



**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)

## Marion DEWILDE

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

*Anciennement  
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 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 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**



**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**

# 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; [...]

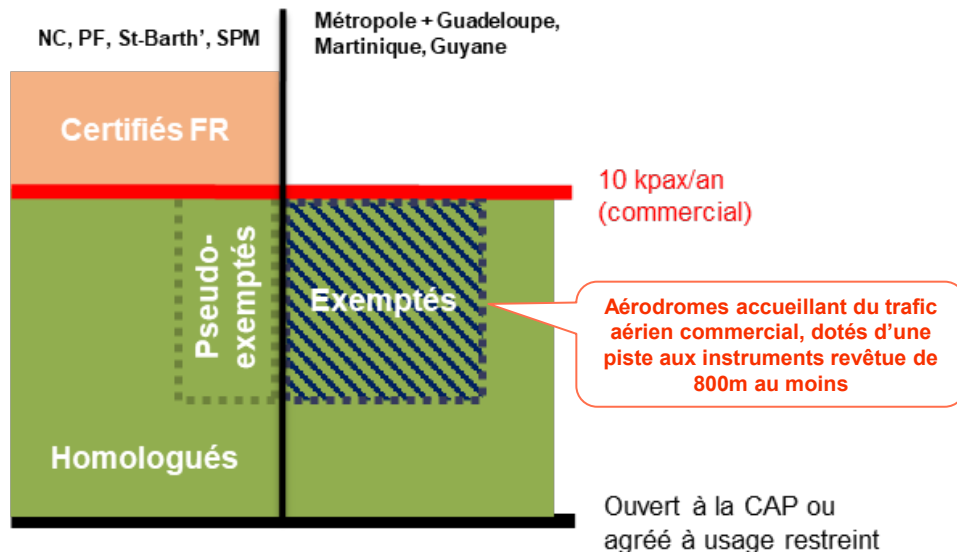
7. **Les États membres peuvent décider d'exempter** du présent règlement la conception, la maintenance et l'exploitation d'un aérodrome, ainsi que les équipements liés à la sécurité utilisés dans cet aérodrome, **lorsque celui-ci ne traite pas, chaque année, plus de 10 000 passagers de vols commerciaux 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



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



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



Aérodromes homologués

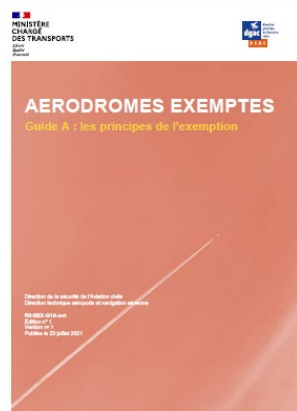


Contrainte forte pour la définition des futures normes (exigences minimales)

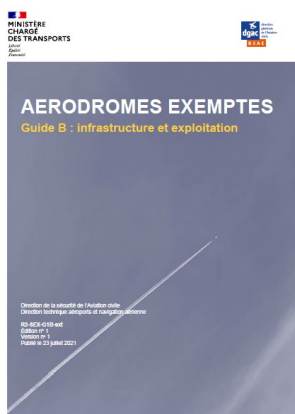
## Nos contraintes

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

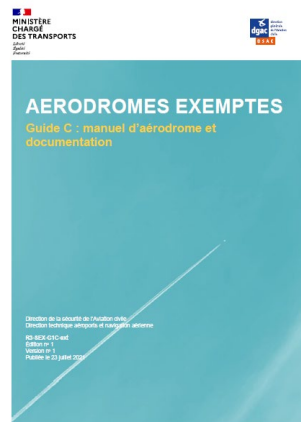
### Guide A – Les principes de l'exemption



