



**MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# REFONTE DU DISPOSITIF RÉGLEMENTAIRE NATIONAL DE SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

*Webinaire - Réponse aux premières questions reçues dans le  
cadre de la consultation externe*

*Le 12 décembre 2025*

---

# Qui sommes-nous ?

## Sylvain DE BUYSER

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



## Marion DEWILDE

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

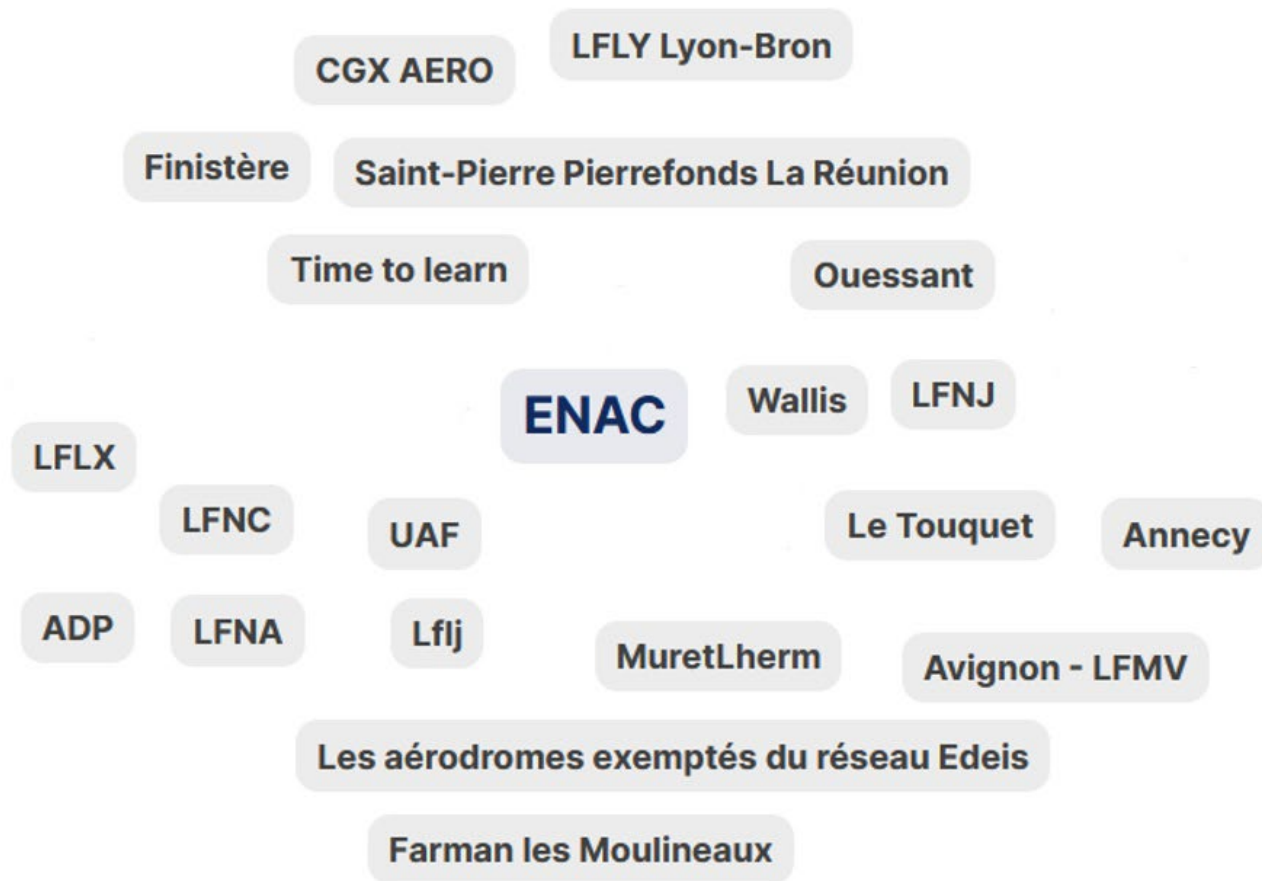
*Jusqu'à avril 2025*  
*Cheffe de programme*  
*Réglementation de sécurité*  
*aéroportuaire (ERS/SA)*

## Christine ROURE

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



# Quel aérodrome représentez-vous ?



# Sommaire

Retour sur vos premières  
remarques/questions

## ***Transverse***

*Rappel des fondamentaux et des évolutions des dispositions haut niveau*

## ***Modalités de surveillance et dérogations***

## ***Organisation des exploitants d'aérodromes***

## ***Exploitation des aérodromes***

## ***Conception des aérodromes***

# TRANSVERSE

# Périmètre d'application du futur dispositif

?

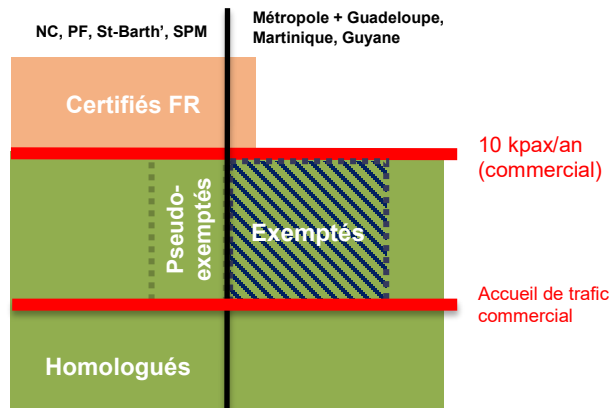
## Suis-je concerné par ce projet de refonte réglementaire ?

