



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



REFONTE DU DISPOSITIF RÉGLEMENTAIRE DE SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

Webinaire de présentation aux exploitants d'aérodromes

Session n°1

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**
Organisation des exploitants d'aérodromes
Exigences techniques : **exploitation** et **conception** des aérodromes
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*)

Anciennement
Cheffe de programme Réglementation de sécurité
aéroportuaire (ERS/SA)

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 min.)

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**

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

Nos contraintes

Des exigences « essentielles » dans le R UE 2018/1139...

Art.2

1. Le présent règlement s'applique : [...]

e) à la conception, à la maintenance et à l'exploitation des aérodromes, y compris les équipements liés à la sécurité utilisés par ces aérodromes, situés sur le territoire auquel les traités s'appliquent :

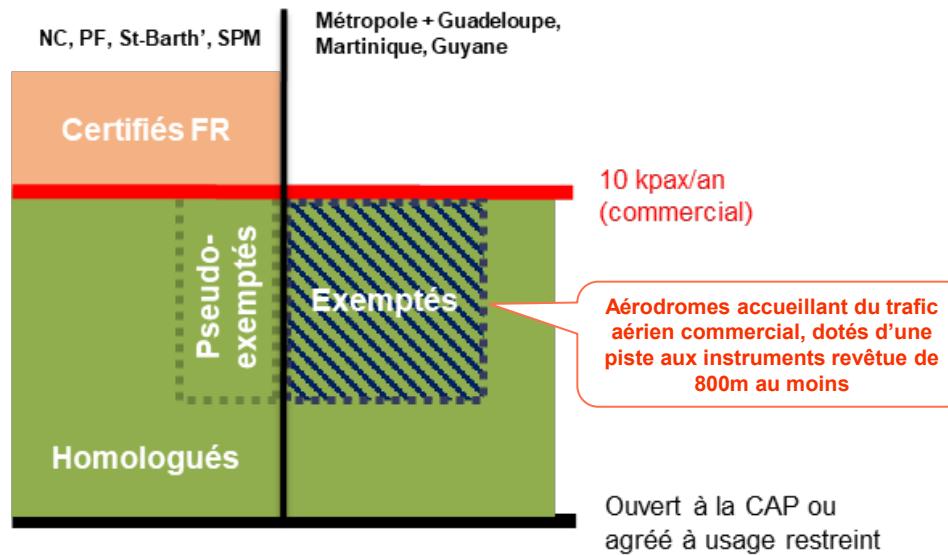
- i) qui sont **ouverts au public** ;
- ii) **sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial** ; et
- iii) qui sont **équipés de pistes aux instruments revêtues de 800 mètres au moins**, ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères utilisant des procédures d'approche ou de départ aux instruments; [...]

7. **Les États membres peuvent décider d'exempter** du présent règlement la conception, la maintenance et l'exploitation d'un aérodrome, ainsi que les équipements liés à la sécurité utilisés dans cet aérodrome, **lorsque celui-ci ne traite pas, chaque année, plus de 10 000 passagers de vols commerciaux et plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret, et à condition que** les États membres concernés veillent à ce que **cette exemption ne porte pas atteinte au respect des exigences essentielles** visées à l'article 33.

Nos contraintes

...qui s'appliquent déjà à une partie des aérodromes

Aujourd'hui



Légende

- Aérodromes certifiés nationaux** (represented by an orange square)
- Aérodromes homologués / exemptés (satisfaisant aux critères BR – soumis aux ERs)** (represented by a blue square with diagonal stripes)
- Aérodromes homologués / pseudo-exemptés (satisfaisant aux critères BR - non soumis aux ERs)** (represented by a green square with a dashed border)
- Aérodromes homologués** (represented by a solid green square)



Contraceinte forte pour
la définition des
futures normes
(exigences minimales)