### Guide B – Infrastructure et exploitation



### Guide C – Manuel d'aérodrome et documentation



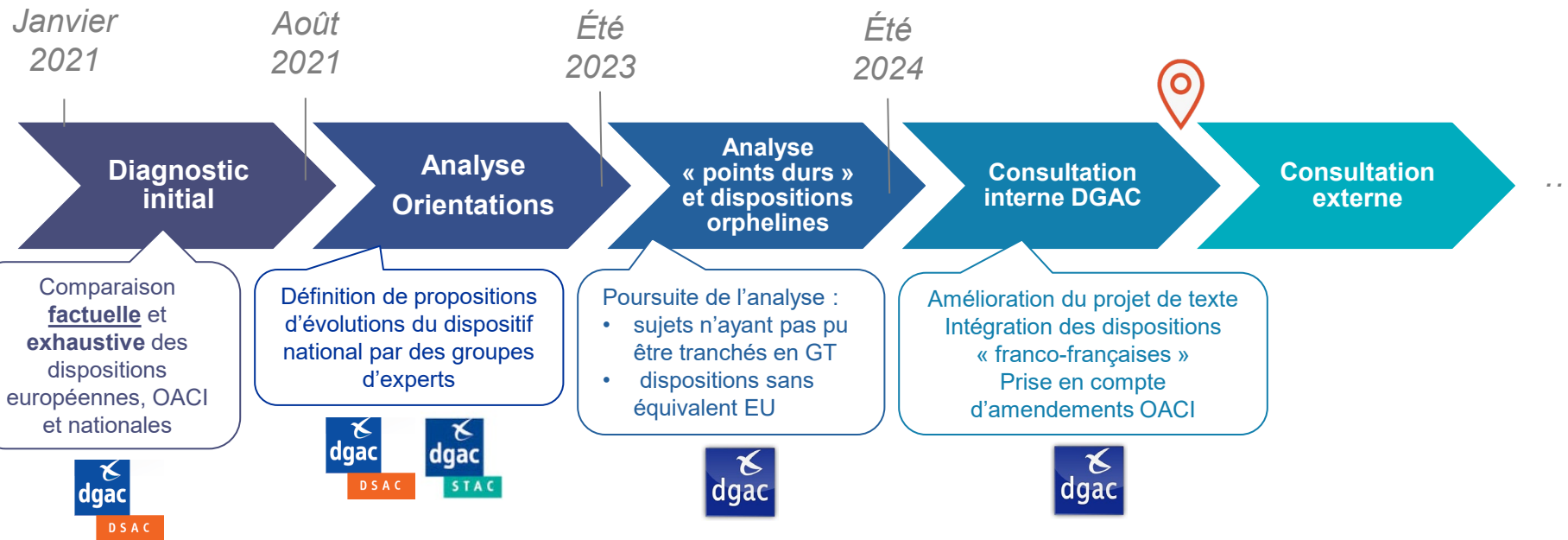
### Guide D – Système de gestion



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

# Grandes étapes du projet

## De 2021 à aujourd'hui



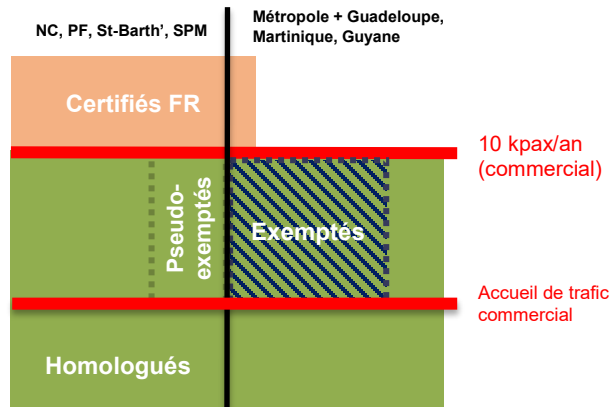
## 2. Grandes orientations du projet

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

# Vers une nouvelle catégorisation des aérodromes

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

Aujourd'hui

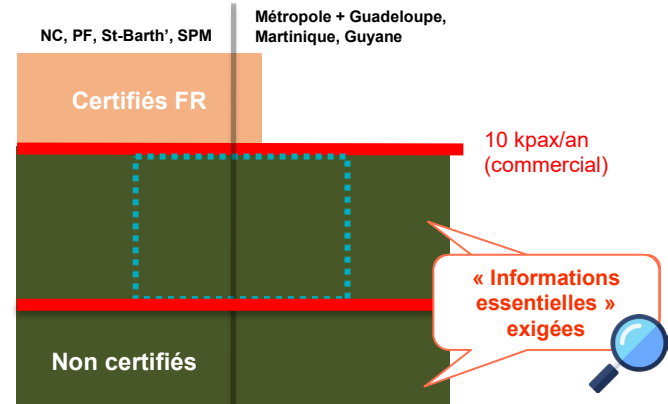


Conservation du périmètre  
de la certification FR

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

Suppression de la décision  
d'homologation

Demain



## Légende

Aérodromes  
homologués

Aérodromes certifiés  
nationaux

