



**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 aérodrômes
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)

Jean-Claude GOUHOT

Directeur technique ANA
(Aéroports et Navigation Aérienne)

Marion DEWILDE

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

Antony DELCLOS

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

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

Sommaire

Fondamentaux

Des besoins à satisfaire et des contraintes à prendre en compte

Grandes orientations du projet

Une nouvelle catégorisation des aérodomes 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**

Différence 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 aérodomes 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 [...] »



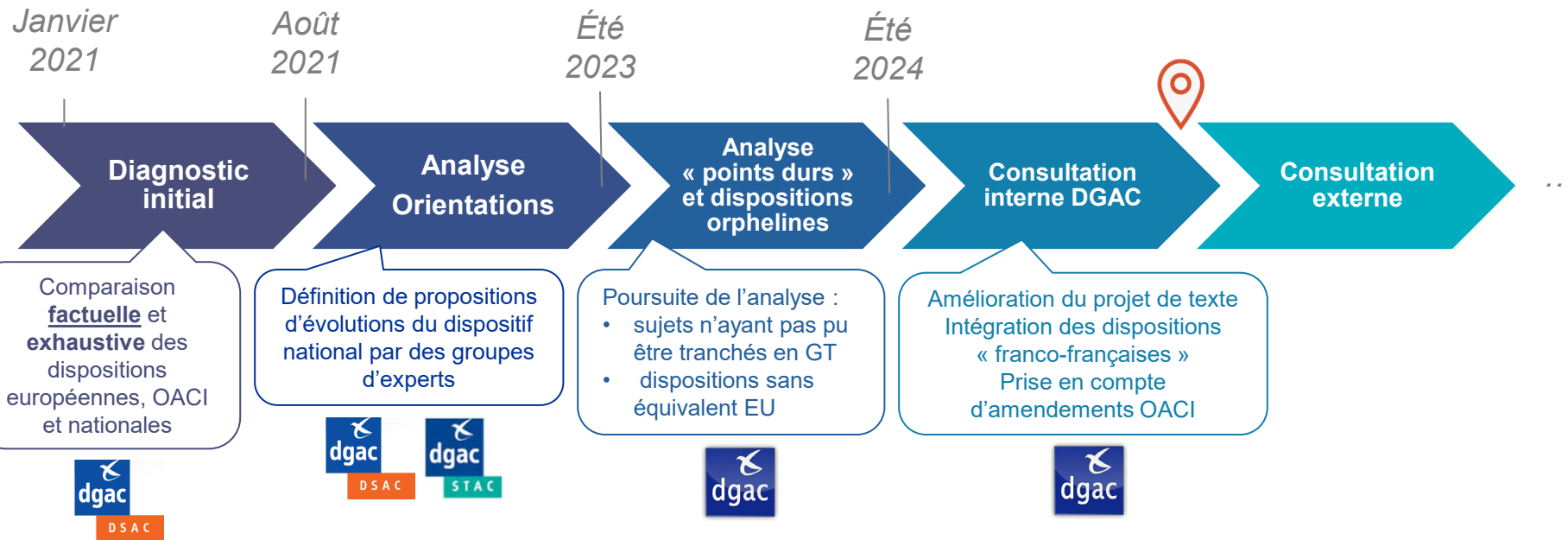
Textes français concernés : les arrêtés « TAC », « CHEA »... mais pas seulement !

- 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



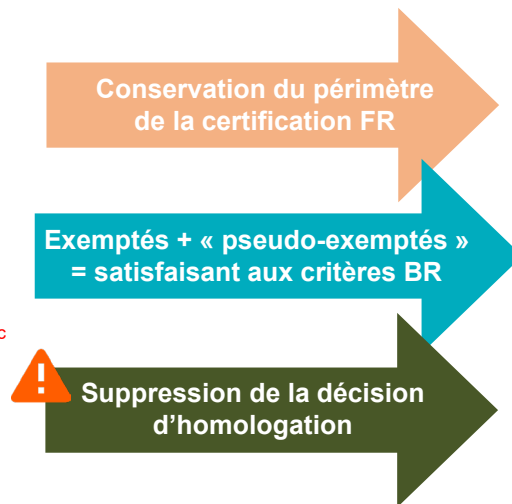
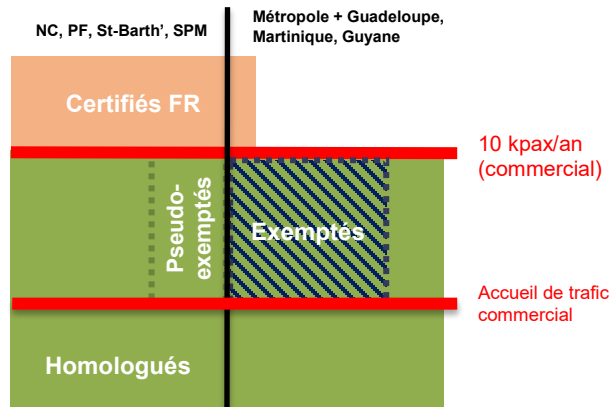
2. Grandes orientations du projet

