



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

# Réglementation technique applicable sur les aéroports non soumis à la réglementation européenne

**Rapport n° 010569-01**  
**établi par**

**Thierry LEMPEREUR**

**Avril 2017**



L'auteur atteste qu'aucun des éléments de ses activités passées ou présentes n'a affecté son impartialité dans la rédaction de ce rapport.

# Sommaire

|                                                                                                                                                                                   |                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <b>Résumé.....</b>                                                                                                                                                                | <b><a href="#">3</a></b>  |
| <b>Liste des recommandations.....</b>                                                                                                                                             | <b><a href="#">4</a></b>  |
| <b>Introduction.....</b>                                                                                                                                                          | <b><a href="#">5</a></b>  |
| <b>1. État des lieux réglementaire.....</b>                                                                                                                                       | <b><a href="#">6</a></b>  |
| 1.1. La réglementation internationale.....                                                                                                                                        | <a href="#">6</a>         |
| 1.2. La réglementation européenne.....                                                                                                                                            | <a href="#">6</a>         |
| 1.3. Constats concernant la réglementation française.....                                                                                                                         | <a href="#">8</a>         |
| 1.3.1. <i>Le critère d'« aérodromes ouverts au public » : une définition mal placée.....</i>                                                                                      | <i><a href="#">9</a></i>  |
| 1.3.2. <i>Le critère d'« aérodromes offrant des services commerciaux de transport aérien » : une définition collant aux règles européennes.....</i>                               | <i><a href="#">9</a></i>  |
| 1.3.3. <i>Pas d'alignement entre les modalités d'exemption relatives au certificat de sécurité aéroportuaire français et au certificat d'aérodrome européen.....</i>              | <i><a href="#">10</a></i> |
| 1.3.4. <i>Deux critères d'éligibilité à la réglementation européenne actuellement absents de la réglementation française.....</i>                                                 | <i><a href="#">11</a></i> |
| 1.3.5. <i>Un manque de lisibilité de la réglementation française depuis l'introduction de la réglementation européenne à combler.....</i>                                         | <i><a href="#">11</a></i> |
| <b>2. Propositions pour une juxtaposition des structures réglementaires française et européenne.....</b>                                                                          | <b><a href="#">13</a></b> |
| 2.1. Faire coïncider les critères déclenchant l'obligation de détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire avec ceux du certificat d'aérodrome européen.....               | <a href="#">13</a>        |
| 2.2. Aligner les critères français avec ceux de la réglementation européenne.....                                                                                                 | <a href="#">13</a>        |
| 2.2.1. <i>Élever le critère d'aérodrome ouvert au public au niveau législatif.....</i>                                                                                            | <i><a href="#">13</a></i> |
| 2.2.2. <i>Ajouter le seuil de trafic de 850 mouvements de fret par an dans la réglementation française.....</i>                                                                   | <i><a href="#">14</a></i> |
| 2.2.3. <i>Aligner les deux seuils de trafic passagers existant selon la localisation de l'aérodrome et déclenchant la détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire....</i> | <i><a href="#">14</a></i> |
| 2.2.4. <i>Introduire les critères 3 et 4 du règlement européen dans les règles nationales.....</i>                                                                                | <i><a href="#">14</a></i> |
| 2.2.5. <i>Faire disparaître la limitation de la durée de validité de 5 ans du certificat de sécurité aéroportuaire.....</i>                                                       | <i><a href="#">15</a></i> |
| 2.2.6. <i>Respecter les exigences essentielles du règlement de base européen pour les aérodromes exemptés.....</i>                                                                | <i><a href="#">15</a></i> |
| <b>3. Propositions d'adaptation des règles nationales de sécurité.....</b>                                                                                                        | <b><a href="#">17</a></b> |
| 3.1. Unifier les règles des COM avec celles de l'UE s'appliquant en métropole et dans les DROM.....                                                                               | <a href="#">18</a>        |
| 3.2. Revoir les dispositions réglementaires françaises sur la base de celles de l'UE et de l'AESA.....                                                                            | <a href="#">19</a>        |
| 3.3. Classer les aérodromes nationaux en fonction de caractéristiques de sécurité qui leur sont rattachables.....                                                                 | <a href="#">20</a>        |
| 3.3.1. <i>Un classement selon l'infrastructure offerte : existence ou non d'une piste aux instruments.....</i>                                                                    | <i><a href="#">20</a></i> |

3.3.2. *Un classement selon le type d'exploitation : mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité adapté*..... [23](#)

**4. Synthèse**..... [25](#)

**Conclusion**..... [26](#)

**Annexes**..... [29](#)

**1. Lettre de mission**..... [30](#)

**2. Extraits de la réglementation française sur les aérodromes**..... [32](#)

**3. Liste des personnes rencontrées**..... [36](#)

**4. Glossaire des sigles et acronymes**..... [37](#)

## Résumé

Le champ du règlement européen (UE) n°139/2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes ne couvre pas la totalité des aérodromes nationaux (au nombre de 550) et vise uniquement les aérodromes avec des pistes aux instruments et recevant du trafic commercial, soit 107 aérodromes. Ce règlement ne se substitue donc pas en totalité aux règles françaises existantes, ce qui a pour conséquence une réflexion sur une juxtaposition des deux législations.

Le présent rapport recommande d'amender certaines règles nationales. Bien qu'il eût fallu envisager un vecteur législatif pour certains amendements, le choix a été fait d'aller au plus simple afin de rendre les objectifs réalisables dans des délais raisonnables.

Les critères retenus par l'UE génèrent une interface entre les aérodromes relevant des règles communautaires et les aérodromes relevant des règles nationales. Ils conduisent à revoir la classification existante et les règles afférentes.

