



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



REFONTE DU DISPOSITIF RÉGLEMENTAIRE NATIONAL DE SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

*Réponses aux questions reçues dans le cadre de la consultation
externe
2^{ème} webinaire*

Le 23 janvier 2026

Qui sommes-nous ?

Christine ROURE

Adjointe au Chef de pôle
Réglementation de sécurité
aéroportuaire
DSAC/ERS/SA (Paris)



Sylvain DE BUYSER

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

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)*

Quel aérodrome représentez-vous?

Review answers 13 >

Aéroports exemptés Edeis

Avignon - LFMV

Issoire-Le Broc

CGX AZRO

Timetolearn

UAF

Visan valreas

Quimper LFRQ

Le Touquet

SEALAR

Pontarlier

Champagnole (usage restreint)

Sommaire

Retour sur vos remarques/questions de compréhension

Transverse

Lexique de l'ADR-FR, outils de flexibilité et éléments de guide

Modalités de surveillance : suivi des plans d'actions correctives

Exploitation des aérodromes :

- *Données aéronautiques*
- *Gestion de l'aire de trafic*
- *Autres dispositions EXPL*

Conception des aérodromes :

- *Infrastructures ULM, planeurs et chaussées non revêtues*
- *Protection des abords*
- *Aides visuelles*
- *Autres normes de conception*

Questions non traitées ici
→ réponses à l'issue de la consultation

TRANSVERSE

Lexique de l'ADR.FR

8 arrêtés et 1 instruction... qui seront abrogés ou limités

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

Annexe 2

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

Annexe 2

Lexique de l'ADR.FR

8 arrêtés et 1 instruction... qui seront abrogés ou limités

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 (**maintenu mais limité aux hélistations pour les inspections seulement**)

Annexe 3

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

Annexe 3

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

Annexes 3 et 4

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

Annexes 3 et 4

Arrêté du 18 juillet 2003 relatif à l'utilisation des croix lumineuses sur les pistes fermées en totalité

Annexe 4

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

Annexe 4

Instruction 20580 DNA du 8 juin 1993 relative à l'implantation des PAPI et des APAPI

Annexe 4

Lexique de l'ADR.FR



Qu'est-ce qu'une gap-analysis ?

Analyse des différences entre réglementation en vigueur et un projet de réglementation future ou cible. Exemple : *orientations ADR-FR définies après une analyse des différences entre réglementation FR actuelle, réglementation EU et dispositions OACI*



Dans l'ADR.FR, qu'entend-on par usagers ?

Usagers = utilisateurs des aires aéronautiques = compagnies aériennes / pilotes



Qu'entend-on par BR ?

BR = *Basic regulation* = règlement « de base » = R UE 2018/1139 qui définit le champ d'application des dispositions EU (notamment champ de la certification EU + conditions pour exemption).

Etudes d'impact sur la sécurité



A de nombreuses reprises, référence est faite à des « études de sécurité, d'impact, opérationnelles... » pour pouvoir justifier une application différente d'une norme. Où peut-on trouver un document de référence DGAC décrivant le concept de telles études et leur processus/contenu ?

- Rappel : études requises pour pouvoir justifier d'une demande de dérogation formelle (article 12) ou comme solution alternative à l'application de la norme (sous réserve des résultats de l'étude), lorsqu'elle le prévoit explicitement
- A noter : dans les normes de conception, « des critères d'exemption » (voir exemples) → dans ce cas, pas de dérogation formelle ni d'étude sécurité systématiquement nécessaire
- Déjà disponible : une « Fiche réflexe organisme : gestion des changements aérodromes certifiés FR » ([R3-CHG-G2-ext](#), cf. étape 4 : évaluation de la sécurité) – des éléments de guide notamment inspirés de cette fiche ([communication METEOR](#))

Notions d'AMC/GM

Acceptable Means
of Compliance

Guidance
Materials



Serait-il envisageable de développer des AMC et/ou GM sur certains sujets, en compléments des normes auxquelles ils s'adosseraient ?

- NON pour les AMC : pas d'équivalent en droit national (absence de niveau juridique intermédiaire entre arrêté et guides) → raison pour laquelle les dispositions de l'arrêté restent proportionnées et parfois de « haut-niveau » (souplesse), ou prévoient des « critères d'exception » (voir exemples)
- OUI pour les GM/guides, si pas déjà existants : besoins en cours d'identification

Critère d'exception

Quelques exemples

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, une largeur de voie inférieure à celle spécifiée peut être adoptée, sous réserve qu'il soit démontré par la réalisation d'une étude aéronautique 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, une distance de séparation inférieure à celle spécifiée peut être adoptée, sous réserve qu'il soit démontré par la réalisation d'une étude aéronautique que cette valeur ne dégrade pas le niveau de sécurité ni la régularité de l'exploitation des aéronefs.