Une nouvelle catégorisation des aérodromes et des nouvelles exigences techniques

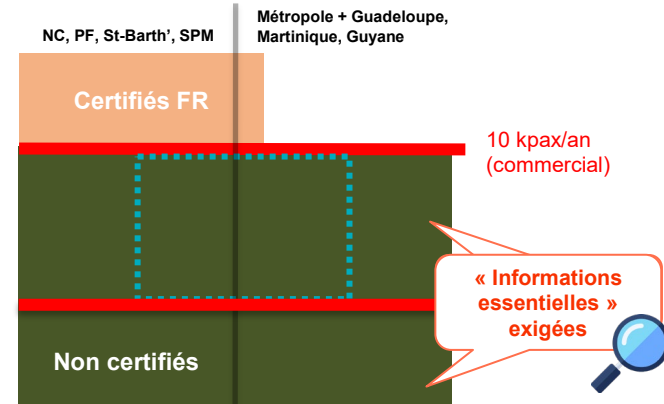
Vers une nouvelle catégorisation des aérodromes

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

Aujourd'hui



Demain



Légende

Aérodrodromes certifiés nationaux

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

Aérodrodromes homologués

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

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

Aérodrodromes 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

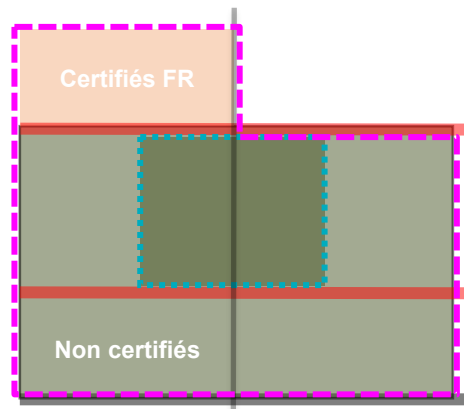
Arrêté du **8 août 2011** relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs