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

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

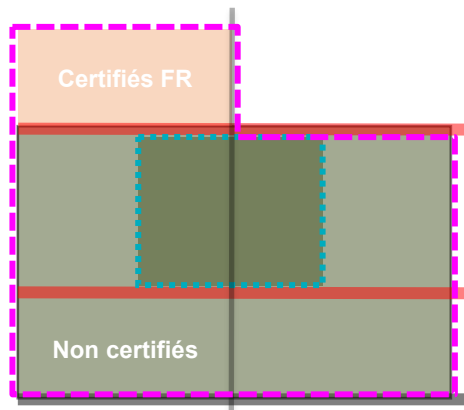
Arrêté du **8 août 2011** relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs

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>

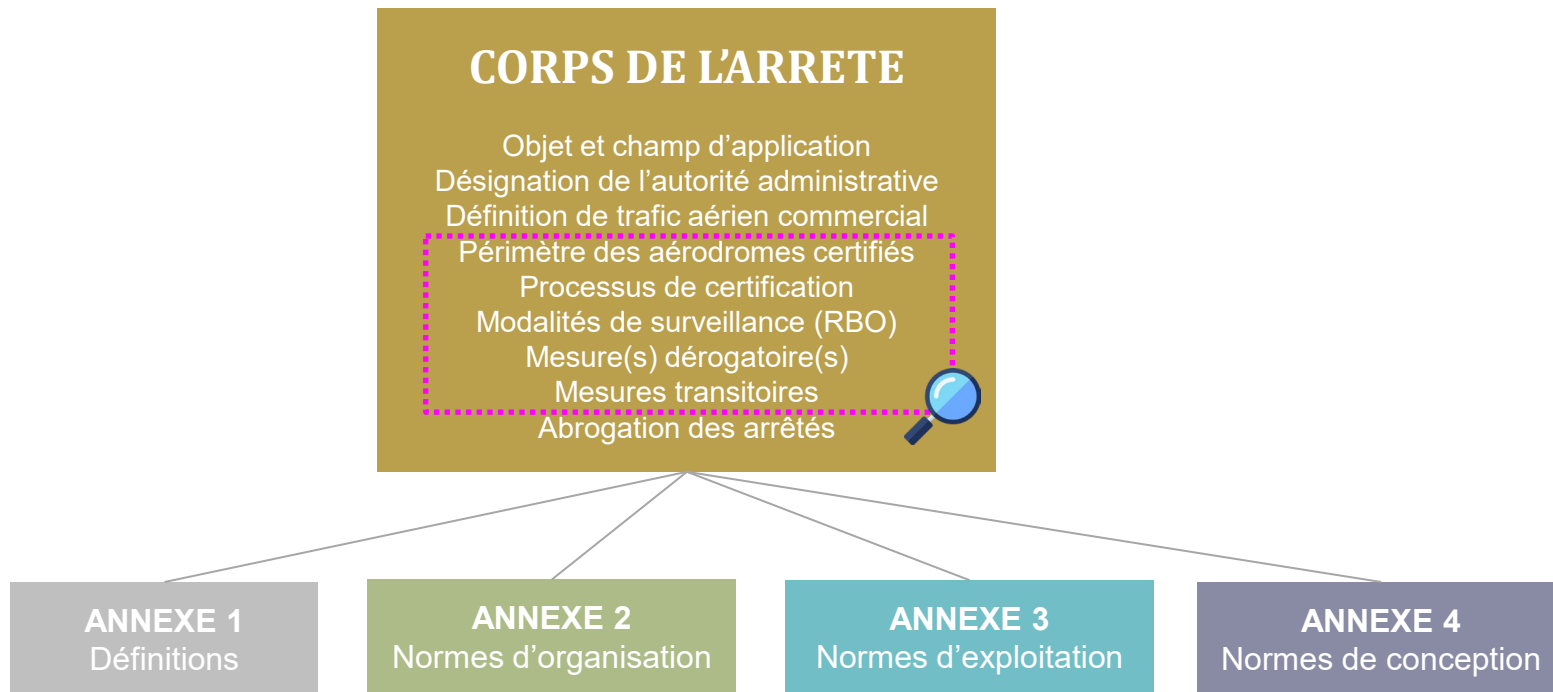
I. - Le présent arrêté prescrit les **caractéristiques techniques**, les **conditions d'exploitation** et les **exigences d'organisation des exploitants des aéroports terrestres** utilisés par des **aéronefs à voilure fixe** pour lesquels le ministre chargé de l'aviation civile est affectataire principal 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 aéroports 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 <b>exigences essentiels</b> Précision des responsabilités de l'exploitant d'aérodrome		