INFR.D.305 Accotements des voies de circulation

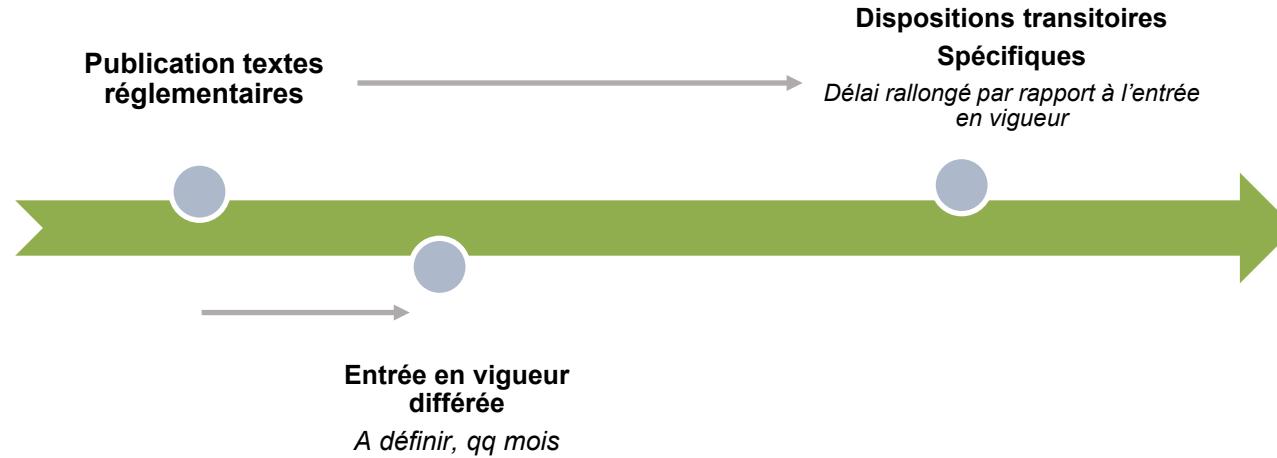
(a) Lorsque la lettre de code est C, D, E ou F, les portions rectilignes d'une voie de circulation sont dotées d'accotements qui s'étendent symétriquement de part et d'autre de la voie de telle manière que la largeur totale des portions rectilignes de la voie de circulation et de ses accotements soit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

Toutefois, une largeur d'accotement inférieure à celle spécifiée peut être adoptée sous réserve qu'il soit démontré, par la réalisation d'une étude aéronautique, que le niveau de sécurité n'est pas dégradé.

Entrée en vigueur des nouvelles exigences

Des délais de mise en conformité accordés

Délais de mise en conformité et dispositions transitoires : voir articles 13 et 16 de l'arrêté



Questions réponses en séance

Les nouvelles dispositions peuvent-elles concerner un terrain non contrôlé et non ouvert à la CAP ?

OUI : tout comme l'arrêté CHEA aujourd'hui, les dispositions techniques de l'ADR-FR s'appliqueront à tous les aérodromes dotés de piste(s), à l'exception des aérodromes à usage privé. Les aérodromes non-contrôlés ou à usage restreint sont donc bien dans le périmètre du projet de texte réglementaire.

Pour un aérodrome CHEA ouvert à la CAP qui passerait en aérodrome restreint, le nouveau règlement s'en trouverait-il simplifié ?

Si l'aérodrome n'accueille pas de trafic commercial, alors les futures dispositions applicables à cet aérodrome resteront inchangées, qu'il soit ouvert à la CAP ou à usage restreint.

Les arrêtés cités intégrant le CHEA seront ils donc abrogés, je n'ai pas bien saisi, en dehors de celui du GRF pour les HEL ?

OUI : les arrêtés techniques mentionnés dans la présentation (voir slides 7 et 8) seront abrogés au moment où le texte entrera en vigueur. L'arrêté inspection-GRF sera maintenu uniquement pour l'application des dispositions inspections aux hélistations.

Des moyens dérogatoires type DAAD seront ils possibles pour accompagner une mise en conformité temporisée si besoin ?

- NON pour les DAAD : introduits lors de l'entrée en vigueur de la réglementation EU, ils visaient à reconnaître l'existence de non-conformités sur les aérodromes nouvellement certifiés EU, et à accorder des délais de mise en conformité relativement long (sous réserve de mise en œuvre de mesures correctives), mais ils n'existent pas dans le référentiel réglementaire national. Des délais de mise en conformité seront néanmoins accordés (voir art. 13).
- Il est important que nous soit signalées les difficultés de mise en œuvre pressenties, notamment concernant les normes de conception, afin que ces délais de mise en conformité soient – si nécessaire – adaptée.

La DSAC avertira t elle les aérodromes concernés des modifications à envisager ? Avant ou après entrée en vigueur ?

OUI : la DSAC communiquera largement - notamment sur Meteor - et des éléments de guide seront produits une fois les besoins complètement identifiés avec les représentants de vos fédérations/associations. Un extrait des dispositions applicables aux petits aérodromes (pistes à vue seulement et sans trafic commercial) sera notamment fourni.

SURVEILLANCE

Suivi des plans d'actions correctives

Surveillance

Écarts et plans d'actions correctives

Rédaction en cours d'évolution

Article 7

L'exploitant d'aérodrome **transmet** pour approbation le plan d'actions correctives qu'il a préalablement défini à l'autorité administrative dans le délai prévu à l'article 6, lorsque ce plan d'actions correctives fait suite à la notification d'un **écart de niveau 1 ou d'un écart de niveau 2 « significatif »**.

L'autorité administrative **peut également exiger la transmission pour approbation** d'un plan d'actions correctives qui fait suite à la notification d'un **écart de niveau 2 « simple »**, en fonction de la nature de la non-conformité faisant l'objet dudit écart.