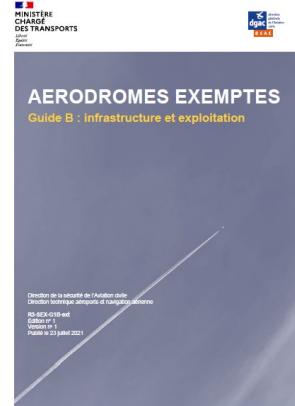
Nos contraintes

... et qui sont déjà déclinées dans 4 guides DSAC, publiés en 2021

Guide A – Les principes de l'exemption



Guide B – Infrastructure et exploitation



Guide C – Manuel d'aérodrome et documentation



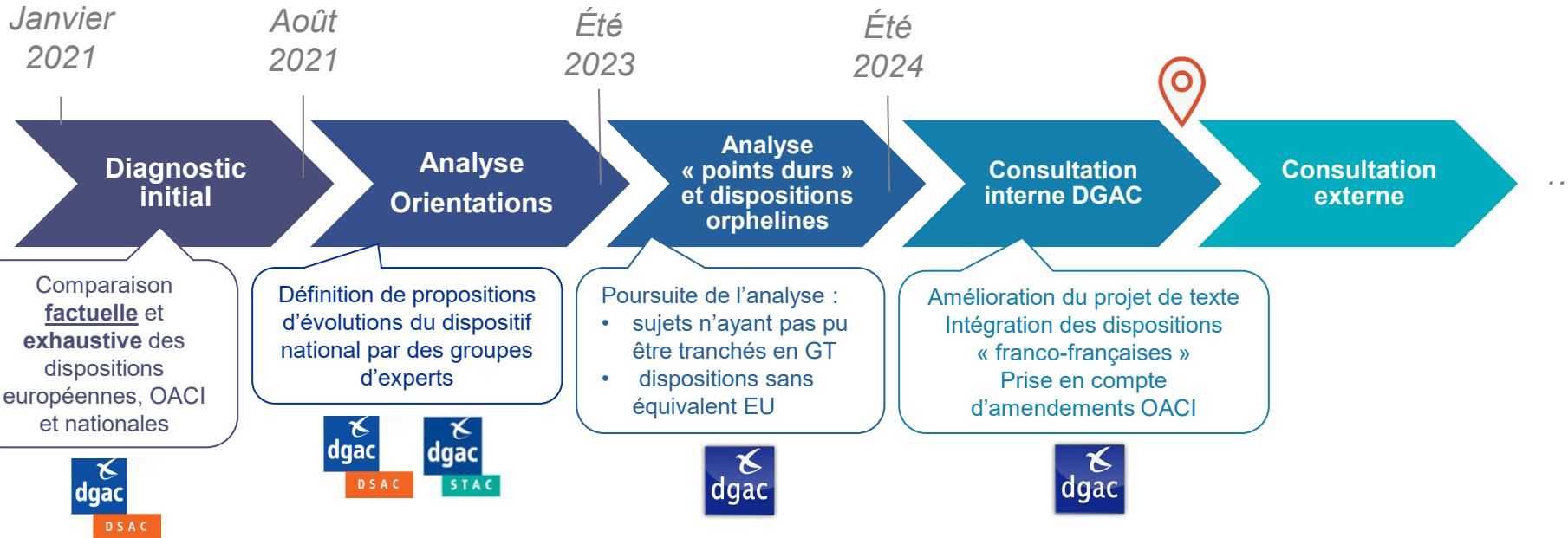
Guide D – Système de gestion



Contrainte forte pour la définition des futures normes (exigences minimales)

