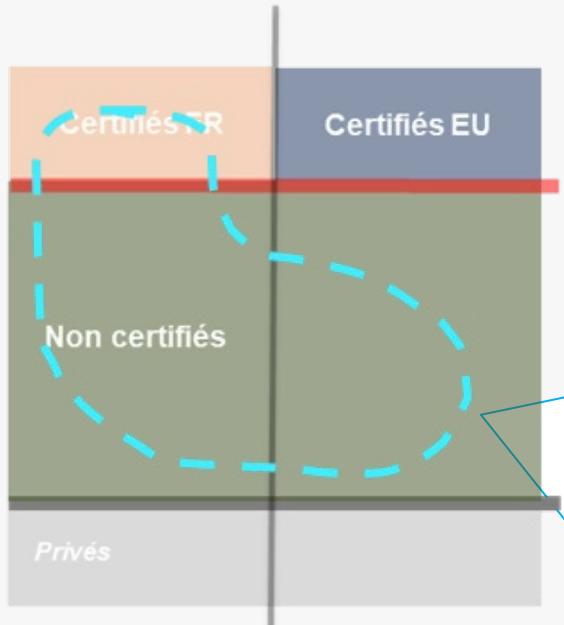
Enlèvement des aéronefs  
accidentés : définition d'un plan  
dès accueil de trafic aérien  
commercial



# Normes d'exploitation

## Des champs d'application qui varient selon les sujets

Des exigences taillées « sur-mesure » pour ...



### Chapitre A – Données d'aérodrome

- ✓ A.005.3 Résistance des chaussées revêtues
- ✓ A.060 Communication de l'état de surface des pistes

### Chapitre B - Services opérationnels, équipements et installations d'aérodrome

- ✓ B.005 Plan d'urgence
- ✓ B.015 Surveillance et inspection des aires de mouvement
- ✓ B.016 Programme de contrôle des objets intrus
- ✓ B.028 Consignes particulières relatives aux activités mixtes ou planeurs
- ✓ B.035 Exploitation en conditions hivernales
- ✓ B.037 Évaluation de l'état de surface et détermination du RWYCC
- ✓ B.040 Exploitation de nuit
- ✓ **B.045 LVP**
- ✓ B.046 SA CAT I
- ✓ B.047 OPS avec crédits
- ✓ B.065 Surveillance de l'état des aides visuelles et systèmes électriques

**Approbation  
LVP**

Mise en œuvre progressive de la méthode ACR-PCR

**NEW!**

Exigences identiques à celles de l'arrêté du 09/06/21

**NEW!**

Formalisme minimal attendu

### Chapitre C – Maintenance des aérodromes

- ✓ C.010 Entretien des chaussées, autres surfaces de terrain et évacuations

### 3. En pratique : quelles évolutions ? *Normes de conception*

## En pratique : quelles évolutions ?

### Normes de conception : orientations générales

- Des exigences **harmonisées avec les normes OACI** - similaires aux CS ADR-DSN
- Applicabilité :
  - Des **critères inchangés** : type de revêtement, codes chiffre/lettre, OMGWS, type d'exploitation, etc.
  - Parfois, des « **critères d'exception** » [dérogation non nécessaire]
- Quelques **dispositions nouvelles** :
  - **RESA** [applicabilité : certifiés FR + satisfaisant aux critères BR]
  - Pistes exploitées à vue : prescription de largeurs de bande de piste
  - Pistes exclusivement utilisées par les planeurs : zone d'alignement,
- **Maintien de dispositions « franco-françaises » à fort impact** et moins contraignantes que les normes EU :
  - recours aux OLS prévues pour les pistes à vue sur pistes avec approche classique suivie d'une manœuvre à vue
  - absence de secours sur pistes à vue de nuit avec limitations aux pilotes autorisés + consignes
- Quelques **allègements** :
  - Pistes aux instruments : réduction de la largeur min. de bande [*norme OACI*]
  - Pistes à vue de code 3 : réduction de la largeur min. de bande [*anticipation amendement OACI*]
- Lorsque possible, des « **objectifs de sécurité** » plutôt que des valeurs prescrites

## En pratique : quelles évolutions ?

### Normes de conception : exemples de critères d'exception

#### INFR.D.245 Largeur de voies de circulation

La largeur d'une partie rectiligne de voie de circulation est au moins égale à la valeur indiquée dans le tableau ci-dessous.  
[TAB]

Toutefois, il peut être permis d'adopter des largeurs de voie inférieures, sous réserve qu'il soit démontré que le niveau de sécurité n'est pas dégradé.