Lorsque le plan d'actions correctives est jugé satisfaisant par l'autorité administrative au regard de l'écart notifié, il est approuvé. Cette approbation fait l'objet d'une notification à l'exploitant d'aérodrome. Dans le cas contraire, l'autorité administrative demande à l'exploitant d'aérodrome de fournir des compléments, dans un délai qu'elle fixe.



Si des observations sont relevées lors d'audit, pas de PAC et d'échéances associées ?

OUI – seuls les écarts notifiés doivent faire l'objet d'un PAC (actions + échéances), transmis à la DSAC dans le délai accordé, et seulement s'il nécessite approbation (écart de niveau 1 et écart de niveau 2 à la demande de l'autorité).

Les observations ne sont pas des écarts, et ne sont donc pas concernées.

Surveillance

Ecarts non suivis par la DSAC



Quid de l'accompagnement par la DSAC, pour les PAC associés aux écarts dits « non suivis » ?

Courrier 25-346 / DSAC/ANA/AER du 21/11/25 : Mise en œuvre des écarts non suivis notifiés aux aérodromes homologués (à l'exception de ceux exemptés de certification européenne)

- PAC associés aux écarts « non suivis » ne font plus l'objet de validation DSAC / plus de preuves de réalisation demandées
- Exploitant pleinement responsable de la résolution
- Si persistance de l'écart constatée lors de l'audit suivant : possible action DSAC (restriction d'exploitation par ex)

- 
- Objectif : **priorisation de l'action de la DSAC** (non suivi des constats ayant un impact moindre sur la sécurité)
 - Responsabilité exploitant déjà existante, même si constat suivi par la DSAC
 - **DSAC reste disponible pour accompagnement dans la définition des actions correctives, comme indiqué dans ce courrier**

EXPLOITATION

Données aéronautiques

Données aéronautiques

OPS.FR.A.005.3 Résistance des chaussées revêtues



c) Chaussées accueillant des aéronefs de masse supérieure à 5700kg

(1) [...] l'exploitant d'aérodrome communique sa force portante au prestataire de service d'information aéronautique au moyen de la **méthode ACN-PCN** [...]

Toutefois, lorsque l'exploitant d'aérodrome a déterminé le **nombre de classification rationnel (PCR)** de tout ou partie des chaussées constituant l'aire de mouvement, il **communique** la force portante de ces chaussées au prestataire de service d'information aéronautique **au moyen de la méthode ACR-PCR**.

OPS.FR.A.005.003 (c) : la méthode à utiliser n'est pas clairement définie, d'autant qu'elle va évoluer rapidement vers la méthode ACR/PCR



- Méthode ACN-PCN existant depuis 1981 - déjà applicable (cf. arrêté TAC). Voir [site du STAC](#).
- Transition progressive vers l'ACR-PCR bien prévue, avec délai de mise en conformité (« *Lors des premiers travaux structurels prévus et au plus tard 10 ans après la date de publication...* », cf. article 13).
- Éléments techniques (NIT + outil de calcul) en cours de finalisation par le STAC
- **Modalités de mise en œuvre associées en cours de définition par la DSAC** (recours aux codes T/U, double publication à l'AIP, etc.)



Une réfection complète de la piste est prévue en 2027,
on doit donc bien prendre en compte l'ACR-PCR ?

Même si la date de publication de la réglementation relative à la communication de la résistance des chaussées *via* la méthode ACR/PCR est encore incertaine et que le formatage de l'AIP doit encore être adapté, la DSAC ne peut qu'encourager fortement tout exploitant engageant des travaux structurels de ses chaussées à profiter de ces travaux pour faire réaliser les diagnostics nécessaires à l'évaluation des PCR en code T (évaluation « technique ») - et ainsi être en capacité de remplacer les PCN par des PCR dès qu'ils seront exigées.

Au-delà de l'anticipation de l'entrée en vigueur de la méthode ACR-PCR, il est à noter que ces diagnostics sont également conseillés dans une logique de gestion du patrimoine aéroportuaire.

Données aéronautiques

OPS.FR.A.085 *Informations sur la pénétration de la surface du segment à vue (VSS)*

L'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, à ce que des informations sur la pénétration de la surface du segment à vue d'une procédure d'approche aux instruments soient fournies au prestataire de services d'information aéronautique. Ces informations incluent notamment la procédure affectée et les minima opérationnels associés.



Cette règle devrait être intégrée dans l'OPS précédente (*OPS.FR.A.080 Informations sur les aides à la radionavigation et à l'atterrissement*) car elle concerne les procédures de vols IFR.



- Disposition précédente concerne les aides à la radionavigation et à l'atterrissement et non les procédures de vols IFR → sujets différents
- Rappel : souhaite d'adopter une structure réglementaire identique à celle du R UE 139/2014 (donc **maintien de l'OPS.FR.A.080 en l'état**).

EXPLOITATION

Gestion de l'aire de trafic

Gestion de l'aire de trafic

Chapitre OPS.FR.D Protection contre le souffle

OPS.FR.D.055 Protection contre le souffle



Est-ce que des études de souffle doivent-être réalisées pour chaque type avion/hélicoptère fréquentant les plateformes ?