Grandes étapes du projet

De 2021 à aujourd'hui



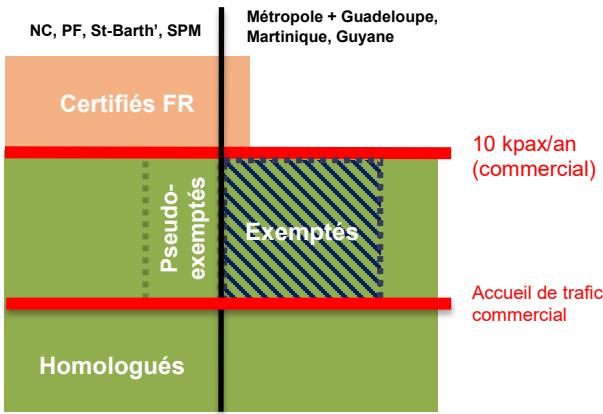
2. Grandes orientations du projet

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

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

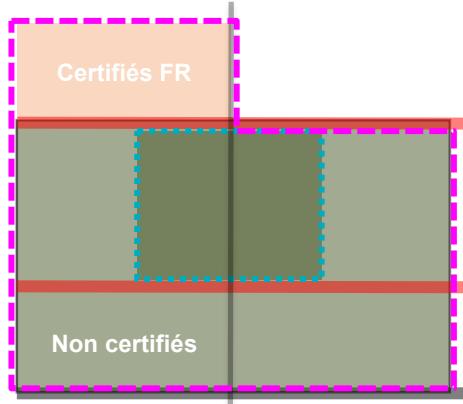
Arrêté du **8 août 2011** relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs

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

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

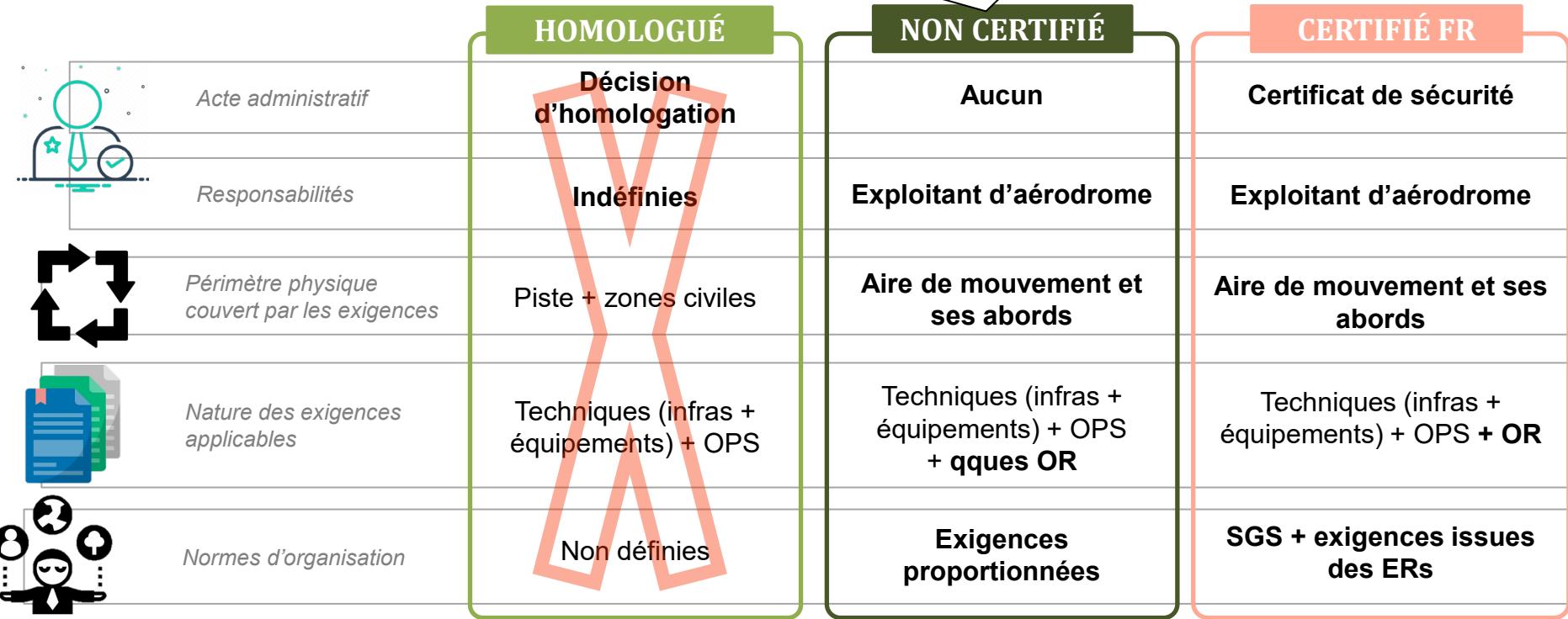
Grands niveaux d'exigences par domaine

	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 responsabilités de l'exploitant d'aérodrome		