Une classification totalement nouvelle en trois catégories est proposée : les aérodromes relevant des règles de l'UE (au nombre de 57), les aérodromes faisant l'objet d'une exemption aux règles de l'UE (au nombre de 50), les aérodromes d'aviation générale incluant ceux dotés de pistes à vue et recevant des vols commerciaux. À chacune de ces catégories se rattachent les aérodromes des collectivités d'outre-mer qui répondent à ces mêmes critères. Cette classification repose à la fois sur des considérations de sécurité qui tiennent compte de l'infrastructure offerte et de règles d'exploitation fondées sur un système de gestion de la sécurité adapté au trafic fréquentant l'aérodrome.

Les recommandations figurant dans ce rapport participent à la simplification souhaitée par les exploitants d'aérodrome qui se plaignent du « mille feuilles réglementaire » et par suite de son manque de lisibilité depuis l'introduction des règles européennes.

Elles ne font pas l'objet d'une étude d'impact, car restant très théoriques tant que la hiérarchisation des règles n'a pas été arrêtée par une coordination préalable avec la profession. Toutefois, la nouvelle classification ne bouleverse pas en principe l'économie aéroportuaire par un besoin d'équipements nouveaux mais nécessite des efforts en matière de formalisation des procédures et de gestion de la sécurité, en phase avec les évolutions réglementaires internationales.

Pour les COM, la proposition législative figurant au rapport vise à offrir un socle réglementaire de base qui leur assure d'être à jour avec la réglementation internationale tout en leur laissant la latitude de décider d'y déroger au cas par cas.

## Liste des recommandations

Page

*Les recommandations qui suivent sont adressées à la Direction générale de l'aviation civile, en charge de la réglementation de sécurité pour l'aviation civile.*

Aligner les conditions de délivrance d'un certificat de sécurité aéroportuaire français avec celles du certificat d'aérodrome européen ; introduire par décret que la délivrance d'un certificat d'aérodrome européen vaut certificat de sécurité aéroportuaire. 13

Introduire, par exemple à l'occasion d'une loi DDADUE, un article L.6312-3 au code des transports, reprenant la définition d'aérodrome ouvert au public figurant à l'article 1er de l'arrêté du 12 juin 2015. 13

Ajouter dans l'arrêté du 2 avril 2012 au seuil de trafic de 10 000 passagers par an le seuil minimum de trafic de 850 mouvements de fret annuel pour relever d'un certificat de sécurité aéroportuaire ; élever cet arrêté, lors de la codification, au niveau d'un décret en application du L.6331-3 du code des transports. 14

Arrêter une date pour unifier le seuil de certification des aérodromes des COM avec celui des aérodromes de métropole et des DROM, date à l'issue de laquelle l'arrêté du 20 octobre 2011 serait abrogé. 14

Insérer au L.6331-3 du code des transports ou, à défaut, dans l'arrêté du 2 avril 2012, pour un aérodrome devant relever d'un certificat de sécurité aéroportuaire, les conditions cumulatives de disposer de procédures d'approche ou de départ aux instruments et d'une piste revêtue d'au moins 800 m. 15

Revoir, à l'occasion de la codification des décrets dans le code des transports, l'article R.211-11 afin d'aligner les conditions de durée de détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire avec celles relevant du certificat d'aérodrome européen. 15

Appliquer les objectifs généraux de sécurité figurant dans les exigences essentielles du règlement de base européen aux aérodromes exemptés de certificat européen et par parallélisme aux aérodromes des COM répondant à ces mêmes critères d'exemption. 16

Rendre applicables aux COM les règles européennes sur les aérodromes comme elles s'imposent aux aérodromes de métropole et des DROM. 19

Introduire par décret, au titre du L.6331-2, une classification en trois catégories des aérodromes relevant des règles nationales et renvoyant à des arrêtés les règles de sécurité s'y appliquant en matière de conception et d'exploitation ; établir les arrêtés en référence aux règles européennes, en n'y faisant figurer que les seules dispositions auxquelles chaque catégorie peut déroger. 24

## Introduction

Fin 2014, la Commission européenne a publié le règlement n°139/2014 établissant les règles de mise en œuvre pour les aéroports relevant du règlement (CE) 216/2008 du Parlement et du Conseil. Ces règles se substituent en principe aux règles nationales existantes.

Or, les aéroports couverts par la réglementation européenne ne concernent pas la totalité des aéroports nationaux. Seuls sont concernés les aéroports (i) ouverts au public (ce qui exclut les aéroports privés et les aéroports d'État), (ii) sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien, (iii) qui disposent de procédures d'approche aux instruments et (iv) de pistes revêtues de plus de 800m.

Pour les États membres de l'UE qui avaient une réglementation structurée et monolithique, comme la France, ceci a complexifié la lisibilité. D'abord parce que les critères retenus par l'UE pour délimiter la séparation entre les aéroports soumis aux règles communautaires et les aéroports soumis aux règles nationales ne correspondent pas à un découpage existant dans la réglementation nationale. Ensuite parce que cela introduit une différenciation de traitement entre aéroports aux caractéristiques similaires des collectivités d'outre-mer et ceux relevant des règles de l'UE.

Plus spécifiquement, et à la demande de la France, il a été introduit dans le règlement (CE) 216/2008 la possibilité, par voie de dérogation, d'exempter des dispositions réglementaires de l'UE les aéroports qui ne reçoivent pas plus de 10 000 passagers commerciaux par an et pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année. La France a logiquement fait ce choix.

Le présent rapport a pour objectif de proposer, après un travail de comparaison réglementaire, une adaptation des textes nationaux afin d'apporter aux exploitants d'aéroports la lisibilité nécessaire attendue par une juxtaposition des règles européennes et françaises.