- **NON**, pas d'étude systématique exigée (plutôt de la levée de doute)
- **Exigences :**
 - Identifier les zones à risque et informer/communiquer vis-à-vis des utilisateurs de l'aire de trafic
 - Réglementer sur l'usage des véhicules et équipements en fonction de ce risque
 - Désigner des zones de stationnement où le risque est minimal
 - Tenir compte du risque de souffle en cas de travaux
 - Prendre des mesures vis-à-vis des pilotes et les publier
- Eléments de guide, déjà disponibles :
 - Guide sécurité – [Souffle rotor hélicoptères](#) (DSAC, UAF&FA, Airbus, babcock,wsp, novembre 2022)
 - Guide [Conduire et analyser les mesures de souffle avion sur l'airside](#) (GT Infra Alfa-ACI, mars 2016)

Guidage et stationnement des aéronefs

SMGCS



SMGCS
≠
A-SMGCS

OPS.FR.B.30 Système de guidage et de contrôle à la surface

- (a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que l'aérodrome soit équipé d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS). Le SMGCS :
- (1) tient compte des caractéristiques de conception et des conditions météorologiques et d'exploitation de l'aérodrome ; [...]

L'exigence SMGCS apparait applicable à tous les aérodromes.

Cela paraît totalement disproportionné pour des aérodromes sans activité commerciale, et avec des aéronefs de masse inférieure à 5,7t. D'autant qu'en absence d'organisme de la circulation aérienne personne ne pourra réagir en cas d'alerte du dispositif.



- **OUI** : un SMGCS est exigé sur tous les aérodromes... mais c'est **déjà le cas aujourd'hui** !
- **Rappel SMGCS** = ensemble intégré de moyens visuels, électroniques ou autres destinés à assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs et des véhicules au sol, en particulier par faible visibilité → **Inclus** : les aides visuelles, les publications aéronautiques, des procédures... peut aller jusqu'à la présence d'un ATS, des systèmes ATM/balisage perfectionnés (A-SMGCS)
- **Par construction** : système **proportionné** à la typologie de l'aérodrome et de sa complexité, son trafic, ses minima...
- **Exemple** - aérodrome VFR de jour sans trafic commercial : attendus « simples » (marquage déjà en place + info aéro indiquant les éventuels cheminements particuliers ou parkings à usages spécifiques).
- Doc OACI 9476 - Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (1986)

Guidage et stationnement des aéronefs

Chapitre OPS.FR.D Guidage



OPS.FR.D.030 Guidage des aéronefs

OPS.FR.D.035 Guidage et stationnement des aéronefs

AID.FR.L.590 Marques de poste de stationnement
d'aéronef

Pour les aéronefs se rendant sur les aires de trafic sans marquage sans assistance, ou bien sur les aires non-revêtuées, est-ce que les aéronefs pourront se placer en autonomie ?



- Rappel : **applicabilité limitée aux aérodromes certifiés FR et aérodromes dotés d'une piste revêtue, aux instruments de 800m au moins**
- Exigences relatives au guidage et stationnement impliquent :
 - Définition de procédures, garantissant notamment le respect des distances de dégagement (OPS.FR.D.035 Guidage et stationnement des aéronefs)
 - Des moyens, au choix : système de guidage visuel pour l'accostage ou système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage ou placeur ou marques
- Intention d'exclure du périmètre d'application : les aires non revêtues + les aires dédiées à l'aviation générale
 - Rédaction sera amendée en ce sens



On constate que les dispositions de l'OPS.D sont la retranscription de l'AMS 2020/1234 des certifiés, très complet et assez nouveau et engageant en moyens pour les ADR exemptés.

Qu'est ce qui a généré ce besoin ?



- Le contenu du chapitre OPS.D de l'annexe 3 n'est en aucun cas un copier-coller des dispositions européennes équivalentes. Les orientations retenues ont été proportionnées aux aérodromes concernés (applicabilité limitée, voir slide 25). C'est un chapitre qui couvre l'ensemble des sujets traités par le R UE, mais certains ne sont pas nouveaux : les exigences relatives au guidage et au stationnement des aéronefs, en particulier, font déjà l'objet de l'arrêté du 8 août 2011, qui a aussi inspiré la rédaction de ce chapitre D.
- L'accueil de trafic aérien commercial conditionne (et justifie) l'applicabilité de ce chapitre D. Il est rappelé qu'un délai de mise en conformité (2 ans) est prévu.
- Nous faire remonter tout difficulté de mise en œuvre précise éventuellement anticipée.

EXPLOITATION

Autres normes d'exploitation



OPS.FR.B.055 Qualité des carburants

L'exploitant d'aérodrome vérifie, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, que les organisations impliquées dans le stockage et la distribution du carburant aux aéronefs :

- (1) disposent de procédures qu'elles mettent en œuvre afin de garantir la délivrance d'un carburant non pollué et de catégorie adéquate aux aéronefs ; et
- (2) font appel à du personnel dûment formé pour distribuer et manipuler le carburant sur l'aérodrome.

L'exploitant ne devrait pas avoir à porter la responsabilité de la qualité du carburant délivré par les tiers pour leurs propres besoins.

- Exigences applicables avec certitude aux automates mis à disposition par l'exploitant, notamment utilisées par l'aviation commerciale. L'accord entre l'exploitant et le pétrolier peut permettre de démontrer la conformité.
- Concernant les installations :
 - réservées au bénéfice d'organismes d'aviation générale, et
 - non mentionnées à l'info aéro, alors possibilité de déléguer la responsabilité aux usagers – texte à amender en ce sens.