En synthèse

Grandes évolutions à prévoir



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

Surveillance

Des normes traduisant les pratiques actuelles



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



Surveillance

Certificat : des conditions de délivrance et de maintien clarifiées



Article L6331-3

Nul ne peut exploiter un aérodrome civil accueillant du trafic commercial s'il n'a obtenu de l'autorité administrative un certificat de sécurité aéroportuaire pour cet aérodrome.

L'autorité administrative peut fixer par décret un seuil de trafic en deçà duquel la détention de ce certificat n'est pas obligatoire. [...]

D. 6331-2

Seuil d'exemption : 10k pax commerciaux
au cours de l'une des 3 dernières années

R. 6331-5

Délai de **18 mois** pour obtenir le CSA
Délai de **6 mois** pour le dépôt de la demande
Consignes/restrictions pendant le processus

R. 6331-6

Changement d'exploitant → nouveau CSA
Dépôt de la demande **6 mois** avant reprise des
activités / obtention avant reprise

R. 6331-8

Nature de l'enquête
technique pré-délivrance du
CSA (démonstration de conformité)

R. 6331-9

Durée de validité du CSA : **illimitée**
Conditions de maintien en arrêté

R. 6331-16

Restrictions d'utilisation ou
contrôles renforcés en cas
de manquement

R. 6331-16

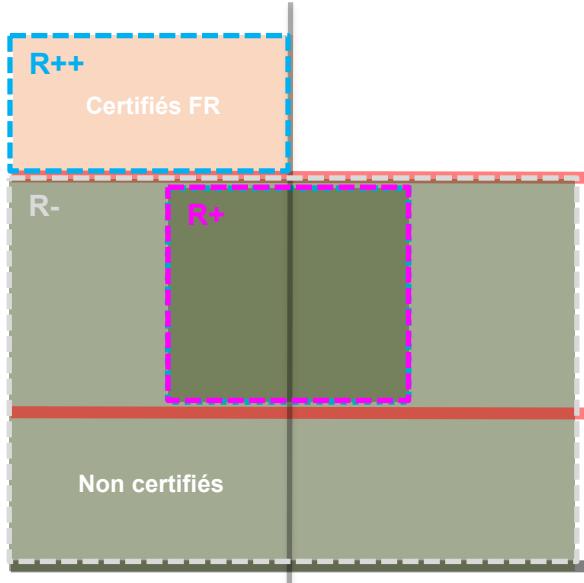
Suspension ou
révocation du CSA en
cas de risque grave

Principales modifications ou nouveautés
Exigences importantes conservées
Exigences supprimées

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

Focus sur les 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- : quelques responsabilités pour l'exploitant d'aérodrome**

Futures normes d'organisation

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

Exigences communes

R+

R++

Lors de la demande de certificat : fourniture d'une démonstration de conformité



Gestion des changements « complète »

Fourniture et tenue à jour des
« informations essentielles »



Gestion des
changements simplifiée

Responsabilités « générales » de l'exploitant : exploitation et entretien, conformément aux référentiels & doc. applicables
Maintien de responsabilité en cas de recours à des tiers
Comptes-rendus d'évènements

Mise en œuvre et maintien d'un SGS adapté

Désignation : resp. contrôle de la conformité + resp.
services ops/entretien, indépendants

Personnel suffisant et qualifié (désignation : DR + RSGS)