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^{er}

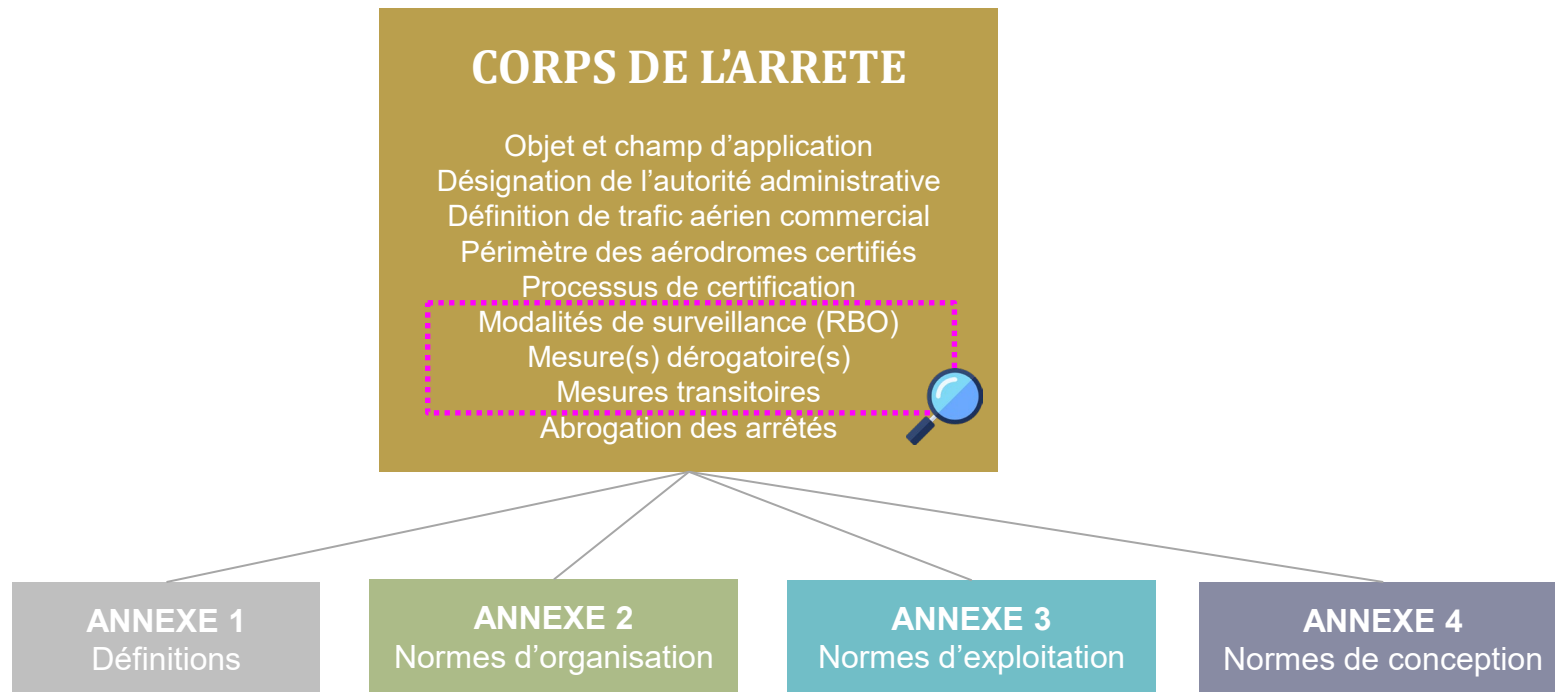
I. - Le présent arrêté prescrit les **caractéristiques techniques**, les **conditions d'exploitation** et les **exigences d'organisation des exploitants des aérodromes terrestres** utilisés par des **aéronefs à voilure fixe** pour lesquels le ministre chargé de l'aviation civile est affectataire principal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



Vers un dispositif intégré

Grands niveaux d'exigences par domaine


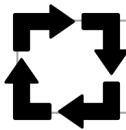


	ANNEXE 2 Normes d'organisation	ANNEXE 3 Normes d'exploitation	ANNEXE 4 Normes de conception
Aérodromes certifiés	Inspirées du R UE 139/2014	Inspirées du R UE 139/2014, fonction du type d'exploitation de l'aérodrome	Harmonisées avec les normes OACI - similaires aux CS ADR- DSN
Aérodromes non certifiés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



En synthèse

Grandes évolutions à prévoir

Aucun acte délivré → « infos essentielles »

	HOMOLOGUÉ	NON CERTIFIÉ	CERTIFIÉ FR
 <i>Acte administratif</i>	Décision d'homologation	Aucun	Certificat de sécurité
<i>Responsabilités</i>	Indéfinies	Exploitant d'aérodrome	Exploitant d'aérodrome
 <i>Périmètre physique couvert par les exigences</i>	Piste + zones civiles	Aire de mouvement et ses abords	Aire de mouvement et ses abords
 <i>Nature des exigences applicables</i>	Techniques (infras + équipements) + OPS	Techniques (infras + équipements) + OPS + qqes OR	Techniques (infras + équipements) + OPS + OR
 <i>Normes d'organisation</i>	Non définies	Qques exigences peu contraignantes	SGS + exigences issues des ERs

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

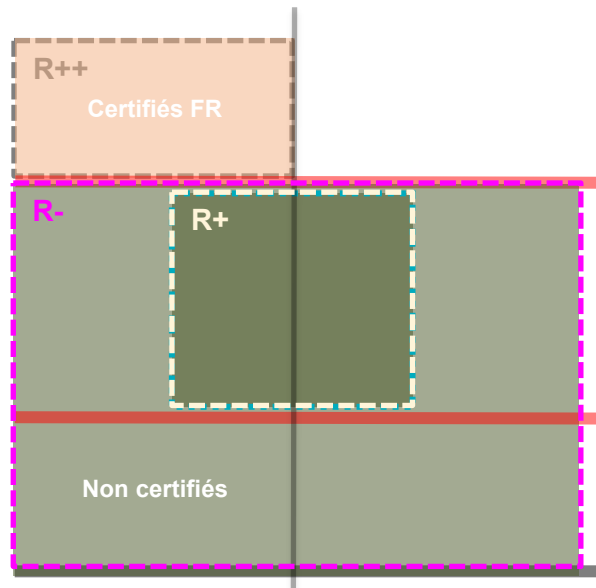
**Responsabilités déjà
existantes, bien
qu'implicites aujourd'hui**

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 événements
- 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 ?