- **OUI ! Tous aérodromes hors champ européen sont concernés** (*hors aérodromes privés*), **y compris les aérodromes n'accueillant pas de trafic commercial, avec piste(s) exploitée(s) à vue de jour.**
- Toutes infrastructures pour avions, y compris les pistes planeurs. Sont exclues : bandes ULM et hélistations non-situées dans l'emprise dans un aérodrome doté de piste(s).
- **MAIS** pour rappel : **normes graduées**
- **Grille de lecture en cours de développement**

# Vers une nouvelle catégorisation des aérodromes

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

Aujourd'hui

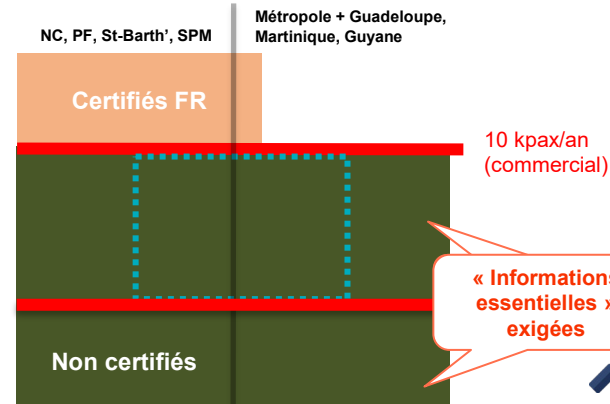


Conservation du périmètre de la certification FR

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



# Rappel : synthèse des grandes évolutions

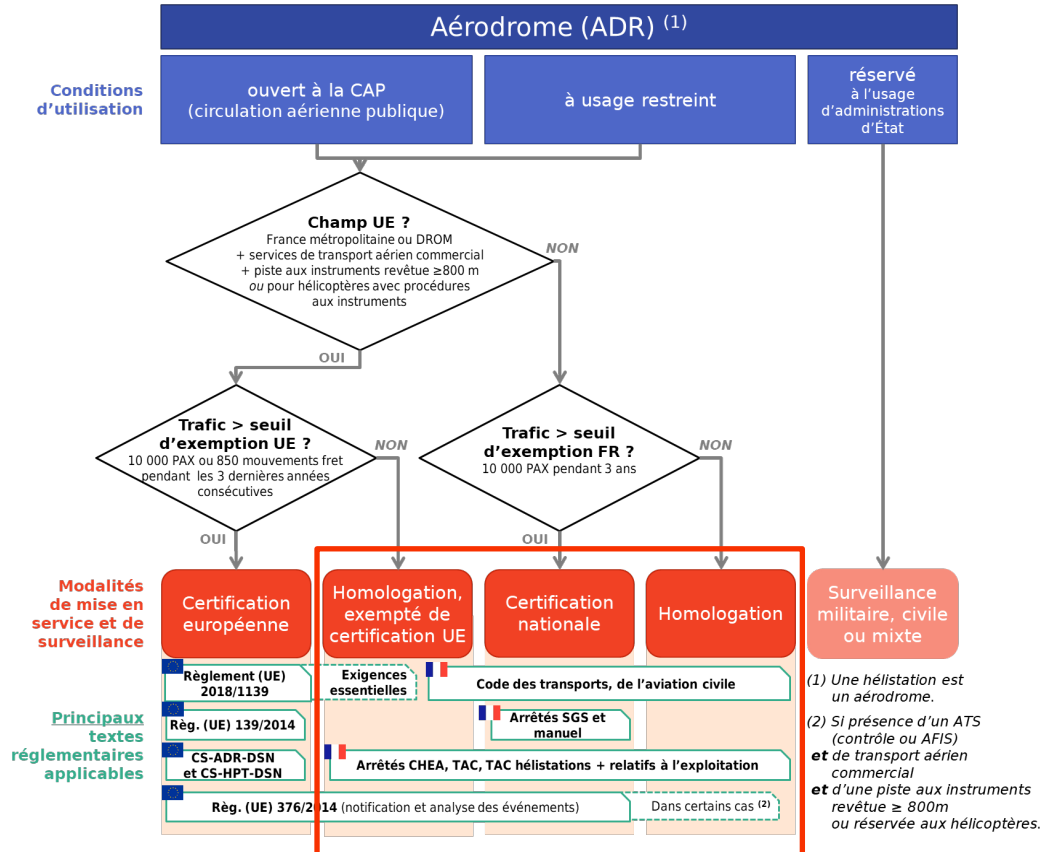
Aucun acte délivré → « infos essentielles »

	HOMOLOGUÉ	NON CERTIFIÉ	CERTIFIÉ FR
Acte administratif	Décision d'homologation	Aucun	Certificat de sécurité
Responsabilités	Indéfinies	Exploitant d'aérodrome	Exploitant d'aérodrome
Périmètre physique couvert par les exigences	Piste + zones civiles	Aire de mouvement et ses abords	Aire de mouvement et ses abords
Nature des exigences applicables	Techniques (infras + équipements) + OPS	Techniques (infras + équipements) + OPS + (pour ceux ne satisfaisant PAS aux critères BR) <b>qques OR</b> + (pour ceux satisfaisant aux critères BR) <b>OR</b>	Techniques (infras + équipements) + OPS + <b>OR</b>
Normes d'organisation	Non définies	Exigences proportionnées (SGS pour ceux satisfaisant aux critères BR)	SGS + exigences issues des exigences essentielles

# Rappel – Déclinaison des exigences essentielles

**Dispositions qui déclinent les exigences essentielles de la BR :**  
applicables à tous les aérodromes offrant des services de transport aérien commercial (moins de 10k pax/an) et dotés d'une piste aux instruments revêtue de 800m au moins (peu voire pas négociable).