Dans tous les cas, l'exploitant doit connaître les lieux de stockage, au titre des matières dangereuses

Sécurité des travaux

OPS.FR.B.70 Sécurité lors de travaux sur l'aérodrome



OPS.FR.B.070.1 Procédure travaux

OPS.FR.B.070.2 Planification et autorisation des travaux

OPS.FR.B.070.3 Communication avec le prestataire de service d'information aéronautique

OPS.FR.B.070.4 Remise en service

OPS.FR.B.070.5 Marques de seuil décalé et de points cibles temporaires

Le libellé n'est pas clair. On ne comprend pas ce que doit faire ou pas l'exploitant d'aérodrome, et ce qui est attendu.



Il est principalement attendu de l'exploitant :

- qu'il **définisse une procédure** qui décrive la manière dont il assure la sécurité des opérations en cas de travaux
- qu'il **planifie et coordonne** les travaux **avec les usagers et tiers**
- qu'il **coordonne** les travaux **avec le PSCA** si présent
- qu'il **définisse** les **conditions de remise en service**
- qu'il **prévoie** l'**utilisation du marquage de seuil décalé temporaire** le cas échéant

Coactivité avions-planeurs

OPS.FR.B.095 Consignes d'exploitation particulières relatives aux activités mixtes ou exclusives planeurs



(a) Lorsque l'aérodrome est utilisé par des planeurs, l'exploitant d'aérodrome établit des consignes particulières d'exploitation adaptées, incluant au moins :

- (1) des consignes relatives à la circulation au sol...
- (2) des conditions d'utilisation des infrastructures et équipements,...
- (3) des consignes relatives à la coordination des atterrissages et décollages,...
- (4) des consignes relatives à l'utilisation de la radio et à la phraséologie,...
- [...]

(c) L'exploitant d'aérodrome communique l'ensemble des consignes particulières d'exploitation aux parties intéressées ainsi qu'au prestataire de services d'information aéronautique, en vue de leur publication par la voie de l'information aéronautique.

Ce paragraphe est-il applicable dans le cas où un aérodrome n'a pas d'activité planeur basée mais peut occasionnellement recevoir un planeur qui se vache ?



- NON - planeur qui « se vache » = situation d'urgence, or objectif ici = couvrir une activité identifiée/prévue
- Pour info : découle notamment d'une recommandation du BEA (FRAN-2019-008, accident Vinon-sur-Verdon) mettant en évidence les difficultés liées à la coactivité sur aérodromes non-contrôlés : « *La DSAC s'assure qu'un cadre prévoit que des consignes particulières d'utilisation des pistes soient portées à la connaissance des usagers par les moyens les plus approprié* ».
- Point d'attention : si aérodrome équipé d'un treuil, alors dispositions spécifiques (cf. alinéa b)

CONCEPTION

Infrastructures ULM, planeurs et chaussées non revêtues

Infrastructures spécifiques ULM et planeurs



Article 1^{er}

[...] IV. – L'annexe 4 au présent arrêté ne s'applique pas aux aires destinées à l'usage exclusif d'autres aéronefs que les avions.



Quid des aires réservées aux planeurs et aux ULM présentes sur certains aérodromes ?

- Les infrastructures utilisées par les planeurs sont dans champ d'application de l'arrêté, qui contient des dispositions spécifiques de conception associées.
- *A contrario*, il est prévu que les aires réservées aux ULMs soient exclues du champ d'application de l'annexe 4 - conception.
 - **Normes EXPL** restent applicables, notamment en matière d'information aéronautique
 - Responsabilité de l'exploitant d'aérodrome de définir comment il conçoit et entretient ces aires et de définir des conditions d'exploitation adaptées
 - Attention : ces aires réservées ne doivent pas pouvoir être confondues avec des pistes
 - L'exploitant d'aérodrome devra définir les règles d'exploitation assurant la compatibilité avec les opérations avions
- Amendement de l'Annexe 3 prévu

Chaussées non revêtues

Dispositions nouvelles ou consolidées

Il y a peu d'informations concernant les infrastructures non revêtues (piste et taxiway).
Il n'y en a aucune dans l'Annexe 3 (OPS).



Annexe OPS

- Si rien de précisé : exigences identiques à celles applicables pistes revêtues
- En complément : des besoins sur des sujets précis ?

RAPPELS – Annexe conception : des dispositions spécifiques chaussées non revêtues :

- INFR.FR.B.045 Largeur de piste b)
- INFR.FR.B.050 Distance minimale entre pistes parallèles
- INFR.FR.B.155 b) Largeur de la bande de piste revêtue
- INFR.FR.B.160 c) Largeur de la bande de piste revêtue
- Tableaux J-1, J-2 dimensions des surfaces de limitation d'obstacles (*notes*)
- AID.FR.L.536 Marques de seuil décalé sur piste non revêtue
- AID.FR.L.551 Marques latérales de piste non revêtue
- AID.FR.P.810 Balises de bord de piste non revêtue
- AID.FR.P.835 Balises de bord de voie de circulation non revêtue

Chaussées non revêtues

INFR.FR.B.045 Largeur de piste

(b) La largeur d'une piste non revêtue est supérieure ou égale à 50m.