Il vise également à déterminer les paramètres de sécurité pertinents à adopter pour les aéroports qui restent dans le champ de la réglementation française et à faire les propositions d'évolution de la réglementation qui en découleraient.

Avant application du règlement de la Commission européenne, la France faisait une distinction dans ses modalités d'agrément entre les aéroports recevant un trafic commercial de plus de 10 000 passagers par an et les autres. Les premiers relevaient d'une certification incluant à la fois les aspects infrastructures et exploitation, les seconds ne faisaient l'objet que d'une homologation des infrastructures. Le rapport entend apprécier en dernier lieu s'il est naturel de maintenir cette distinction, en particulier au regard des réflexions précédentes.

# 1. État des lieux réglementaire

## 1.1. La réglementation internationale

La France, comme l'ensemble des États contractants ayant ratifié la convention de Chicago, se doit de respecter les normes et les pratiques recommandées édictées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et figurant dans les différentes annexes à cette convention.

Les aérodromes dans le périmètre de l'OACI, sont les aérodromes ouverts au public. L'article 15 de la Convention de Chicago ne fait aucune différence entre les aérodromes nationaux qui reçoivent du trafic international et les autres : *« Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne. »*

L'article 68 de cette même Convention permet de limiter ces conditions uniformes : *« Chaque État contractant peut désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser. »*

L'Annexe 14 à la Convention de Chicago sur la conception et l'exploitation technique des aérodromes et le Doc 9981 sur les procédures de navigation aérienne pour les aérodromes (PANS Aérodromes) constituent la base réglementaire de l'OACI en matière d'aérodromes.

Ces deux documents sont complétés par des manuels qui servent de guides aux autorités des États contractants dans ce même domaine. Ce sont essentiellement :

- Le Doc 9157 « Manuel de conception des aérodromes » qui traite des pistes, voies de circulation, aires de trafic et plates-formes d'attente de circulation, des chaussées, des aides visuelles, des installations électriques et de la frangibilité ;
- Le Doc 9774 « Manuel de certification des aérodromes » ;
- Le Doc 9137 « Manuel des services d'aéroport ». Il traite de la sécurité incendie, de l'état de surface des chaussées, de la prévention du péril animalier, de l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, de la réglementation des obstacles, de la planification des mesures d'urgence, de l'exploitation aéroportuaire et de la maintenance.

L'Annexe 14, volume I, au 1.4.1 prévoit la certification des aérodromes utilisés pour les vols internationaux : *« Les États certifieront les aérodromes utilisés pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications de la présente Annexe et des autres spécifications pertinentes de l'OACI, et au moyen d'un cadre réglementaire approprié »*. Cependant l'OACI retient que, parmi ses spécifications pertinentes, les États contractants peuvent prévoir la certification obligatoire de certaines catégories d'aérodromes, selon les critères établis par l'État (2.3 du Manuel sur la certification des aérodromes).

## 1.2. La réglementation européenne

Le règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil (règlement de base), et notamment son article 4 soumet les aérodromes qui répondent aux quatre critères cumulatifs suivants à des exigences communes en matière de sécurité :

- critère 1 : aérodrome ouvert au public ;

- critère 2 : aérodrome offrant des services commerciaux de transport aérien ;
- critère 3 : aérodrome disposant de procédures d'approche ou de départ aux instruments ;
- critère 4 : aérodrome comprenant des pistes revêtues de 800 m au moins (ou exclusivement utilisées par des hélicoptères).

L'article 8 bis du règlement de base exige un certificat d'aérodrome pour chacun de ces aérodromes.

L'annexe V bis de ce même règlement précise les exigences essentielles applicables et le règlement d'application de la Commission européenne (UE) n°139/2014, dénommé « IR ADR », établit les exigences et les procédures administratives associées.

Deux décisions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) viennent compléter le tableau réglementaire. Il s'agit des décisions 2014/012/R amendée par la décision 2016/009/R et la décision 2016/027/R dont chaque annexe liste :

- pour la première, les moyens acceptables de conformités (AMC) et leurs éléments indicatifs (GM) permettant de répondre aux exigences réglementaires s'appliquant aux autorités (AR), aux opérateurs (OR) et à l'exploitation (OPS) des aérodromes ;
- pour la seconde, les spécifications de certification (CS) et leurs éléments indicatifs (GM) associés nécessaires à l'obtention ou à la détention d'un certificat européen d'aérodrome.

Sur les 550 aérodromes que compte la France, dont près de 480 font l'objet d'une surveillance par la Direction de la sécurité de l'aviation civile, 107 aérodromes entrent dans le champ de la réglementation européenne et répondent aux quatre critères précédents.

En outre et par voie de dérogation, le règlement de base offre la possibilité aux États membres de décider d'exempter des dispositions du règlement européen les aérodromes qui ne reçoivent pas plus de 10 000 passagers commerciaux par an et pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année. Cette disposition, négociée par la France lors de la rédaction du règlement de base, visait à aligner le seuil de déclenchement d'une obligation de certification des aérodromes au sien. La France a fait logiquement le choix d'appliquer cette exemption. Cependant, la Commission européenne peut remettre en cause à tout moment la décision d'exemption d'un État membre pour manque de conformité aux objectifs généraux en matière de sécurité. Ce sont en définitive 57 aérodromes qui devront obtenir un certificat européen avant fin 2017. 50 aérodromes échappent ainsi à une certification européenne.

L'ensemble des aéroports français relèvent donc désormais de deux corpus réglementaires : soit des règles européennes lorsqu'ils remplissent les quatre critères du règlement de base et n'entrent pas dans le champ de l'exemption, soit de la réglementation nationale existante.

