

Arrêté du [...] ]

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

NOR : TREA2XXXXXXA

***Publics concernés :** exploitants d'aérodromes, prestataires de services de circulation aérienne, prestataires de services météorologiques, prestataire de service d'information aéronautique et concepteurs de procédures de circulation aérienne.*

***Objet :** dispositions relatives aux caractéristiques techniques, aux conditions d'exploitation et à l'organisation des exploitants des aérodromes utilisés par des aéronefs à voilure fixe*

***Entrée en vigueur :** le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier/juillet (avril/octobre) AAAA.*

***Notice :** le présent arrêté précise les conditions d'application des sections 1 et 2 du chapitre 1er du titre III du livre III de la sixième partie de la partie réglementaire du code des transports. Il décrit, en particulier, les modalités de surveillance de l'ensemble des exploitants d'aérodromes qui ne sont pas titulaires d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen. Il explicite, par ailleurs, les responsabilités qui leur incombent et prescrit les normes d'organisation qui leur sont applicables, notamment celles relatives à la gestion des changements, à la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et au développement d'un manuel d'aérodrome.*

*En outre, le présent arrêté établit les normes d'exploitation des aérodromes, incluant celles relatives aux données aéronautiques, à la surveillance, l'inspection et la communication de l'état de l'aire de mouvement, aux procédures d'exploitation par faible visibilité, à l'entretien et la maintenance des aérodromes ainsi que celles relatives à la gestion des aires de trafic.*

*Il prescrit, enfin, les normes techniques de conception de leurs infrastructures et équipements, ainsi que des surfaces de limitation d'obstacles qui leur sont associées.*

*Il abroge sept arrêtés, tels que listés à l'article 13.*

***Références :** le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).*

**Le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation et le ministre des outre-mer,**

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée ;

Vu le règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 ;

Vu le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision ;

Vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n°3922/91 du Conseil ;

Vu le code des transports ;

Vu le décret n° 2008-1299 du 11 décembre 2008 créant la direction de la sécurité de l'aviation civile ;  
Vu l'arrêté du 29 septembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ;  
Vu l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;  
Vu l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques ;  
Vu l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aéroports par les avions ;  
Vu l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique ;  
Vu l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments ;  
Vu l'arrêté du 13 juin 2024 relatif à la prévention du risque animalier sur les aéroports ;  
Vu l'arrêté du JJ MM AAAA relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des avions sur les aéroports,

## **Arrêtent :**

### **Article 1<sup>er</sup>** (*Objet et champ d'application*)

I. - Le présent arrêté établit les modalités de surveillance par l'autorité administrative et prescrit les caractéristiques techniques, les conditions d'exploitation et les exigences d'organisation des exploitants des aéroports terrestres utilisés par des avions 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 à usage privé.

III. – Le présent arrêté contient quatre annexes, contenant respectivement :

- 1° les définitions utiles à la compréhension de l'ensemble des dispositions applicables, en annexe 1 ;
- 2° les normes d'organisation des exploitants d'aéroports, en annexe 2 ;
- 3° les normes d'exploitation des aéroports, en annexe 3 ; et
- 4° les normes de conception des infrastructures et équipements des aéroports, ainsi que des surfaces de limitation d'obstacles, en annexe 4.

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

### **Article 2** (*Autorité administrative*)

Pour l'application du présent arrêté, l'autorité administrative responsable de la surveillance des exploitants d'aéroports est celle désignée par le décret n° 2008-1299 susvisé.

### **Article 3** (*Définition de services de transport aérien commercial*)

Pour l'application du présent arrêté, est considéré comme « aéroport sur lequel sont offerts des services de transport aérien commercial » tout aéroport accueillant un trafic aérien généré par des avions dont l'exploitation nécessite de détenir une licence délivrée conformément au règlement (CE) n°1008/2008 susvisé.

### **Article 4** (*Surveillance - RBO*)

La surveillance des exploitants d'aéroports par l'autorité administrative est notamment adaptée en fonction de :

- leur exposition aux risques pour la sécurité aérienne ;
- leur performance en matière de sécurité aérienne ;
- leur niveau de conformité aux exigences qui leur sont applicables.

### **Article 5** (*Surveillance – catégorisation des constats*)

I. – En application de l'article D.6331-16 du code des transports, l'autorité administrative peut notifier un écart lorsqu'une non-conformité aux exigences applicables est constatée dans le cadre d'un contrôle.

Les écarts sont catégorisés comme suit :

- 1° un écart de niveau 1 correspond à une non-conformité qui porte gravement atteinte à la sécurité aérienne ;
- 2° un écart de niveau 2 dit « significatif » correspond à une non-conformité susceptible de porter atteinte à la sécurité aérienne ;
- 3° un écart de niveau 2 dit « simple » correspond à une non-conformité susceptible d'affecter à court ou moyen terme la sécurité aérienne.