**Pourquoi exiger une largeur de 50m mini pour les pistes non revêtues ?
Ne pourrait-on pas exiger 18m mini, comme pour une piste revêtue, avec restriction pour ne pas accueillir des planeurs (et aéronefs basés si nécessaire) ?**



- Valeur de 50m mini qui figure déjà dans l'arrêté TAC (**norme actuelle conservée**)
- Evolution vers une valeur réduite à 18m devrait être accompagnée d'une étude de trajectoires solide (manque de données pour alléger la norme actuelle à ce stade).

CONCEPTION

Protection des abords

Surfaces de limitation d'obstacles

Chapitre H – Définition et objet des surfaces



Quelles évolutions de la forme des OLS ?

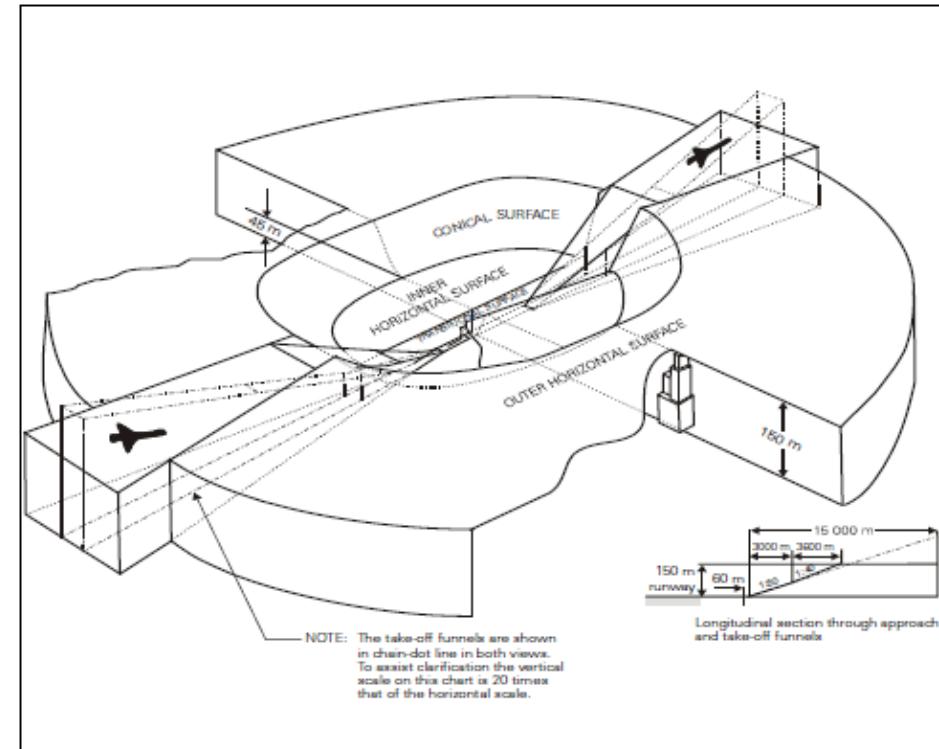
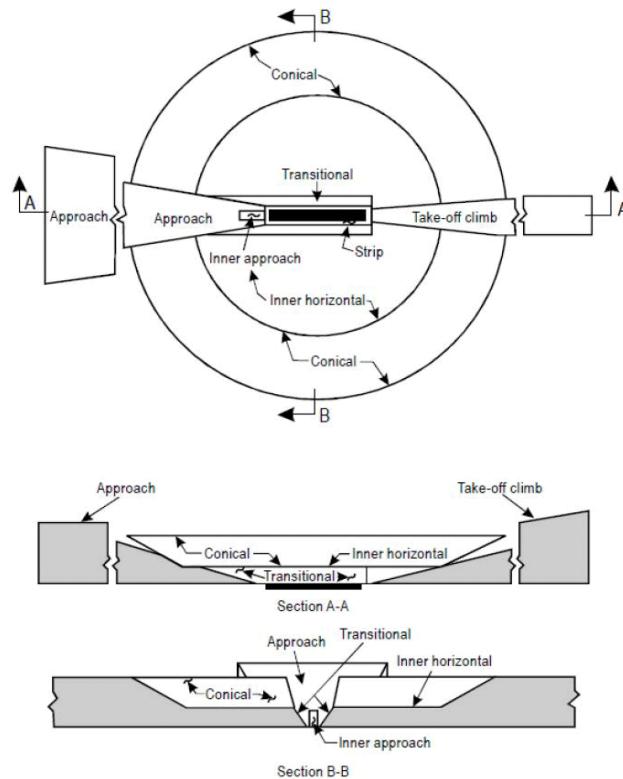
- **Remplace l'Annexe 2 à l'arrêté TAC et arrêté CHEA (chapitre 1.1 Annexe A)**
- **Pas de nouvelles surfaces** (*conique, horizontale, approche, latérales, montée au décollage + Zones dégagés d'obstacles (OFZ)*)
- **Evolutions marginales de la forme des surfaces** (*cohérence avec arrêté du 07 juin 2007 sur établissement des Plans de servitudes ou Règlement UE n°139/2014*)
 - **Surfaces latérales** définies sur toute la bande de piste (sauf PA)
 - **Hauteur de la surface horizontale** calée sur celle de la piste principale (cas pistes multiples)

Surfaces de limitation d'obstacles

Chapitre H – Définition et objet des surfaces



Des schémas
additionnels ?