#### INFR.D.260 Distances minimales de séparation pour les voies de circulation

[...] (b) La distance de séparation entre l'axe d'une voie de circulation, d'une part, et l'axe d'une piste ou l'axe d'une voie de circulation parallèle ou un objet, d'autre part, est au moins égale à la distance spécifiée dans le Tableau D-1. [TAB]

Toutefois, il peut être permis d'utiliser des distances de séparation inférieures sur un aérodrome existant si, à la suite d'une étude, on détermine que ces distances inférieures n'abaissent pas le niveau de sécurité ni n'influent sur la régularité de l'exploitation.

#### INFR.D.305 Accotements des voies de circulation

(a) Lorsque la lettre de code est C, D, E ou F, les portions rectilignes d'une voie de circulation sont dotées d'accotements qui s'étendent symétriquement de part et d'autre de la voie de telle manière que la largeur totale des portions rectilignes de la voie de circulation et de ses accotements soit au moins égale à : [...]

Toutefois, il peut être permis d'utiliser des largeurs d'accotements de voie de circulation inférieures si, à la suite d'une étude aéronautique, on détermine que ces largeurs inférieures ne dégradent pas le niveau de sécurité.

## 4. Mise en œuvre / mesures d'accompagnement

# Processus dérogatoire

## Des modalités de recours explicitées et clarifiées



Objectif  
**TRANSPARENCE**

Trois cas possibles :

- Mesures alternatives
- Impossibilité physique + MRR
- Circonstances exceptionnelles (type COVID)

### Article 11

I. – L'autorité administrative peut [...] décider d'accorder une **dérogation** aux dispositions du présent arrêté **sur demande de l'exploitant d'aérodrome** et dans les cas suivants :

1° lorsque l'exploitant d'aérodrome démontre qu'**un niveau de sécurité équivalent** à celui garanti par les dispositions qui lui sont applicables **peut être atteint par la mise en œuvre de mesures alternatives** ; ou

2° lorsque l'exploitant d'aérodrome démontre l'**impossibilité** de mettre en œuvre les dispositions qui lui sont applicables et propose **des mesures de réduction des risques** adaptées et suffisantes ; ou

3° lorsqu'elle estime que l'exploitant d'aérodrome fait face à des **circonstances exceptionnelles**.

II. – Toute dérogation ne peut être accordée que si elle **garantit un niveau de sécurité acceptable**. Elle peut être assortie de **conditions particulières d'exploitation** ou de **mesures de réduction des risques** fixées par l'autorité administrative. Sa durée de validité **peut être limitée** dans le temps.

Un impératif : le maintien de la sécurité

# Comment accompagnerons-nous le changement ?

## Premières mesures envisagées



Selon les situations : à discuter avec votre DSAC-IR préférée !

### ➤ Mesures de transition :

- globalement : 3 à 5 ans pour l'entrée en vigueur des dispositions
- des mesures particulières pour la mise en conformité avec les normes de conception (« au fur-et-à-mesure » de la réfection, **délai pour les RESA**, etc.)

### ➤ Éléments de guide, incluant :

- les **modèles** de documents à produire/soumettre à la DSAC
- une **grille de lecture** du dispositif (distinction des dispositions applicables resp. aux certifiés et non-certifiés)

# Et maintenant ?

## Prochaines étapes et perspectives de collaboration



# En synthèse

Objectif : un dispositif réglementaire à jour, « souple » et proportionné



Un processus dérogatoire clarifié



Des mesures d'accompagnement :  
délais de mise en œuvre, guides



WE NEED  
YOU

Une consultation sur le projet d'arrêté à l'automne