La figure 1 permet de visualiser simplement la structure retenue. Les deux losanges correspondent, ensemble, à l'exemption introduite par l'UE dans sa réglementation.

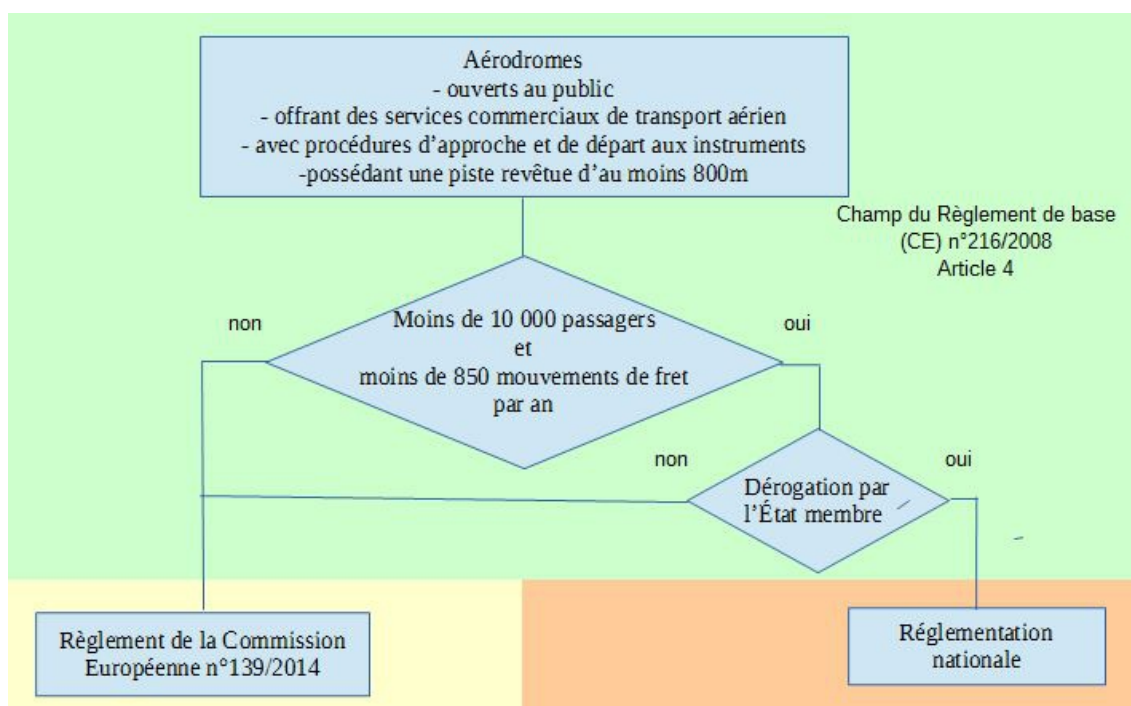


Figure 1 : Structure de la réglementation européenne

L'UE s'est engagée à ce que ses exigences essentielles et ses règles de mise en œuvre soient conçues de telle manière que les États membres respectent au travers elles les obligations contractées au titre de la convention de Chicago (considérant 3 du règlement de base). Les normes et pratiques recommandées par l'OACI sont dès lors couvertes par les textes communautaires.

### 1.3. Constats concernant la réglementation française

Depuis la publication du règlement européen en 2014, la réglementation française est devenue d'une lecture compliquée pour les exploitants d'aérodromes. En effet, alors qu'elle était auparavant monolithique, le fait que la réglementation européenne se soit partiellement substituée à la réglementation nationale nuit à son interprétation.

À cela se superpose le processus graduel d'intégration du code de l'aviation civile dans le code des transports qui en complique la lecture réglementaire. Si la partie législative a d'ores et déjà basculé dans le code des transports dans une partie spécifique, intitulée « Aviation civile », ce n'est pas encore le cas pour la partie réglementaire qui continue à figurer au code de l'aviation civile. De sorte, la codification a perdu temporairement sa cohérence entre les parties législative et réglementaire.

Ce processus de codification est une occasion à saisir pour assurer une juxtaposition de la réglementation française avec la réglementation européenne, tant que les modifications peuvent être considérées comme effectuées à droit constant. C'est bien le cas s'il s'agit d'intégrer les effets de la réglementation européenne dès lors qu'elle s'applique. Les articles rendus caducs par la législation européenne peuvent en particulier être retirés des règles françaises.

C'est le livre III de la sixième partie du code des transports qui est désormais dédié aux aérodromes. Son chapitre II traite des catégories d'aérodromes.

L'analyse qui suit s'attache à établir ce qui diverge dans la réglementation française des règles européennes, en se focalisant en particulier sur les quatre critères retenus qui permettent de classer les aérodromes dans la catégorie de ceux qui relèvent des règles de l'UE.

### **1.3.1. Le critère d'« aérodromes ouverts au public » : une définition mal placée**

L'article L.6312-1 introduit la notion d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (CAP). Cette appellation sème le trouble avec celle retenue par l'OACI et l'UE d'aérodromes ouverts au public.

À cet égard, l'Union des aéroports français avait interrogé la DGAC en 2014 s'il fallait considérer les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique comme des aérodromes ouverts au public et, par suite, s'il ne fallait pas exclure les aérodromes à usage restreint des aérodromes ouverts au public, car distincts des aérodromes ouverts à la CAP.

La DGAC a fondé sa réponse sur le fait que certains aérodromes à usage restreint recevaient du trafic commercial et étaient à ce titre certifiés. De surcroît, les règles techniques applicables aux aérodromes ouverts à la CAP s'y appliquaient également, notamment celles relatives au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) et de service de prévention du péril animalier (SPPA).