Surfaces de limitation d'obstacles

Chapitre J – Dimensions associées aux surfaces

Les dimensions des surfaces évoluent-elles ?



- Applicabilité surfaces / type de piste **inchangée** (ex : *OFZ applicable aux app de précision CAT II/III*)
- **Maintien des allègements nationaux** pour les pistes avec approche classique + MVL et pistes non-revêtuées
- **Périmètre d'appui** au minimum égal à **la largeur de la piste** (*pistes non-revêtuées*)
- **Evolutions marginales** des dimensions des surfaces : cohérence avec arrêté du 07 juin 2007 sur établissement des Plans de servitudes ou Règlement UE n°139/2014
 - **Réduction** des périmètres d'appui des pistes aux instruments intégrés (**140m vs 150m, 280m vs 300m**)

Surfaces de limitation d'obstacles

OPS.FR.B.075 Protection de l'aérodrome et de ses abords



Quelles responsabilités de l'exploitant, en matière de surveillance des abords ?

L'exploitant :

- **Surveille l'apparition d'obstacles (emprise + abords dans la limite de la portée visuelle)**
 - Dépassement des OLS
 - Obstacles dans les aires critiques / sensibles
 - Fonctionnement du balisage obstacle
 - Activités humaines
 - Feux non-aéronautiques
- **Définit et met en œuvre des mesures adaptées** pour maintenir la sécurité des opérations si obstacle en dépassement (coordination avec ATS, distances déclarées, limitation des opérations, balisage d'obstacles, info aéro, saisine autorité, démarche amiable, etc.)
- **S'appuie sur une étude d'impact sur la sécurité**

CONCEPTION

Aides visuelles

Marques de points cible sur piste équipées d'un PAPI

AID.FR.L.540 marques de points cible



Applicabilité

Des marques de point cible sont apposées à chaque extrémité d'une **piste revêtue de code 2, 3 ou 4, exploitée aux instruments.**



La mise en place de PAPI implique-t-elle le marquage des points cibles, y compris sur des terrains non dotés de procédures IFR ?

- AID.FR.L.540 (identique OACI) ne l'exige pas
- Imposer systématiquement des marques de point cible si PAPI = cohérent avec les besoins opérationnels
- **Applicabilité pourrait évoluer en ce sens**

Dispositifs d'approche simplifiés

AID.FR.M.625 Dispositifs lumineux d'approche - Généralités

Un dispositif lumineux d'approche simplifié conforme à l'AID.FR.M.626 est installé pour desservir une piste avec approche classique, excepté :

- lorsque cela n'est pas matériellement possible, tel que prévu à l'AID.FR.M.627 ; ou
- lorsque la piste n'est utilisée que dans des conditions de RVR supérieure ou égale à 1300m ; ou
- lorsque d'autres aides visuelles fournissent un guidage jugé suffisant.



A partir de quand un guidage est-il estimé suffisant pour dispenser d'installation du dispositif d'approche simplifié ?

Si l'aérodrome ne rentre pas dans la liste des exceptions, faut-il un dispositif d'approche simplifié ?

- Guidage suffisant = pistes dotées d'autres aides visuelles (PAPI, balisage lumineux, ...)
- Si toutes les conditions d'exception ne sont pas remplies, alors dispositif requis
- **Aérodromes impactés : vous signaler svp**



Barres de flancs

AID.FR.M.680 Feux de seuil de piste et de barres de flanc

Applicabilité

Des feux de seuil de piste sont installés sur toute piste équipée de feux de bord de piste, sauf lorsque la piste est exploitée à vue ou utilisée pour des approches classiques et que le seuil est décalé : **dans ce cas, les feux de seuil de piste peuvent ne pas être installés, sous réserve que des feux de barre de flanc soient installés.**

Emplacement des feux de barre de flanc

Les feux de barre de flanc sont installés symétriquement par rapport à l'axe de piste et au niveau du seuil, en deux groupes.

Chaque barre de flanc est constituée d'au moins cinq feux qui s'étendent sur au moins 10m à l'extérieur de la ligne des feux de bord de piste, perpendiculairement à celle-ci.

Le feu le plus proche de l'axe de piste est aligné avec les feux de bord de piste.

Quelle est la différence entre barre de flanc et de seuil ?



- **Feux de seuil** : installés dans le cas nominal d'une fonction de balisage lumineux installée sur la piste (hors-sol en amont du seuil ou en cas de seuil décalé si la fonction est encastrée au seuil de piste)
- **Barres de flancs** : dispositif complémentaire ou substitutif des feux de seuil pour les pistes avec approches classiques ou à vue.
- **Dans le cas d'un seuil décalé** : les feux encastrés peuvent être omis et remplacés par des barres de flancs : deux barres de feux élevés installés de part et d'autre (dans la bande).



Balisage aux intersections piste / voie de circulation

AID.FR.M.675 Feux de bord de piste

(b) Emplacement et positionnement

[...] (4) Aux intersections de pistes, les feux peuvent être espacés de façon irrégulière ou ne pas être installés, sous réserve que le pilote dispose toujours d'un guidage suffisant.



Au croisement d'une piste et d'une vdc, pourquoi exiger l'installation de feux de bord de piste encastrés (sur les bords de la vdc), alors que ce n'est pas exigé par la CS ADR-DSN.M.675 au croisement des pistes ?