# Périmètre d'application des normes FR



## Quel avenir pour les limitations fixées par l'autorité dans les décisions d'homologation ?

Si limitation conséquence à une non-conformité à une **norme conservée à l'identique** dans le nouveau référentiel : maintien *a priori* des limitations préalablement fixées par l'autorité dans les décisions d'homologation

Si limitation conséquence à une non-conformité à une **norme modifiée** dans le nouveau référentiel : réévaluation de la non-conformité / mise à jour, si besoin, des limitations préalablement fixées par l'autorité dans les décisions d'homologation

**Dans tous les cas : après abrogation de la décision d'homologation, création d'une nouvelle décision *ad hoc* de l'autorité, stipulant les éventuelles limitations et/ou dérogations**

# Délais de mise en œuvre de l'arrêté et de ses annexes

## Mesures transitoires (art. 13)

I. **Validité certificat SA** délivré avant entrée en vigueur arrêté acquise jusqu'à son **remplacement** par certificat SA à durée de validité illimitée

II. **condition d'exploitation ou limitation opérationnelle** établie avant l'entrée en vigueur arrêté réputée applicable jusqu'à sa **révision** par l'autorité administrative

**Exigences des annexes entrent en vigueur à la date fixée par l'article 16 de l'arrêté sauf..**

## Annexe 2

### Mise en conformité sous 2 ans :

**OR.FR.B.040** Changements  
**OR.FR.B.040.1** Cas des aérodromes dont l'exploitant est titulaire d'un CSA  
**OR.FR.D.015** Personnel  
**OR.FR.D.015.1** Exigences générales  
**OR.FR.E.005** Manuel d'aérodrome

### Mise en conformité sous 3 ans :

**OR.D.005** Système de gestion  
**OR.FR.D.017** Formation et qualification des personnels

## Annexe 3

### Mise en conformité de 2 ans :

**OPS.FR.B.005** Plan d'urgence  
**OPS.FR.B.024** Autorisation de conduire  
**OPS.FR.C.015** Entretien des systèmes électriques et dispositifs lumineux  
**Chapitre D** – Gestion des aires de trafic

### Mise en conformité sous 3 ans :

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

### Mise en conformité sous 10 ans (ou lors des prochains travaux structurels) :

**OPS.FR.A.005.3** Résistance des chaussées revêtues

## Annexe 4

### Mise en conformité sous 2 ans\*

**GEN.A.003** Aménagement d'un aérodrome  
**INFR.B.160.** Largeur de la bande de piste revêtue  
**INFR.E.365** Distances de dégagement sur un poste de stationnement d'aéronef  
**Chapitre L** – Aides visuelles à la navigation (marques)

### Mise en conformité sous 5 ans\*

**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

### Mise en conformité sous 6 ans\*

**Chapitre C - RESA**

### Mise en conformité prochaine mise à jour PSA

**OBS.H.420** Surface horizontale intérieure

\*Au plus tard et lors des prochains travaux significatifs, de manière obligatoire

# SURVEILLANCE

# 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

Principales modifications ou nouveautés  
Exigences importantes conservées  
Exigences supprimées

### R. 6331-4

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

?

### R. 6331-5

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

?

### R. 6331-7

Conditions de délivrance du  
CSA (**démo de conformité**) +  
limitations/dérogations  
associées

### R. 6331-8

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

### R. 6331-9

Modification d'un CSA  
(changement pour appro ou  
nvelles conditions/limitations)