Programme de formation

Exigences en termes d'installations

Comités de sécurité

Archivage - toutes activités

Type MOD EU

Manuel d'aérodrome

Simplifié

Futures normes d'organisation

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*



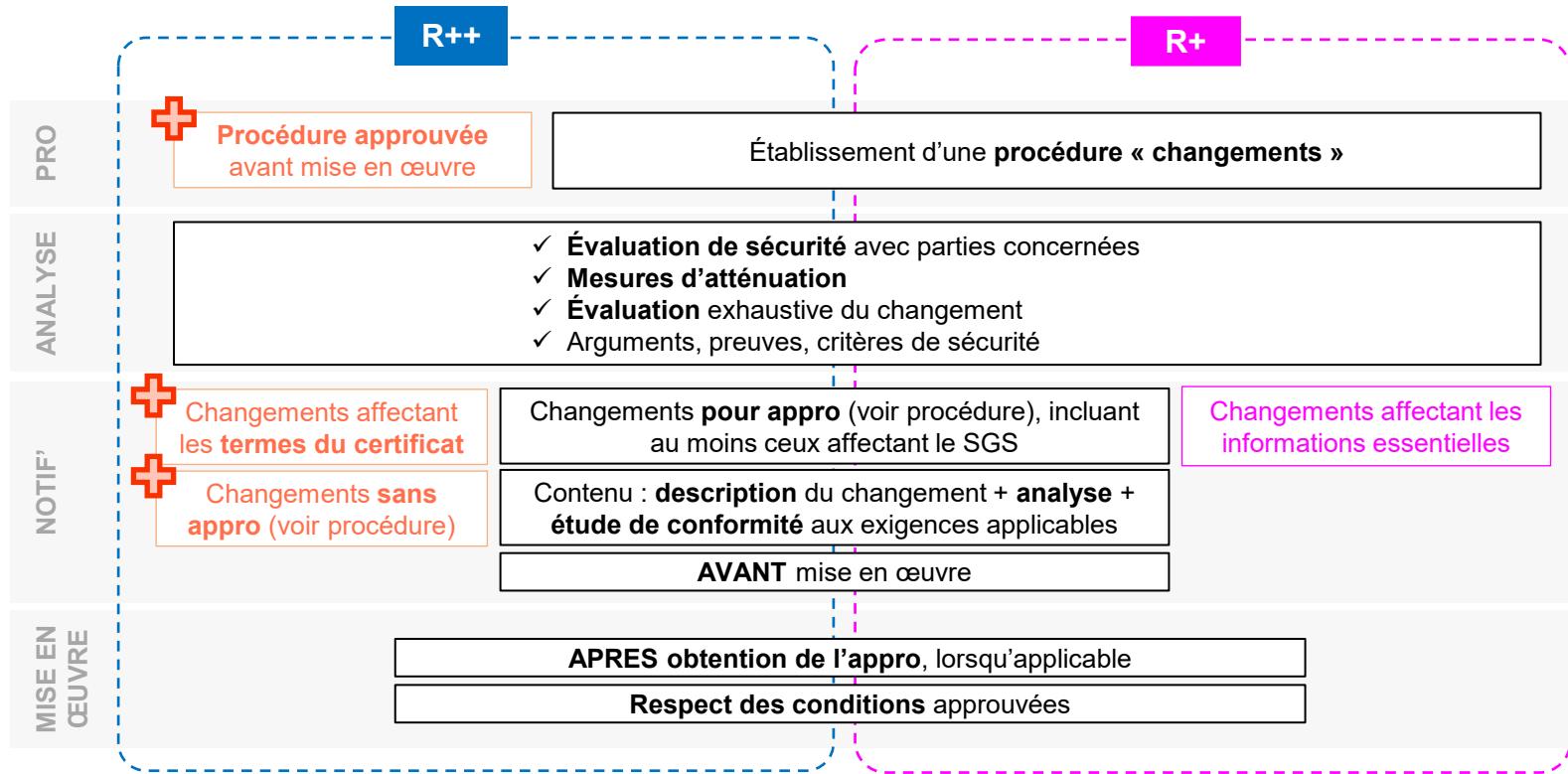
Futures normes d'organisation

Gestion des changements : quelle gradation de la norme ?