## En synthèse

### Grandes évolutions à prévoir

Aucun acte délivré → « infos essentielles »

#### HOMOLOGUÉ

Décision  
d'homologation

Indéfinies

Piste + zones civiles

Techniques (infras +  
équipements) + OPS

Non définies

#### NON CERTIFIÉ

Aucun

Exploitant d'aérodrome

Aire de mouvement et  
ses abords

Techniques (infras +  
équipements) + OPS  
+ qqes OR

Exigences  
proportionnées

#### CERTIFIÉ FR

Certificat de sécurité

Exploitant d'aérodrome

Aire de mouvement et ses  
abords

Techniques (infras +  
équipements) + OPS + OR

SGS + exigences issues  
des ERs

Acte administratif

Responsabilités

Périmètre physique  
couvert par les exigences

Nature des exigences  
applicables

Normes d'organisation

# 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

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

# Surveillance

## Certificat : des conditions de délivrance et de maintien clarifiées

Modification de la  
partie réglementaire du  
Livre III Titre III du CT

### Article L6331-3

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

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 (**démo de conformité**)

### R. 6331-9

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

### 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

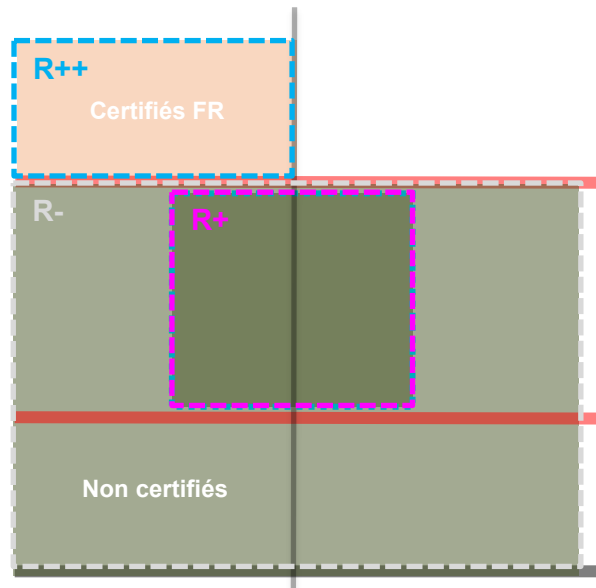


# 3. En pratique : quelles évolutions ?

## *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  
Maintenance de responsabilité en cas de recours à des tiers  
Comptes-rendus d'événements