### R. 6331-17

Restrictions d'utilisation ou  
**contrôles renforcés** en cas  
de manquement

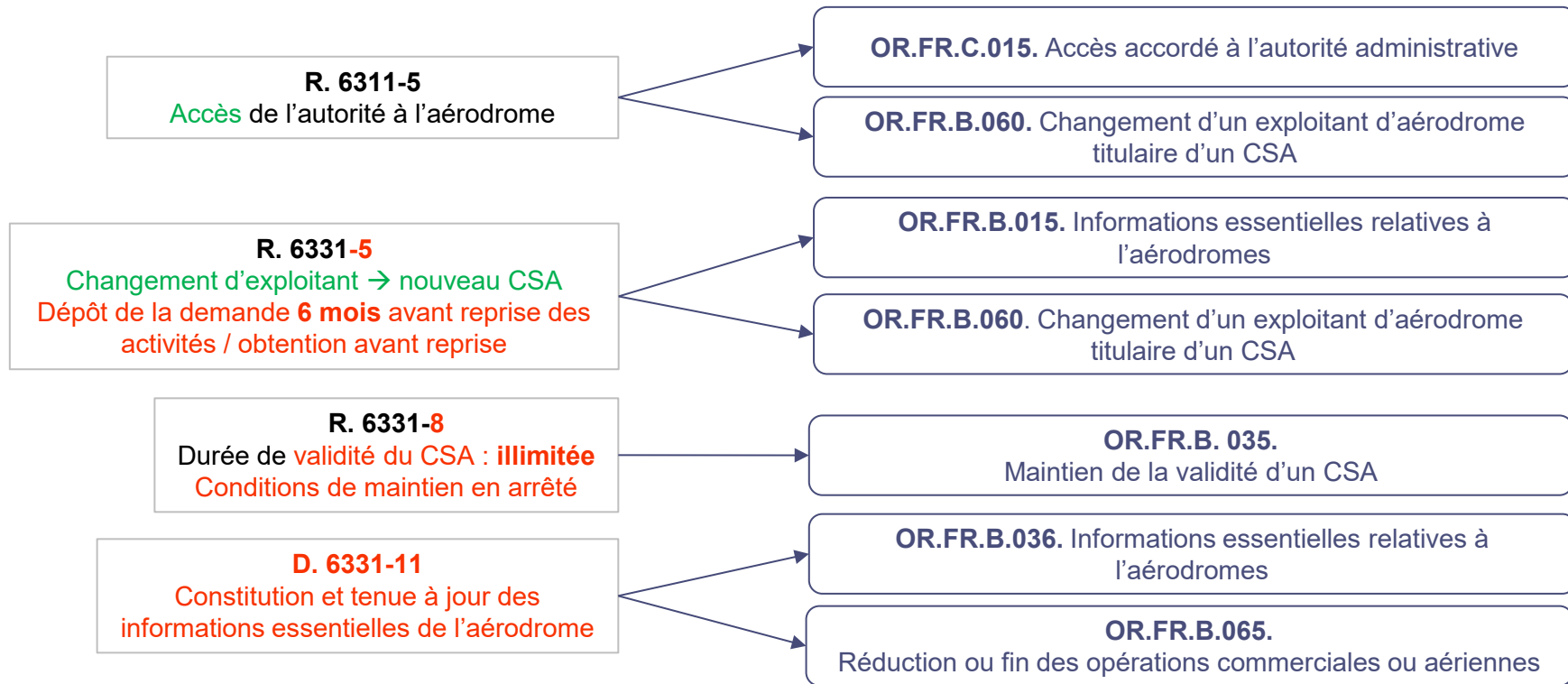
### R. 6331-18

**Suspension** ou  
**révocation** du CSA en  
cas de risque grave



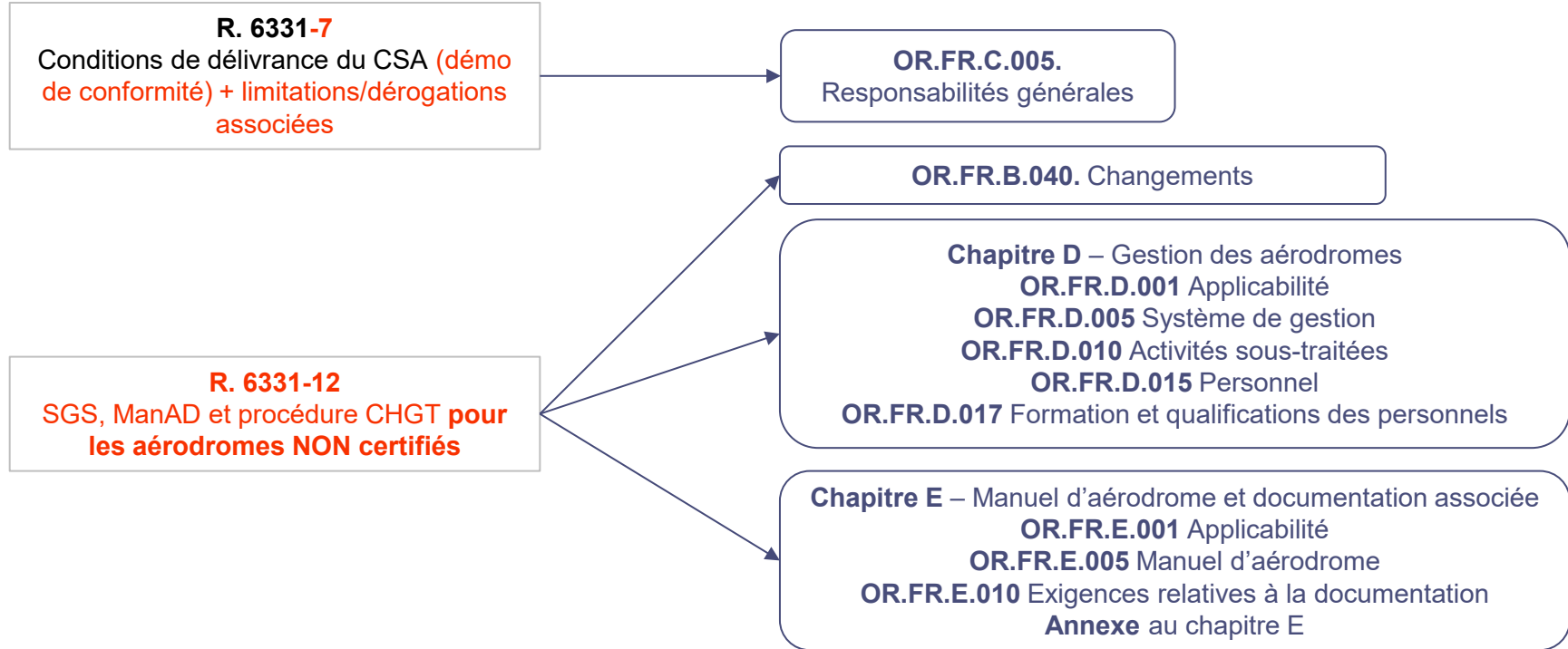
# Surveillance

*Du Code des transports... aux dispositions de l'arrêté*



# Surveillance

*Du Code des transports... aux dispositions de l'arrêté*



# Surveillance

## Contenu du dossier de demande de certificat

### R. 6331-4

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

### R. 6331-5

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

### R. 6331-7

Conditions de délivrance du CSA  
(démonstration de conformité) +  
limitations/dérogations associées

## OR.FR.B.015 Demande de certificat de sécurité aéroportuaire

- [...] L'exploitant d'aérodrome fournit notamment, lors de sa demande de certificat de sécurité aéroportuaire :
- le **manuel d'aérodrome** et ses éventuels documents associés, conformément aux modalités décrites au chapitre E ; et
  - **une démonstration de conformité** aux exigences qui lui sont applicables.

### Cas 1

Augmentation du trafic commercial :  
passage de seuil au bout de 3 ans  
anticipable → peu de tolérance

### Cas 2

Changement d'exploitant : même incomplet,  
transmettre tout doct/toute info dispo dès  
que possible, sans attendre la désignation  
du nouveau délégataire, le cas échéant

En pratique : susceptible  
de concerner uniquement  
des aérodromes de  
Polynésie française

# Surveillance

## Processus dérogatoire

### Trois cas possibles :

- **Mesures alternatives** (type ELOS)
- **Impossibilité physique + MRR** (type SC)
- **Circonstances exceptionnelles** (type COVID)

« Arrêté » = arrêté  
et ses annexes

### 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 (EISA requise)**

# Surveillance

## Le RBO : késako ?

### Article 4

La surveillance des exploitants d'aérodromes 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.