L'ambiguïté a été levée par l'arrêté du 12 juin 2015, qui liste les aérodromes français exemptés du règlement européen. L'article 1<sup>er</sup> y introduit la définition d'aérodromes ouverts au public, et confirme qu'ils couvrent à la fois les aérodromes ouverts à la CAP, tels que définis par le L.6312-1 du code des transports, et les aérodromes à usage restreint relevant du L.6312-2.

Cette définition mériterait de figurer, pour le moins, dans la partie législative du code des transports, plutôt que d'être introduite au détour d'un arrêté. Ceci se révèle d'autant plus nécessaire que cette notion relève tout à la fois des règles européennes et des règles de l'OACI.

### **1.3.2. Le critère d'« aérodromes offrant des services commerciaux de transport aérien » : une définition collant aux règles européennes**

De façon générale, tous les aérodromes français sont soumis à des normes techniques au titre de l'article L.6331-1 du code des transports. Ce sont les 480 aérodromes surveillés par la DSAC.

Les aérodromes accueillant du trafic commercial (environ 200) sont quant à eux encadrés spécifiquement par les articles L.6331-2 et L.6331-3 du code des transports. Le critère n°2 du règlement de base européen figure donc bien dans les règles nationales. Les aérodromes « offrant des services commerciaux de transport aérien » du code des transports et les aérodromes « accueillant du trafic commercial » de l'UE s'interprètent sans ambiguïté comme couvrant les mêmes notions.

L'article L.6331-2 traite des normes techniques auxquelles doivent répondre non seulement les aérodromes civils en général, mais également les zones civiles des aérodromes dont le ministère de la Défense est affectataire principal, lorsque du trafic commercial y est accueilli.

L'article L.6331-3 identifie les aérodromes devant disposer d'un certificat de sécurité aéroportuaire (CSA), à savoir les aérodromes civils recevant du trafic commercial, sous réserve de dépasser un certain seuil de trafic. Le CSA français s'apparente au certificat d'aérodrome européen. Leur détention par un exploitant d'aérodrome assure une exploitation conforme aux règles internationales de l'OACI.

Ces deux articles de loi renvoient chacun à un décret :

- le L.6331-2 fait référence à un décret fixant les conditions techniques de sécurité en ce qui concerne l'aménagement, la conception et l'exploitation des aérodromes. Ce décret n'a pas été pris. Deux arrêtés font office d'application du L.6331-2 :
    - l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe (dénommé, dans la profession, « arrêté TAC ») et qui vise explicitement le L.6331-2 (ex L.211-2 du Code de l'aviation civile). Cet arrêté traite des caractéristiques physiques des aérodromes ;
    - l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (dénommé, dans la profession, « arrêté CHEA ») et qui a trait essentiellement aux infrastructures des aérodromes.
- Ces deux arrêtés, dont le second ne vise d'ailleurs pas le L.6331-2 participent à la difficulté de lecture de la réglementation nationale.
- le L.6331-3 renvoie également à un décret qui n'a pas été pris. Au moment de la codification du L.211-3 du code de l'aviation civile en L.6331-2 dans le code des transports, sa rédaction en a été modifiée : le L.211-3 renvoyait improprement à un arrêté et le mot décret lui a été substitué. Le L.6331-3 reste aujourd'hui mis en œuvre par arrêté. Ici aussi deux arrêtés distincts coexistent. Ces arrêtés définissent chacun un seuil de trafic en deçà duquel la détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire n'est pas obligatoire.
    - L'arrêté du 2 avril 2012 vise les aérodromes de métropole et des départements d'outre-mer et fixe le seuil minimum de trafic à 10 000 passagers par an pour détenir un certificat de sécurité aéroportuaire. Ce seuil est celui que la France a fait valoir auprès des institutions européennes comme limite dérogatoire à la détention d'un certificat d'aérodrome européen.
    - L'arrêté du 30 octobre 2011 vise les aérodromes des collectivités d'outre-mer (COM), à savoir la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française et les îles Wallis et Futuna, hors champ de la réglementation européenne. Son seuil est fixé à 30 000 passagers par an.

### **1.3.3. Pas d'alignement entre les modalités d'exemption relatives au certificat de sécurité aéroportuaire français et au certificat d'aérodrome européen**

Le règlement de base européen introduit un seuil d'exemption reposant sur deux critères de trafic pour qu'un État membre puisse opter d'exempter certains de ses aérodromes d'une application des règles européennes et donc de certificat d'aérodrome européen.

Au critère de 10 000 passagers annuels, qui figurait dans la réglementation nationale, l'UE a ajouté celui de 850 mouvements de fret par an. Ce second critère est absent de la réglementation française et ne figure pas à l'arrêté du 2 avril 2012 fixant le seuil de détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire. Il apparaît par nécessité à l'arrêté du 12 juin 2015 listant les aérodromes français exemptés des règles européennes. Cette dernière liste est désormais mise à jour annuellement par une simple décision publiée au bulletin officiel du ministère chargé des transports (la décision du 24 mai 2016 est la dernière en vigueur à la date de ce rapport). Elle se substitue à celle de l'arrêté initial.

L'absence de ce critère ajoute de la confusion sur l'interprétation des règles nationales. En effet, les aérodromes recevant plus de 850 mouvements de fret annuel et moins de

10 000 passagers annuels n'auraient pas besoin de CSA français, mais doivent détenir un certificat européen. Aucun aérodrome n'entre dans ce cas de figure aujourd'hui, mais cela ne peut être exclu à l'avenir (cf le trafic de l'aéroport de Saint-Nazaire). Cela exclue toute possibilité de juxtaposition réglementaire avec la réglementation européenne et introduit un écart de cohérence entre les logiques de certification française et européenne.