II. – Dans tout autre cas que ceux mentionnés au I, l'autorité administrative peut émettre une observation.

#### **Article 6** (*Surveillance – actions immédiates et/ou élaboration/transmission du PAC*)

I. – Lorsqu'un écart est notifié, l'exploitant d'aérodrome définit et communique, dans un délai fixé par l'autorité administrative, un plan d'actions correctives assorties d'échéances.

II. – En complément des dispositions prévues au I., l'exploitant d'aérodrome identifie les causes à l'origine de la non-conformité constatée lorsque :

- il est titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire ; ou lorsque
- des services de transport aérien commercial sont offerts sur l'aérodrome et il est doté d'au moins une piste aux instruments, revêtue, d'une longueur supérieure ou égale à 800 mètres.

III. – Lorsqu'un écart de niveau 1 est établi, l'autorité administrative prend immédiatement l'action appropriée pour restreindre ou interdire l'utilisation de l'aérodrome et, si nécessaire, suspendre le certificat de sécurité aéroportuaire de l'exploitant d'aérodrome, le cas échéant.

#### **Article 7** (*Surveillance – approbation du PAC*)

I. – 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 ».

II. – 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.

III. – 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.

#### **Article 8** (*Révision du PAC*)

I. – Lorsque l'exploitant d'aérodrome n'est pas en mesure de respecter un plan d'actions correctives préalablement approuvé, il peut soumettre à l'autorité administrative une proposition de révision dudit plan.

Cette proposition est accompagnée de justifications objectives et de mesures de réduction des risques adaptées.

II. – Lorsque la proposition de révision du plan d'actions correctives est jugée satisfaisante par l'autorité administrative au regard de l'écart notifié, elle est approuvée. 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.

#### **Article 9** (*Clôture des écarts*)

L'autorité administrative clôt un écart lorsque l'exploitant d'aérodrome a fourni les preuves de la réalisation des actions correctives associées et approuvées.

#### **Article 10** (*Surveillance – réévaluation d'un écart*)

I. – L'autorité administrative peut décider de réévaluer à la hausse le niveau d'un écart lorsque :

1° l'exploitant d'aérodrome ne transmet pas de plan d'actions correctives satisfaisant dans le délai prévu à l'article 6 ; ou lorsque

2° l'exploitant d'aérodrome ne transmet pas les compléments demandés dans le délai prévu au dernier alinéa de l'article 7 ; ou lorsque

3° l'exploitant d'aérodrome n'est pas en mesure de respecter le plan d'actions correctives préalablement approuvé et qu'il :

- n'a pas formalisé de proposition de révision dudit plan d'actions correctives ; ou qu'il

- a formalisé une demande de proposition de révision dudit plan d’actions correctives, conformément à l’article 8, mais que cette proposition est jugée insatisfaisante par l’autorité administrative.

II. – L’autorité administrative peut décider de réévaluer à la baisse le niveau d’un écart lorsque la mise en œuvre des actions correctives par l’exploitant d’aérodrome atténue significativement le risque effectif sur la sécurité aérienne de la non-conformité ayant prévalu à la notification dudit écart.

III. – La réévaluation du niveau d’un écart par l’autorité administrative fait l’objet d’une notification à l’exploitant d’aérodrome.

#### **Article 11** (*Amendes administratives*)

En application de l’article R. 6331-17, l’autorité administrative peut, après consultation de la commission administrative de l’aviation civile prévue par l’article R. 6231-8 du même code, prononcer des amendes administratives à l’encontre des exploitants d’aérodrome qui ne respectent pas les exigences techniques de sécurité qui leur sont applicables selon les modalités prévues par les articles R. 6331-18, R. 6331-19 et D. 6331-20 du même code.

C’est notamment le cas lorsque l’exploitant d’aérodrome n’est pas en mesure de mettre en œuvre le plan d’actions correctives qu’il a défini suite à la notification d’un écart et qu’il :

- n’a pas formalisé de proposition de révision dudit plan d’actions correctives ; ou qu’il
- a formalisé une demande de proposition de révision dudit plan d’actions correctives, conformément à l’article 8, mais que cette proposition est jugée insatisfaisante par l’autorité administrative.

#### **Article 12** (*Mesures dérogatoires*)

I. – En application de l’article D.6331-15 du code des transports, l’autorité administrative peut décider d’accorder une dérogation aux exigences 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 exigences qui lui sont applicables peut être atteint par la mise en œuvre de mesures alternatives ;

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

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 ou limitations d’exploitation ou de mesures de réduction des risques fixées par l’autorité administrative. Sa durée de validité peut être limitée dans le temps. Son maintien est subordonné au respect des conditions ayant prévalu à sa délivrance.

#### **Article 13** (*Mesures transitoires*)

I. – Tout certificat de sécurité aéroportuaire délivré avant l’entrée en vigueur du présent arrêté reste valide jusqu’à son remplacement par un certificat de sécurité aéroportuaire à durée de validité illimitée.

II. – Toute condition d’exploitation ou toute limitation opérationnelle établie avant l’entrée en vigueur du présent arrêté est réputée applicable jusqu’à sa révision par l’autorité administrative, le cas échéant.