?

**Nécessité d'harmonisation des critères. Quels sont les critères utilisés par la DSAC (événements de sécurité ? nombre d'écarts, types d'écarts ?) ?**

- Critères bien harmonisés (procédures internes) - modèle commun à tous les aérodromes.
- RBO utilisé pour modulation de la surveillance des aérodromes (certifiés FR surtout, *cf.* réunions bilans de surveillance avec DSAC-IR)
- En pratique : pas de révolution, nous souhaitons conserver la possibilité d'adapter notre surveillance en fonction des potentiels enjeux/constats identifiés lors des audits, sur les thématiques déjà connues.

# **Ecart hors délais et processus d'escalade**

## *Article 11*

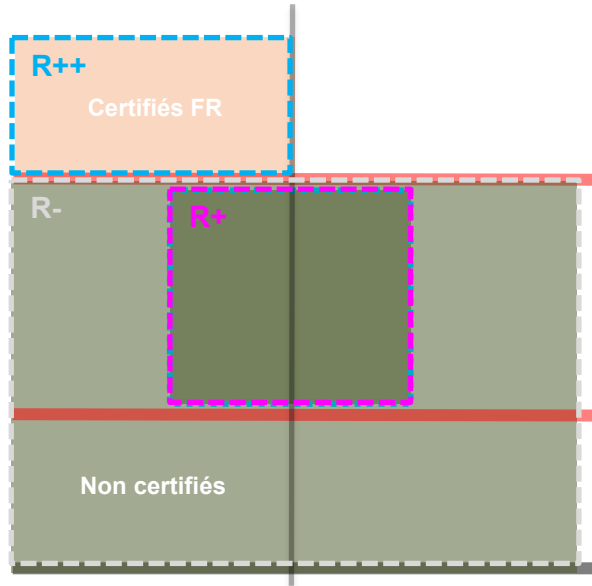
**Si le PAC est jugé insatisfaisant par la DSAC (délai de résolution de l'écart par exemple), quels sont les critères de gravité utilisés par la DSAC pour amende administrative ? Quelles sont les alertes préalables avant la sanction financière (avertissement, mise en demeure, etc.) ?**

- **Voir courrier DSAC/ANA/AER reçu (21/11), qui détaille le processus suivi par la DSAC :**
- J+7 : relance
  - J+28 : courrier de relance – restrictions d'exploitation potentielles à J+60 – convocation DR à réunion d'explication
  - J+60 : notification d'un écart majeur, courrier A/R actant la mise en œuvre de restrictions
  - J+90 : un manquement par écart resté hors-délai (décision DSAC-IR/D) – formalisation de PV, potentielle saisine de la CAAC (Commission administrative de l'aviation civile)

# 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*

Spécifique satisfaisant aux critères BR

Commun

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

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

# Gestion des changements (1/2)

## OR.FR.B.040 Changements

**Quels sont les composant du SGS considérés comme significatifs (personnels, politique de sécurité, formations) pour approbation de la DSAC en cas de changement?**

- Exigence = notification pour approbation de « *tout changement qui affecte : [...] de manière significative des éléments de son système de gestion de la sécurité [...]* ».
- Exemples (si applicable) :
  - Changement dans l'organigramme impactant les lignes de responsabilités en matière de sécurité
  - Changement de la méthode d'identification des dangers
  - Changement de méthode d'évaluation des risques (en pratique, changement de la matrice de risques)
  - Changement complet de la politique de sécurité et des objectifs sécurité associés impliquant la modification des indicateurs de sécurité et/ou leurs valeurs cibles
  - Changement du cycle d'audit interne (passage de 24 à 36 mois, notamment)



# Gestion des changements (2/2)

## OR.FR.B.040 Changements

### OR.FR.B.040.3 Cas des autres exploitants d'aérodromes

**Sur les aérodrome non certifiés / ne satisfaisant pas aux critères BR : sera-t-il nécessaire de faire des dossiers de changement (notification + étude de conformité), sans responsable conformité et/ou de RSGS ?**

- OUI, mais pour rappel : exigence de notification limitée aux informations essentielles (voir OR.FR.B.036) ( incl. une description du changement + une étude de conformité, jugées être un minimum.
- Rappel, seul changement nécessitant approbation : installation d'un PAPI

# Système de gestion et coordination

## OR.FR.D.005 *Système de gestion*

?

**Sur l'exigence de réaliser des audits internes réguliers (qui nécessiteront de mobiliser des ressources importantes) : quelle est la fréquence de cycle de surveillance interne attendue ? Possibilité d'être + longue que le cycle externe (sup. à 48 mois) ?**

- Aucune fréquence minimale imposée pour la réalisation des audits internes
- Figurait déjà dans le « guide D » de la DSAC (cf. § 2.2)
- « Bonne » fréquence = durée du cycle de surveillance DSAC

## OR.FR.D.025 *Coordination avec d'autres organisations*

?

**Quelles modalités [de coordination avec les procédures des autres organisations opérant ou fournissant des services sur l'aérodrome] ? Est-ce que ces modalités peuvent figurer dans les protocoles ou les COT ?**

Oui, modalités qui peuvent être définies dans protocoles (SNA par ex.) ou tout autre document multipartite formalisant l'accord des tiers à respecter les mesures de l'exploitant les concernant / engagements de l'exploitant vis-à-vis de ces tiers.

# Responsabilités de l'exploitant vis-à-vis des tiers (1/2)

## OR.FR.D.010 Activités sous-traitées

?