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

Mise en œuvre et maintien d'un SGS adapté

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*



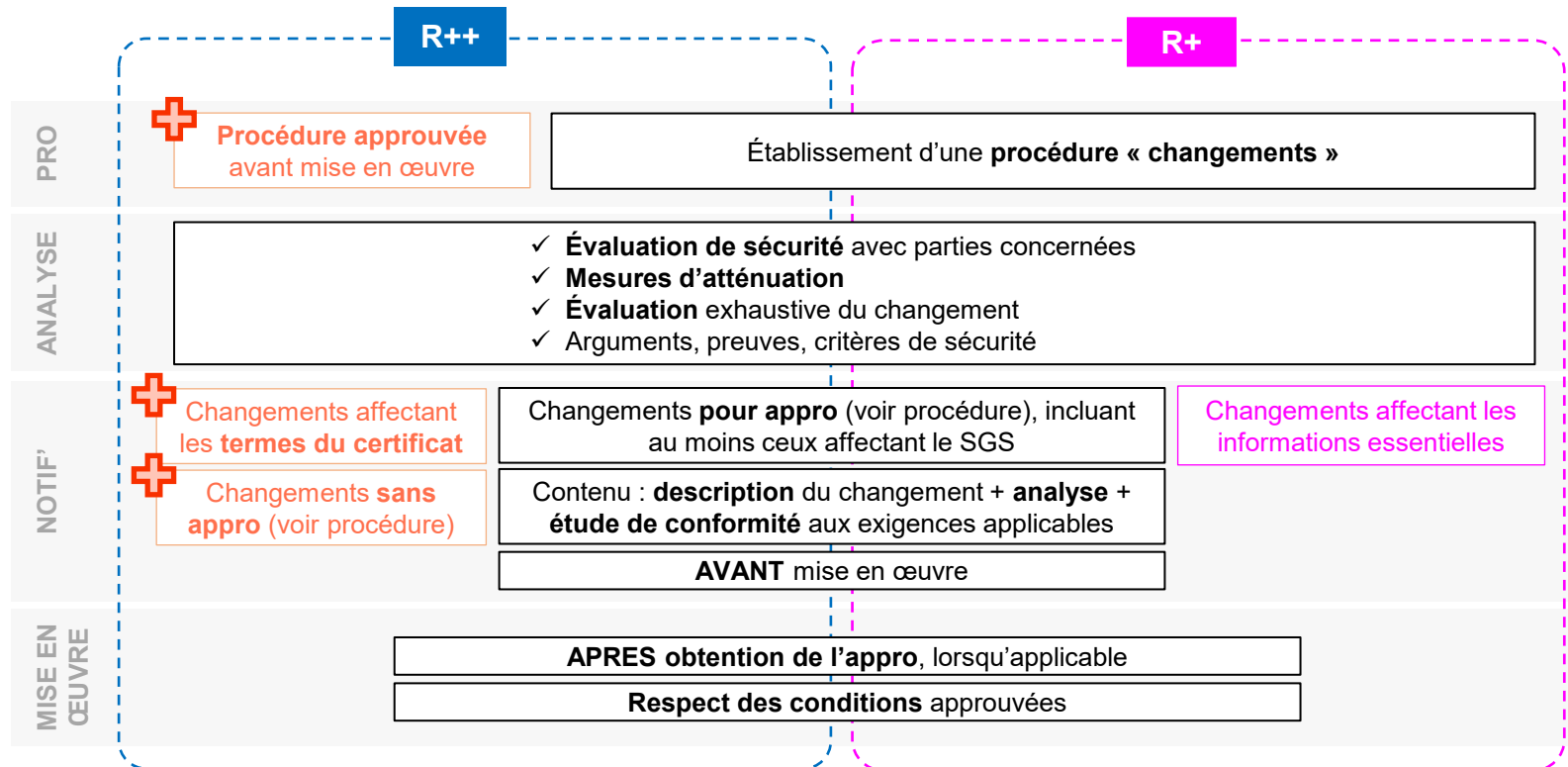
# Futures normes d'organisation

## Gestion des changements : quelle gradation de la norme ?

Spécifique certifiés

Spécifique exemptés

Commun



# 3. En pratique : quelles évolutions ?

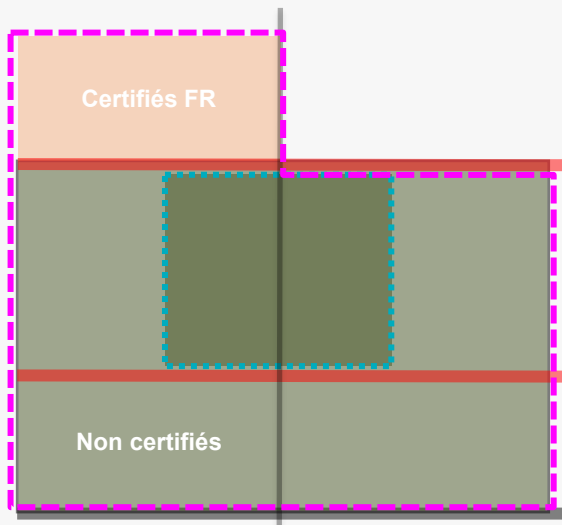
## *Normes d'exploitation*

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

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

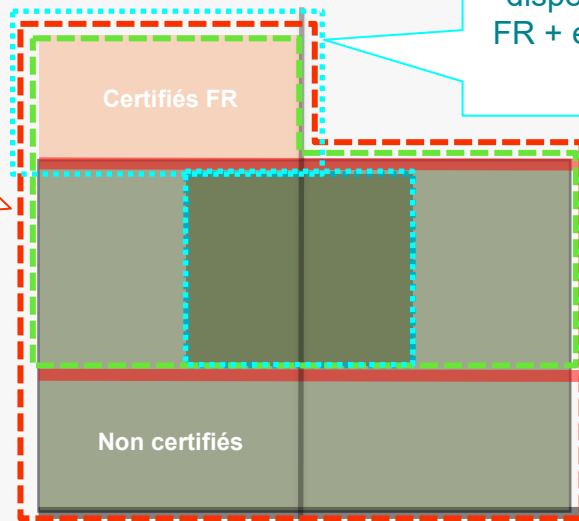