Spécifique certifiés

Spécifique exemptés

Commun



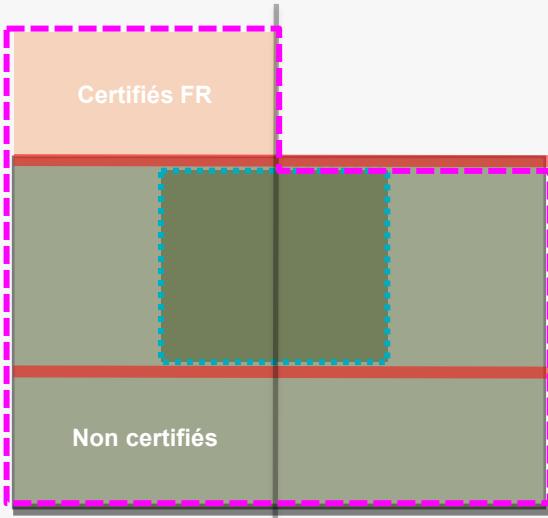
3. En pratique : quelles évolutions ? *Normes d'exploitation*

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!

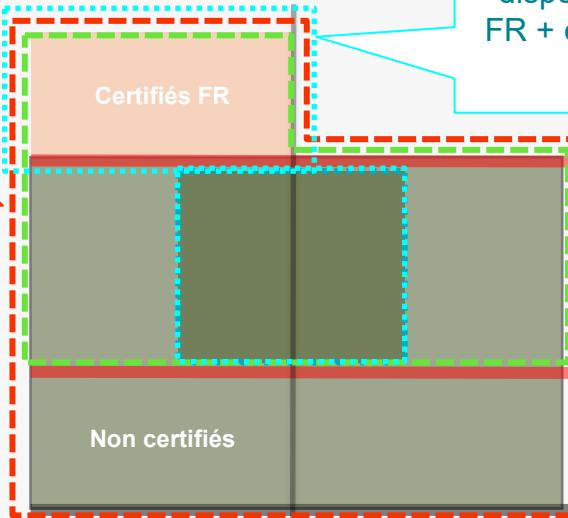
Gestion des aires de trafic :
dispositions applicables aux certifiés
FR + exemptés, reprises partiellement
de l'arrêté du 08/08/11

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!

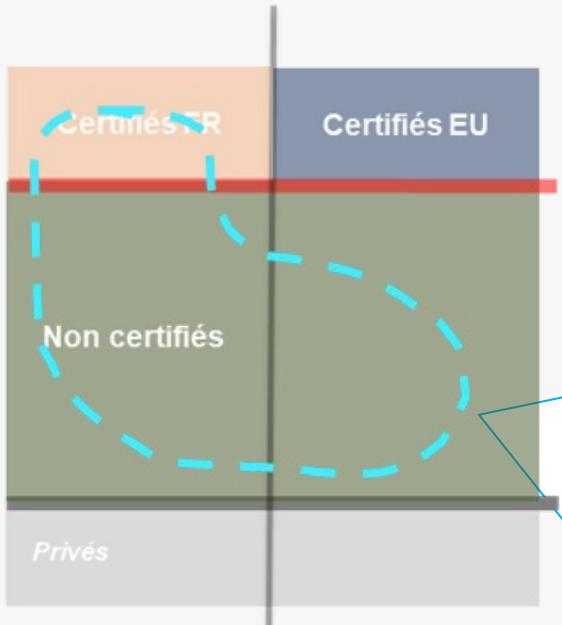
Enlèvement des aéronefs
accidentés : définition d'un plan
dès accueil de trafic aérien
commercial



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 de prévol, zone latérale de dégagement et zone d'alignement
- **Maintien de dispositions « franco-françaises » fréquemment usitées** 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** notables :
 - 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



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



Un processus dérogatoire clarifié



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