**L'exploitant d'aérodrome n'a pas la prérogative lui permettant de garantir l'accès de l'autorité à l'organisation du sous-traitant, afin de vérifier notamment le maintien de la conformité aux exigences applicables : comment donc se conformer à cette exigence ?**

- Même lorsqu'il sous-traite certaines de ses activités/missions, l'exploitant d'aérodrome reste responsable de la conformité de la prestation fournie aux exigences qui lui sont applicables (voir art. L. 2193-2 code de la commande publique)
- En pratique, *a minima* : être en mesure de fournir les contacts voire faciliter la participation du sous-traitant à l'audit, si besoin + présenter les moyens de vérification des activités (rapports d'audits, vérifications terrains, etc.)

?

**Qu'entend-on par « ressources et compétences requises pour mener à bien la tâche confiée » au sous-traitant (qualifications, permis, autorisation accès côté piste) ?**

OUI - autorisations, ressources et compétences requises = autorisations de conduire sur l'aire de mouvement, par exemple + obligation de vérifier que le personnel qui intervient sur l'aérodrome a été formé ou peut attester de l'expérience requise pour mener à bien ses tâches

## Responsabilités de l'exploitant vis-à-vis des tiers (2/2)

### *OR.FR.D.020 Installations*

**L'exploitant d'AD n'a pas à porter la responsabilité des installations adaptées à l'activité des organisations tiers qui fournissent ou opèrent des services sur l'AD.**

Responsabilité de l'exploitant d'aérodrome de fournir des infrastructures adaptées **limitée aux infrastructures dont il a la charge de l'exploitation / de la maintenance**. Rédaction sera précisée en ce sens.

### *OR.FR.C.005 Responsabilités générales*

**Comment démontrer que le prestataire est performant ? Quels critères ?**

Aucune « démonstration de performance » exigée

# Personnel (1/2)

## OR.FR.D.017 Formation et qualification des personnels



**Le programme de formation devrait concerner uniquement le personnel de l'exploitant et non tout le personnel travaillant sur l'aérodrome. Les ressources humaines locales ne sont pas dimensionnées pour effectuer ce suivi.**

- Programme de formation qui concerne bien le personnel de l'exploitant et de ses éventuels sous-traitants « impliqué[s] dans l'exploitation, l'entretien et la gestion de l'aérodrome »
- **Programme « adapté aux missions exercées »**
- Pour ce qui concerne particulièrement les tiers/sous-traitant accédant à l'aire de mouvement sans accompagnement : obligation de **formation piétons et/ou à la conduite**.
- En pratique : définition de critères de formation/compétences, tableau de suivi des formations réalisées, attestations



# Personnel (1/2)

## OR.FR.D.015 Personnel

?

**La refonte [...] étant destinée à des aéroports de petite taille, [...] prévoir dans le (b) que le dirigeant responsable puisse être également le responsable du système de gestion de la sécurité.**

- La **rédaction proposée n'interdit pas le cumul** des fonctions de DR et de RSGS pour les petites structures (aérodromes non certifiés) : « *L'exploitant d'aérodrome désigne une personne responsable du système de gestion de la sécurité. Cette personne a un accès direct au dirigeant responsable et aux directions concernées par les questions de sécurité. Il rend compte au dirigeant responsable* ».
- Une exigence : que le personnel soit « suffisant et qualifié » (alinéa c).

# Comités de sécurité

## *OR.FR.D.027 Comités de sécurité*

**Cette exigence devrait être optionnelle pour les tous petits exploitants et être intégrée au système de gestion. La création d'un comité de sécurité n'étant pas une exigence essentielle du règlement 1139/2018, elle doit rester à la discrétion de l'exploitant d'aérodrome.**

?

- Rappel : exigence limitée aux aérodromes certifiés FR + ceux satisfaisant aux critères BR uniquement.
- Objectif : créer les conditions pour que les différents acteurs de la plateforme se parlent , partagent et analysent leurs problématiques de sécurité (événements, travaux, spécificités, rex, résultat audit DSAC...)

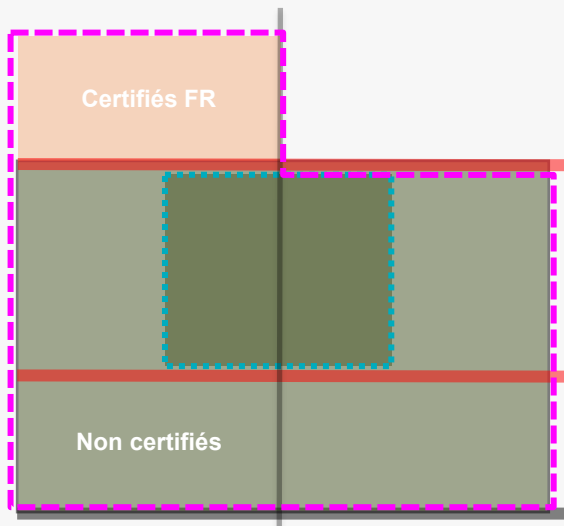
# EXPLOITATION

# Normes d'exploitation

## Sujets couverts par l'annexe n°3

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

## Sujets couverts par l'annexe n°3

Des exigences dépendant du trafic commercial accueilli pour ...

Incl. précautions à prendre  
lors de l'avitaillement  
(OPS.FR.D.060)

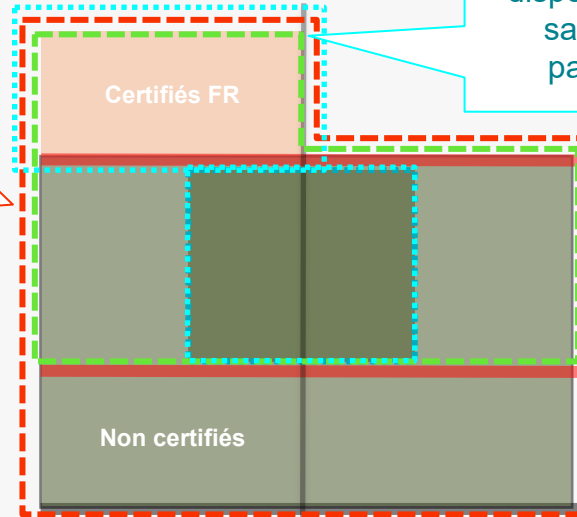
NEW!