# Normes d'exploitation

*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  
requis 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

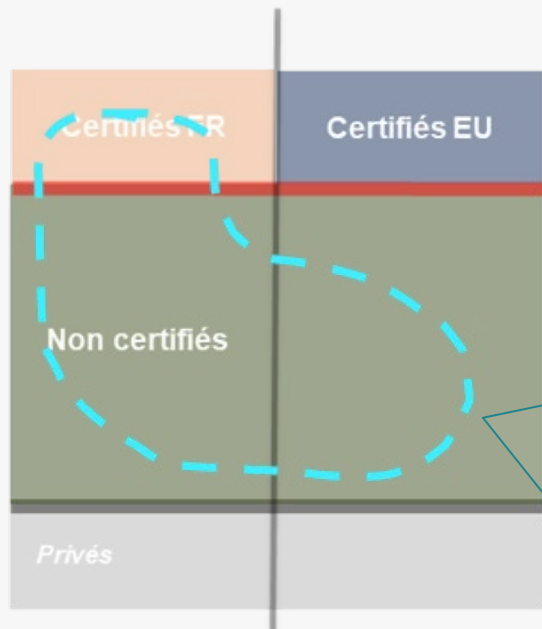
NEW!

**Enlèvement des aéronefs  
accidentés :** définition d'un plan  
d'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!

NEW!

Approbation  
LVP

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 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 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



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

Un processus dérogatoire clarifié



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