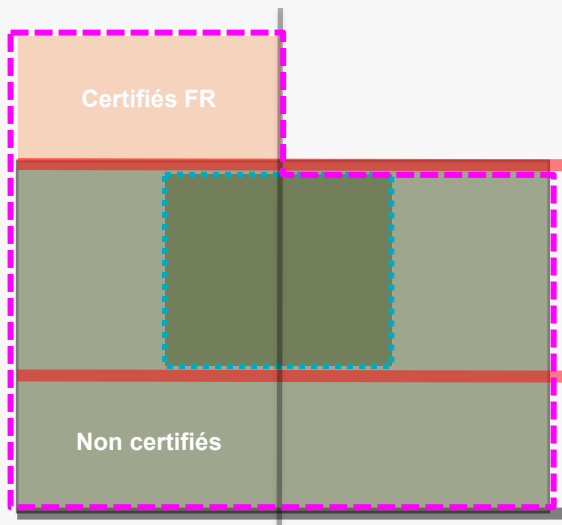
Normes d'exploitation

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 **NEW!**
- ✓ B.100 Suspension des opérations et fermeture de la piste

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

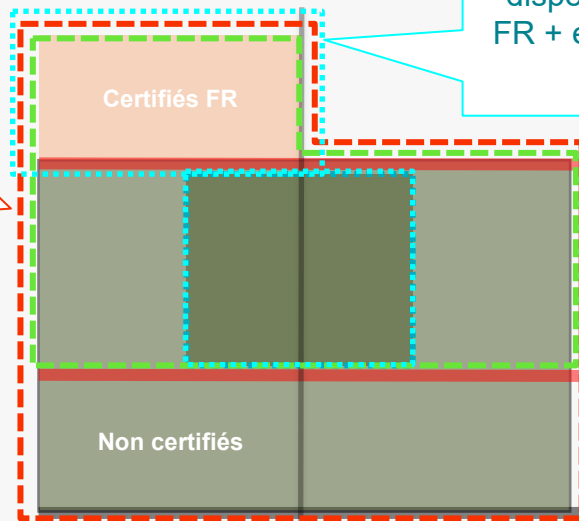
Normes d'exploitation

Des champs d'application qui varient selon les sujets

Des exigences dépendant du trafic commercial accueilli pour ...

NEW!

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!

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

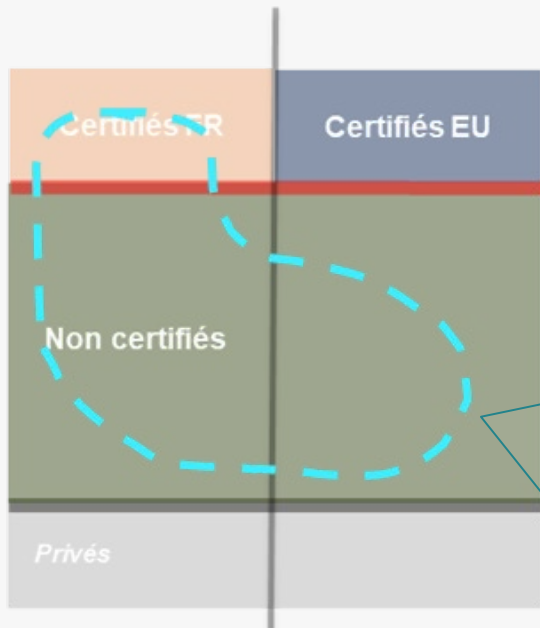
NEW!

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

Chapitre C – Maintenance des aérodromes

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

Mise en œuvre
progressive de la
méthode ACR-PCR

NEW!

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

NEW!

NEW!

Approbation
LVP

NEW!

Formalisme
minimal
attendu

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 aéroport 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

Hiver 2025

Automne
2025

S1 2026

Consolidation du
projet de texte

Consultation
externe DGAC

Traitement des
commentaires et
réponses

Consultations
interministérielles,
Conseil d'Etat,
signature et
publication



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



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