#### **1.3.4. Deux critères d'éligibilité à la réglementation européenne actuellement absents de la réglementation française**

Le critère n°3 qui rend éligibles à la réglementation européenne les aérodromes disposant de procédures d'approche et de départ aux instruments et le critère n°4 qui le complète par l'existence d'une piste revêtue d'au moins 800m ne figurent nulle part dans la réglementation française. Ces critères n'entrent donc pas dans les conditions nécessaires pour la détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire (CSA) français. Sans l'ajout de ces conditions, la superposition du CSA français et du certificat d'aérodrome européen préconisée par le missionné est théoriquement inopérante.

Les aérodromes concernés par un CSA et n'ayant pas besoin d'un certificat d'aérodrome européen sont les aérodromes qui disposent d'une piste à vue et qui reçoivent un trafic de plus de 10 000 passagers annuellement. Ces aérodromes sont principalement situés dans les COM (une vingtaine entre la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie). Les aérodromes des COM ne relevant pas en principe des règles européennes, le nombre de cas n'est en fait que de quelques unités.

La DGAC a opté, afin de combler le vide juridique, pour une solution transitoire consistant à lister les aérodromes relevant de la réglementation européenne et ceux qui en sont exemptés. Ce moyen ne demandait aucune adaptation réglementaire immédiate, mais il a pour inconvénient de complexifier le corpus réglementaire. Ce choix mériterait de ne pas être pérennisé, car il participe à la faible lisibilité des règles nationales actuelles.

#### **1.3.5. Un manque de lisibilité de la réglementation française depuis l'introduction de la réglementation européenne à combler**

La figure 2 qui suit décrit la situation réglementaire française depuis la mise en œuvre de la réglementation européenne.

Elle met en exergue le cas des aérodromes des COM (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Wallis et Futuna) qui étaient déjà traités de façon différenciée du point de vue des règles de certification, avant même l'arrivée des règles européennes.

Elle montre également que l'introduction demandée par la France du critère d'exemption dans le règlement de base européen ne permet pas de réaliser le souhait escompté d'une superposition du CSA français avec le certificat d'aérodrome européen. Pourtant, la délivrance d'un certificat d'aérodrome européen est sous-tendue par des exigences similaires au CSA français. Le CSA nécessite, en autres, que l'exploitant aéroportuaire établisse un manuel d'aérodrome (article R.211-9 du code de l'aviation civile), dont le plan-type est défini par l'arrêté du 10 juillet 2006 et qu'il mette en œuvre un système de gestion de la sécurité au titre de l'arrêté du 19 avril 2011 (en application de l'article R.211-10 du CAC). Par contre, le CSA a une durée de validité de 5 ans (R.211-11) alors que le certificat d'aérodrome européen ne comporte aucune durée de validité.

L'absence des critères 3 et 4 dans la réglementation française participe également à la non superposition potentielle du CSA et du certificat européen.