**Chapitre D. Gestion des aires de trafic :**  
dispositions applicables aux certifiés FR +  
satisfaisant aux critères BR, 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  
requis pour les certifiés FR,  
pas pour les autres



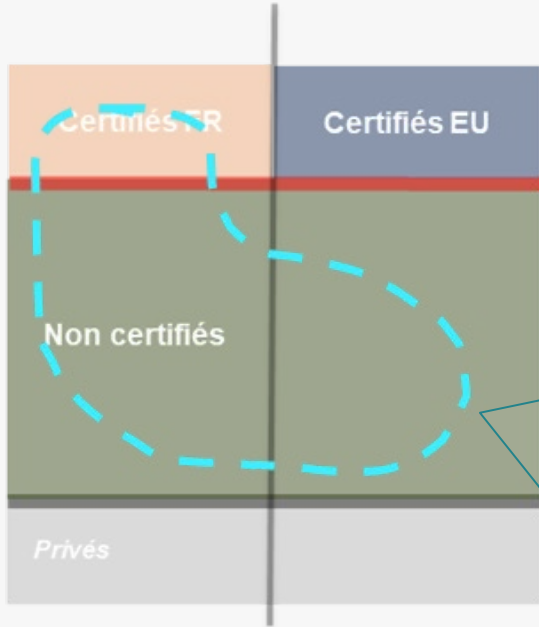
NEW!

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

# Normes d'exploitation

## Sujets couverts par l'annexe n°3

### 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

NON traité :  
SSLIA +  
SPRA

NEW!

NEW!

NEW!

Approbation  
LVP

Formalisme  
minimal  
attendu

# Plan d'urgence

## *OPS.FR.B.005 Plan d'urgence*

### **Les fiches réflexes AFIS suffisent-elles / peuvent-elles faire office de plan d'urgence ?**

- Plan d'urgence = document spécifique de l'exploitant d'aérodrome, qui prévoit la gestion des situations d'urgence susceptibles de se produire dans la ZA et dans la ZVA. Si « fiches réflexes AFIS » contiennent des éléments intéressants en la matière, s'en inspirer constituera une bonne pratique !
- Point d'attention : le plan ORSEC ne constitue pas un plan d'urgence !

# Utilisation de l'aérodrome par des aéronefs dont les caractéristiques excèdent celles des infrastructures de l'aérodrome

## OPS.FR.B.090

?

### Sur les aérodromes exemptés : un tel changement devra-t-il être notifié à l'autorité et faire l'objet d'une approbation ?

- Pas systématiquement : notification/approbation non exigées par la norme, mais potentiellement prévues par la procédure dédiée, par ailleurs exigée. Seuls aérodromes pour lesquels une approbation est requise = certifiés FR.
- Rappel : seuls changements pour approbation = ceux affectant les « informations essentielles » + ceux affectant de manière significative le système de gestion de la sécurité.
- Néanmoins : exigence de réaliser une étude d'impact sur les installations et équipements concernés + sur les conditions d'exploitation de l'aérodrome, afin de définir les MRR éventuellement nécessaires

### A quoi correspond une situation d'urgence ? Est-ce un aéronef en difficulté, une situation d'utilité publique ?

Situation d'urgence = aéronef en détresse / déroutement



# Entretien et maintenance

## *OPS.FR.B.015 Surveillance et inspection des aires de mouvement et des installations associées*



**Les exigences liées aux inspections journalières évolueront-elles ou resteront-elles alignées sur les pratiques actuelles ?**

- Exigences inchangées (voir arrêté du 09 juin 2021)

## *OPS.FR.C.010 Entretien des chaussées, autres surfaces de terrain et évacuations*



**La fréquence minimale de vérification des caractéristiques de frottement est-elle libre ? Quel serait le contenu du NOTAM en cas de valeurs de frottement inférieures aux standards ?  
Que signifie caractéristiques de frottement satisfaisantes au regard du trafic accueilli ?**

- Adhérence : fréquence minimale de mesure à définir par l'exploitant (*assouplissement*)
- Sur piste longue, caractéristiques « acceptables » = supérieures aux niveaux minimaux de frottement. Si pas le cas : contenu du NOTAM = *a minima* identification de la section identifiée glissante (cf. pas de 100m).

# Surveillance des obstacles

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

## Les dispositions relatives à la surveillance des obstacles évolueront-elles ?

- Surfaces de limitations d'obstacles (OLS) **inchangées**.
- **Exigences** vis-à-vis de l'exploitant d'aérodrome **explicitées** : il conserve la responsabilité **d'exercer une surveillance « dans la limite de la portée visuelle »** (voir arrêté du 09 juin 2021, art. 10), incl : l'identification des obstacles / le contrôle du balisage / l'identification des activités humaines susceptibles de présenter un danger / l'identification de tout feu non aéronautique susceptible de porter à confusion.

## Est-il acceptable que certains obstacles percent les OLS ?

**Non** : le **perçement des OLS n'est pas « acceptable »** et la production d'une EISA pas suffisante. Comme aujourd'hui, l'exploitant d'aérodrome restera responsable d'engager les actions visant à réduire les risques pour la circulation aérienne (prévention PSCA, publication, saisine des autorités, etc.).

## Autres sujets divers

### OPS.FR.B.016 Programme de contrôle des objets intrus (FOD)

?

#### Quelle forme prend le programme FOD ?

- Document formalisé synthétisant l'ensemble des actions préventives/correctives relatives à la lutte contre les FOD.
- Voir guide UAF&FA récemment publié.

### OPS.FR.B.027 Exploitation des véhicules

?

#### Tous les véhicules doivent-ils disposer d'un plan carroyé ? même les externes ?

Non - Plan carroyé ne sera pas nécessaire si escorte – rédaction (alinéa e) sera amendée en conséquence.