III. - Les exigences de l’annexe 2 pourront être mises en œuvre selon les modalités et délais définis ci-dessous :

Dispositions	Délais accordés pour mise en conformité
OR.FR.B.040 Changements OR.FR.B.040.1 Cas des aérodromes dont l’exploitant est titulaire d’un certificat de sécurité aéroportuaire	Au plus tard 2 ans après la date de publication du présent arrêté.
OR.D.005 Système de gestion	Au plus tard 3 ans après la date de publication du présent arrêté.
OR.FR.D.015 Personnel OR.FR.D.015.1 Exigences générales	Au plus tard 2 ans après la date de publication du présent arrêté.
OR.FR.D.017 Formation et qualification des personnels	Au plus tard 3 ans après la date de publication du présent arrêté.
OR.FR.E.005 Manuel d’aérodrome	Au plus tard 2 ans après la date de publication du présent arrêté.

IV. – Les exigences de l'annexe 3 pourront être mises en œuvre selon les modalités et délais définis ci-dessous :

Dispositions	Délais accordés pour mise en conformité
OPS.FR.A.005.3 Résistance des chaussées revêtues	Lors des premiers travaux structurels prévus et au plus tard 10 ans après la date de publication du présent arrêté.
OPS.FR.B.005 Plan d'urgence	Au plus tard 2 ans après la date de publication du présent arrêté.
OPS.FR.B.024 Autorisation de conduire	Au plus tard 2 ans après la date de publication du présent arrêté.
OPS.FR.B.075 Protection de l'aérodrome et de ses abords	Au plus tard 3 ans après la date de publication du présent arrêté
OPS.FR.C.015 Entretien des systèmes électriques et dispositifs lumineux	Au plus tard 2 ans après la date de publication du présent arrêté.
Chapitre D – Gestion des aires de trafic	Au plus tard 2 ans après la date de publication du présent arrêté.

V. – Les exigences de l'annexe 4 pourront être mises en œuvre selon les modalités et délais définis ci-dessous :

Dispositions	Délais accordés pour mise en conformité
GEN.A.003 Aménagement d'un aérodrome	Lors des prochains travaux significatifs sur la piste et au plus tard 2 ans à compter de la date de publication du présent arrêté
INFR.B.160. Largeur de la bande de piste revêtue	Lors des prochains travaux significatifs sur la piste et au plus tard 2 ans à compter de la date de publication du présent arrêté
Chapitre C - RESA	Lors des prochains travaux significatifs sur la piste et au plus tard 6 ans à compter de la date de publication du présent arrêté
INFR.D.305 Accotements de voie de circulation INFR.D.315 Largeur de bande de voie de circulation INFR.D.325 Nivellement d'une bande de voie de circulation	Lors des prochains travaux significatifs sur la piste et au plus tard 5 ans à compter de la date de publication du présent arrêté
INFR.E.365 Distances de dégagement sur un poste de stationnement d'aéronef	Lors des prochains travaux significatifs sur la piste et au plus tard 2 ans à compter de la date de publication du présent arrêté
OBS.H.420 Surface horizontale intérieure	Lors de la mise à jour du plan de servitudes aéronautiques
Chapitre L – Aides visuelles à la navigation (marques)	Lors des prochains travaux de réfection des marques et au plus tard 2 ans à compter de la date de publication du présent arrêté
Chapitre M – Aides visuelles à la navigation (feux)	Lors des prochains travaux de remplacement des feux et au plus tard 5 ans à compter de la date de publication du présent arrêté

#### **Article 14** (*Extension outre-mer*)

I. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité en vertu de la loi organique n°99-209

du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie.

II. – Pour l'application du présent arrêté à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, la référence au règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 est remplacée par la référence aux règles applicables en métropole en vertu du même règlement d'exécution.

III. – Pour son application en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et à Saint-Pierre-et-Miquelon les pouvoirs conférés à l'autorité mentionnée à l'article 2 du présent arrêté sont exercés, selon le cas, par le directeur de l'aviation civile, le directeur du service d'Etat de l'aviation civile ou le chef du service de l'aviation civile.

#### **Article 15** (*Abrogation des arrêtés/instructions*)

A compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté, les textes suivants sont abrogés :

- Arrêté du 18 juillet 2003 relatif à l'utilisation des croix lumineuses sur les pistes fermées en totalité ;
- Arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;
- 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 ;
- Instruction 20580 DNA du 8 juin 1993 relative à l'implantation des PAPI et des APAPI.

#### **Article 16** (*Entrée en vigueur*)

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier/juillet (avril/octobre) 202x.

#### **Article 17** (*Exécution*)

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général des outre-mer sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le JJ MM AAAA.

Le ministre de la transition écologique  
et de la cohésion des territoires,  
Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur général de l'aviation civile,

Le ministre de l'intérieur et des outre-mer,  
Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur général des outre-mer,  
O. JACOB