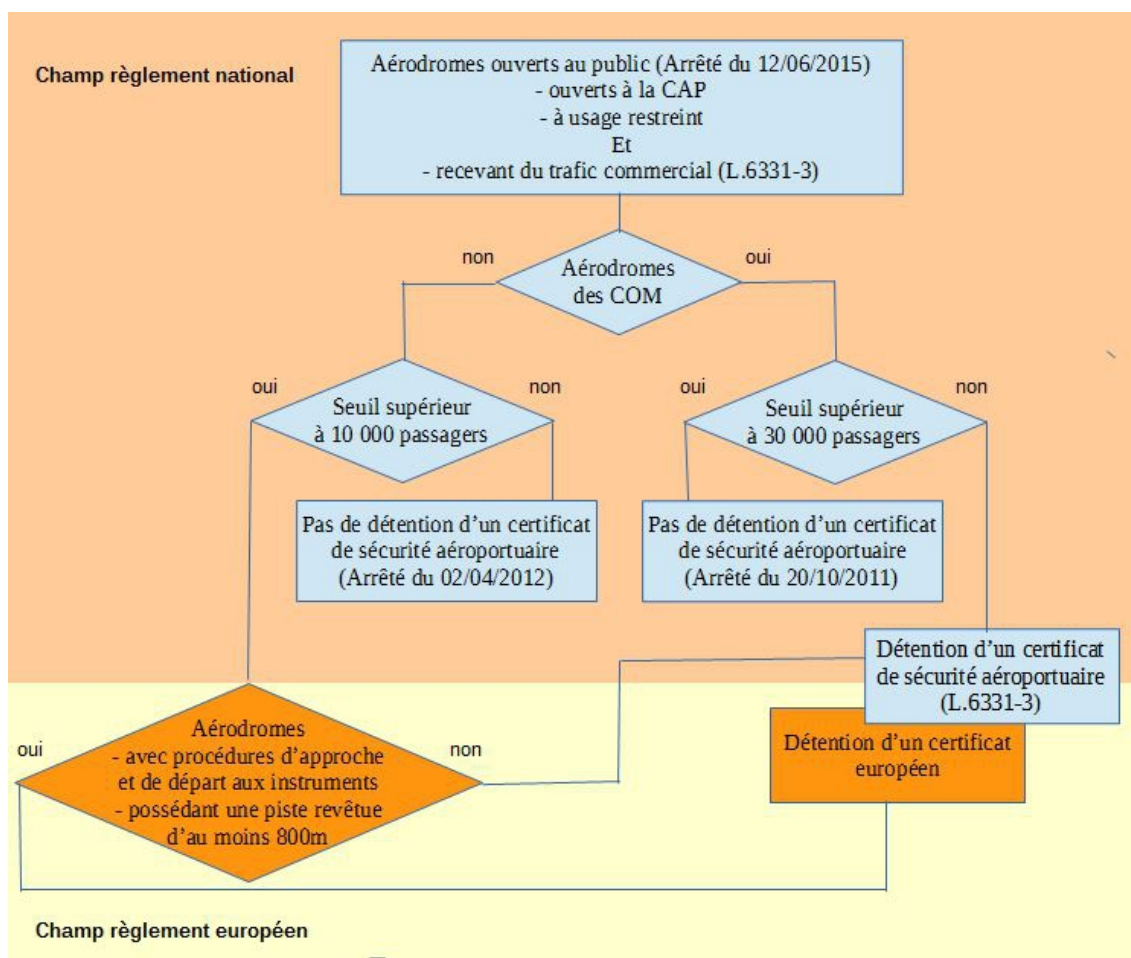


Figure 2 : Structure de la réglementation française

Plusieurs questions se posent, à ce stade :

- Comment juxtaposer les réglementations française et européenne ?
- Quel avenir réserver au certificat de sécurité aéroportuaire français. Faut-il le maintenir ou le faire disparaître ? Quelles implications ?
- Y a-t-il matière à maintenir un traitement différent entre les aérodromes des COM et les aérodromes de métropole et des DROM ?

## **2. Propositions pour une juxtaposition des structures réglementaires française et européenne**

### **2.1. Faire coïncider les critères déclenchant l'obligation de détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire avec ceux du certificat d'aérodrome européen**

La réglementation européenne exige que les aérodromes qui y sont soumis détiennent un certificat d'aérodrome, délivré par l'autorité compétente nationale désignée (en France, la DSAC – direction de la sécurité de l'aviation civile).

La réglementation française impose la détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire aux aérodromes civils recevant du trafic commercial. Elle ne fait référence à aucun moment au certificat européen quand bien même un tel aérodrome tomberait dans le champ des règles européennes.

Le certificat de sécurité aéroportuaire français, on l'a vu, ne couvre pas exactement le même champ que le certificat d'aérodrome européen. Le missionné suggère que les conditions de délivrance du certificat d'aérodrome européen se superposent exactement avec celles du certificat de sécurité aéroportuaire français.

Un décret simple pourrait indiquer que la détention d'un certificat d'aérodrome européen au titre du règlement (CE) n°216/2008 vaut détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire, de manière à ne pas avoir à modifier la partie législative (en particulier le L.6331-3).

*1. Aligner les conditions de délivrance d'un certificat de sécurité aéroportuaire français avec celles du certificat d'aérodrome européen ; introduire par décret que la délivrance d'un certificat d'aérodrome européen vaut certificat de sécurité aéroportuaire.*

### **2.2. Aligner les critères français avec ceux de la réglementation européenne**

#### **2.2.1. Élever le critère d'aérodrome ouvert au public au niveau législatif**

Si l'arrêté du 12 juin 2015 introduit la définition d'aérodrome ouvert au public dans son article 1<sup>er</sup>, afin de répondre de façon urgente à l'absence de cette notion dans le code des transports, il serait pertinent de remonter cette définition au niveau législatif dès que possible, par exemple à l'occasion d'une loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (loi DDADUE). Un article L.6312-3 pourrait ainsi être introduit au code des transports, dans le chapitre II « catégories d'aérodromes ».

*2. Introduire, par exemple à l'occasion d'une loi DDADUE, un article L.6312-3 au code des transports, reprenant la définition d'aérodrome ouvert au public figurant à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 12 juin 2015.*

### **2.2.2. Ajouter le seuil de trafic de 850 mouvements de fret par an dans la réglementation française**

Le règlement de base européen permet d'exclure de son périmètre les aérodromes qui reçoivent moins de 10 000 passagers et moins de 850 mouvements de fret annuel. La France, qui a opté pour cette dérogation, a établi un arrêté listant les aérodromes exemptés au titre du règlement européen. Pour autant, cet arrêté n'exempte pas forcément de certificat de sécurité aéroportuaire ces mêmes aérodromes. Il y a donc un intérêt à introduire le seuil de trafic en matière de fret dans l'arrêté du 2 avril 2012 pour les aérodromes de métropole et des DROM, afin de viser à la superposition du CSA et du certificat d'aérodrome européen.

En outre, il serait judicieux de saisir l'opportunité du basculement de la partie réglementaire du code de l'aviation civile dans le code des transports, pour porter au niveau d'un décret les dispositions de l'arrêté précité pour une mise en conformité avec les dispositions du L.6331-3 du code des transports.

*3. Ajouter dans l'arrêté du 2 avril 2012 au seuil de trafic de 10 000 passagers par an le seuil minimum de trafic de 850 mouvements de fret annuel pour relever d'un certificat de sécurité aéroportuaire ; élever cet arrêté, lors de la codification, au niveau d'un décret en application du L.6331-3 du code des transports.*

### **2.2.3. Aligner les deux seuils de trafic passagers existant selon la localisation de l'aérodrome et déclenchant la détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire**

Le missionné propose d'aligner le seuil déclenchant la détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire pour les aérodromes des COM (30 000 passagers annuels) avec ceux de la métropole (plus de 10 000 passagers par an ou plus de 850 mouvements de fret annuel).

La réglementation nationale ne semble pas s'appuyer sur une justification fondée sur les risques pour conduire à cette différence de traitement entre aérodromes de métropole et aérodromes des COM. La délivrance du certificat de sécurité aéroportuaire (CSA) français a pour objectif d'encadrer les caractéristiques minimales nécessaires pour assurer un haut niveau de sécurité lorsqu'un aéroport reçoit du trafic commercial au-delà d'un certain seuil de mouvements commerciaux. Le L.6331-3 ne prévoit d'ailleurs qu'un seul seuil. Ce seuil de 30 000 mouvements devrait a priori disparaître dans un délai à définir en fonction de la planification des mises en conformité nécessaires et de leur impact économique. Il conviendrait alors d'abroger l'arrêté du 20 octobre 2011 concernant les COM à l'issue de la date retenue pour l'alignement des seuils.