### OPS.FR.B.031 Communications

?

#### Sera-t-il nécessaire de rendre obligatoire le contact radio pour tout véhicule sur l'aire de trafic ?

- Non - Comprendre : « lorsqu'une communication est requise, alors elle se fait en utilisant la phraséologie adaptée ».  
Pas de contact radio obligatoire sur l'aire de trafic, ne constitue pas l'objectif de cette exigence.
- Point d'attention : contact radio nécessaire pour circulation sur l'aire de manœuvre

## Autres sujets divers

### *OPS.FR.B.055 Qualité des carburants*

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

- Cas évoqué ici = celui des aéroclubs qui disposeraient de leur propre cuve/propres système de distribution, sur aire privée ? Nécessité de préciser la question.
- Dans l'affirmative : ouverts à potentielle modification/précision de la rédaction

### *OPS.FR.B.071 Fermeture d'une piste ou d'une voie de circulation*

**Quid des installations non-revêtues ?  
Qu'entend-on par courte durée ?**

- Effectivement, marquage de piste fermée exclut les pistes non-revêtues. Peu utilisé en pratique. Sera précisé.
- « Courte durée » = de l'ordre de quelques semaines. Opportunité d'apposer les marques à évaluer au cas pas cas, avec votre DSAC-IR préférée.

## *OPS.FR.B.080 Marquage et balisage lumineux des véhicules*

**Quid de la mise en place d'un gyrophare sur les véhicules extérieurs intervenant de manière ponctuelle ? Sera-t-il obligatoire ? Les warnings peuvent-ils suffire ?**




Oui, gyrophare obligatoire (peu coûteux), warnings insuffisants (peu visibles depuis le ciel).

# CONCEPTION

# En pratique : quelles évolutions ?

## Normes de conception : orientations générales

**NON traité :**  
Servitudes (PSA) +  
balisage des OBS  
hors emprise

- Des exigences **harmonisées avec les normes OACI** - similaires aux CS ADR-DSN
- Applicabilité :
  - Des **critères alignés sur l'OACI** : 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 :
  - **Certification des feux (approche + piste aux instrus / vdc) par STAC ou organisme reconnu par l'autorité (conformité AN14) ou AESA** 
  - 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 (pentes notamment)

# Implantation des aides à la navigation aérienne

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



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'atterrissage 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).



Proposition : délai de mise en conformité – 5 ans ?



# 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.**

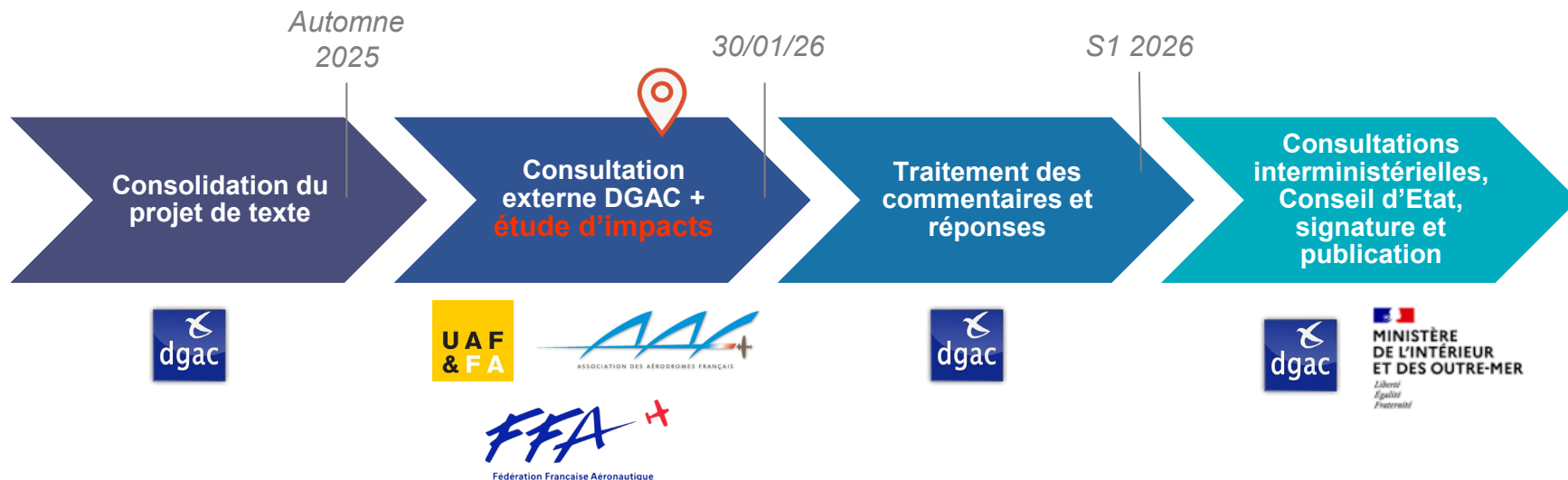
**A partir de quand un guidage est-il estimé suffisant pour dispenser d'installation du dispositif d'approche simplifié?**

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

- Conditions guidage suffisant = par ex, pistes dotées d'autres aides visuelles (PAPI, balisage lumineux, ...)
- Si toutes les conditions d'exception ne sont pas remplies, alors dispositif requis
- Combien de terrains concernés ?

# Et maintenant ?

## *Prochaines étapes et perspectives de collaboration*



## Et maintenant ?



**Merci de nous transmettre :**

- vos commentaires *via* le tableau prévu à cet effet jusqu'au 15 janvier 2026
- vos questions de compréhension *via* [ce formulaire en ligne](#)



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



# Merci !

Pour l'envoi de vos commentaires :  
**[dsac-ers-sa-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-ers-sa-bf@aviation-civile.gouv.fr)**