- Ce point n'est pas exigé : la rédaction proposée reprend bien celle de la CS
- Rien de prévu dans les normes OACI pour les intersections pistes / voies de circulation (car interruption plus réduite du fait largeur vdc)

Supervision du balisage lumineux

SYS.FR.S.890. Système de supervision de l'état de fonctionnement des dispositifs lumineux



- (a) Lorsque des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome et que la piste n'est pas exclusivement exploitée à vue de jour, l'exploitant d'aérodrome met en place un système de supervision de l'état de fonctionnement des dispositifs lumineux.
- (b) Ce système est capable de signaler automatiquement au prestataire de services de circulation aérienne toute panne susceptible d'affecter les fonctions nécessaires au guidage des aéronefs.



Quels systèmes de supervision seront acceptés ?

- Exigence de détecter toute panne affectant une « fonction » (non reprise de la CS ADR-DSN.S.890 Monitoring (e), qui impose de détecter lorsque tout élément passe en-dessous du niveau de service)
- Guide STAC « [Etat de l'art de l'installation du balisage lumineux sur les aérodromes](#) » (2021 – en cours de révision)

Questions réponses en séance

Concernant les voies de circulation non revêtues, rien n'est précisé concernant la matérialisation des points d'attente. Est-ce que la présence du panneau suffira comme actuellement ou faudra-t-il un marquage ?



- L'AID.FR.N.780 *Panneaux d'obligation* spécifie bien l'obligation d'installer un panneau de point d'attente avant piste pour signaler un point d'attente sur une voie de circulation revêtue. Des critères d'exception sont toutefois spécifiés à l'alinéa suivant, parmi lesquels la restriction à une exploitation à vue de jour uniquement (voir, dans ce cas, les conditions qui s'appliquent concernant le positionnement des aéronefs en attente).
- Les marques ne sont pas requises, l'applicabilité de l'AID.FR.L.575 *Marques de point d'attente avant piste* étant limitée aux voies de circulation revêtues.

CONCEPTION

Autres normes de conception

Pente des prolongements dégagés

INFR.FR.B.195 Prolongements dégagés



(b) Tout objet situé sur un prolongement dégagé et susceptible de constituer un danger pour les avions est considéré comme un obstacle et supprimé.

Pourquoi ne pas autoriser les obstacles sur prolongement dégagé avec pente négative, sous réserve que lesdits obstacles ne percent pas le plan horizontal démarrant à l'extrémité de la LDA ?

- Rédaction actuelle qui n'exige pas systématiquement le retrait de ce type d'obstacle, s'il est considéré comme « ne constituant pas un danger pour les avions »
- Proposition : développer des éléments de guide qui l'explicitent (et reprenant des éléments similaires à ceux figurant dans la GM1 ADR-DSN.B.195)

Implantation des aides à la navigation aérienne

INFR.FR.T.915 *Implantation des équipements et installations sur les aires opérationnelles*

[...] (b) Aucun équipement ni aucune installation susceptible de constituer un danger pour les aéronefs n'est positionné :
- sur une bande de piste ; [...]



De nombreux équipement de navigation aérienne ont été implantés dans la bande aménagée par le passé et ne seront plus conformes (glide, shelter, ..). Quel délai de mise en conformité sera t-il demandé aux exploitants ? Et sera-t-il tenu compte du coût de déplacement de tels équipements dans le délai ?



- Non reprise du § 3.3 de l'arrêté de 2007 (implantation des aides à la NA : « *Toutefois, les équipements d'approche de précision et d'atterrissement ILS ou MLS, installés à compter de la date de publication du présent arrêté, qui doivent être situés dans la bande des pistes aux instruments de chiffre de code 3 ou 4 et qui ne sont pas frangibles sont situés à au moins 120 m de l'axe de la piste* »)
- Sur pistes avec approche de précision de code 3/4, potentiel déplacement des glides nécessaires (si situés entre 120m et 140m de l'axe)
- **Délai de mise en conformité proposé : 5 ans**
- **La consultation de la DSNA est en cours**

Transverse Figures

Possibilité d'avoir plus de schémas pour les aides visuelles, distances de sécurité...



Pour quelles dispositions des schémas seraient-ils souhaitables ? Dans quel objectif ?
A préciser dans vos commentaires (référence du schéma existant, le cas échéant, à fournir)



Et maintenant ? Prochaines étapes



Documents à venir en complément des textes réglementaires

- **Extrait** des dispositions de l'arrêté applicables aux **aérodromes avec pistes avec approches à vue (seulement), n'offrant PAS de services de transport aérien commercial**
- **Delta réglementaire** des **dispositions relatives à l'exploitation (annexe 3)**
- **Etudes d'impacts** : niveau de détail qui dépendra des éléments que vous nous remonterez
- **Guides/documents types** : liste des sujets nécessitant des éléments de guide en cours de définition – vos inputs plus que bienvenus !



Pensez-vous formuler des commentaires d'ici le 30 janvier 2026 ? 

Oui



Non



Ne sais pas encore



En un mot, vraiment un seul, comme décririez-vous ce webinaire?

Review answers 8 >

Précis
Indispensable
Nécessaire
Bien organisé
Merci
Éclairant
Instructif
interessant



Merci !