Actuellement une vingtaine d'aérodromes dépasse le seuil des 30 000 mouvements annuels dans les COM. L'abaissement de ce plafond conduit à étendre le CPA à environ 5 aérodromes supplémentaires.

*4. Arrêter une date pour unifier le seuil de certification des aérodromes des COM avec celui des aérodromes de métropole et des DROM, date à l'issue de laquelle l'arrêté du 20 octobre 2011 serait abrogé.*

### **2.2.4. Introduire les critères 3 et 4 du règlement européen dans les règles nationales**

Pour créer les conditions d'une juxtaposition réglementaire avec les règles européennes, les critères de procédures d'approche et de départ aux instruments et de

piste revêtue de plus de 800m, figurant au règlement de base européen, devraient également être introduites au L.6331-3 du code des transports en tant que critères de détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire. Cette solution nécessite un vecteur législatif. Ce pourrait être introduit à l'occasion d'une loi DDADUE.

En l'absence d'un tel vecteur, une solution alternative consisterait, dans un premier temps, à ajouter ces critères à l'arrêté du 2 avril 2012 sur les seuils de trafic.

*5. Insérer au L.6331-3 du code des transports ou, à défaut, dans l'arrêté du 2 avril 2012, pour un aéroport devant relever d'un certificat de sécurité aéroportuaire, les conditions cumulatives de disposer de procédures d'approche ou de départ aux instruments et d'une piste revêtue d'au moins 800 m.*

### **2.2.5. Faire disparaître la limitation de la durée de validité de 5 ans du certificat de sécurité aéroportuaire**

Dans la mesure où la superposition des certificats européen et français est retenue, il est nécessaire de mettre en cohérence le code de l'aviation civile avec les dispositions du règlement (CE) n°216/2008.

En application du L.6331-3 du code des transports, l'article R.211-11 du code de l'aviation civile définit une durée de validité limitée à 5 ans pour le certificat de sécurité aéroportuaire. Le certificat européen, quant à lui, n'a pas de durée de validité. La mise en œuvre de la recommandation n°1 nécessite d'en aligner les conditions de validité.

Il serait judicieux de revoir les dispositions de l'article R.211-11 en s'inspirant des conditions figurant au règlement européen (UE) n°139/2014, annexe III, article ADR.OR.B.035 (maintien de la validité du certificat).

*6. Revoir, à l'occasion de la codification des décrets dans le code des transports, l'article R.211-11 afin d'aligner les conditions de durée de détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire avec celles relevant du certificat d'aérodrome européen.*

### **2.2.6. Respecter les exigences essentielles du règlement de base européen pour les aérodromes exemptés**

Sur les 107 aérodromes entrant dans le champ d'application du règlement (CE) n°216/2008 et identifiés par la décision du 24 mai 2016, 50 aérodromes font l'objet de l'exemption prévue en dérogation au règlement européen car recevant moins de 10 000 passagers ou 850 mouvements de fret annuels.

Ces aérodromes restent alors soumis à la certification nationale, sous réserve qu'ils soient conformes aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le règlement de base. Dans le cas contraire, la Commission européenne est en droit de remettre en question cette dérogation.

Or les objectifs généraux en matière de sécurité sont fixés à l'annexe V bis « exigences essentielles relatives aux aérodromes » :

- En matière d'exploitation et de gestion, l'exploitant d'aérodrome doit en particulier
  - détenir un plan d'urgence d'aérodrome ;
  - des guides d'entretien de ses équipements contenant les instructions de maintenance.
- En matière de systèmes de gestion, il doit disposer :

- d'un système de gestion couvrant les structures organisationnelles et la gestion des compte-rendus et d'analyse des événements ;
- d'un manuel d'aérodrome où figure ses procédures d'exploitation.

Ces exigences ne s'imposent dans la réglementation française que pour les aérodromes relevant d'un certificat de sécurité aéroportuaire. C'est pourquoi, pour ne pas courir le risque d'une remise en cause par la Commission européenne de la dérogation accordée par la France, le missionné conseille d'étendre le champ de l'article R.211-9 (production d'un manuel d'aérodrome) et R.211-10 (mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité) aux aérodromes relevant des conditions d'exemption figurant au à l'article 4, paragraphe 3 bis, du règlement (CE) n°216/2008 et par parallélisme, aux aérodromes des COM répondant à ces mêmes critères.

Il convient de noter que les dispositions figurant dans les exigences essentielles européennes enlèvent de l'intérêt à l'introduction du seuil des 10 000 passagers demandée par la France pour exempter une partie de ses aérodromes d'une certification européenne. Le seuil d'exemption permet cependant de rendre plus proportionnelles certaines exigences en matière de contenu du manuel d'aérodrome ou d'application du système de gestion de la sécurité (SGS), selon le niveau de trafic commercial fréquentant l'aéroport.

*7. Appliquer les objectifs généraux de sécurité figurant dans les exigences essentielles du règlement de base européen aux aérodromes exemptés de certificat européen et par parallélisme aux aérodromes des COM répondant à ces mêmes critères d'exemption.*

### 3. Propositions d'adaptation des règles nationales de sécurité

Les recommandations précédentes visent à restructurer notre réglementation nationale pour la rendre juxtaposable avec la réglementation européenne. Le schéma en figure 3, décrit la construction proposée dans la suite de ce chapitre.

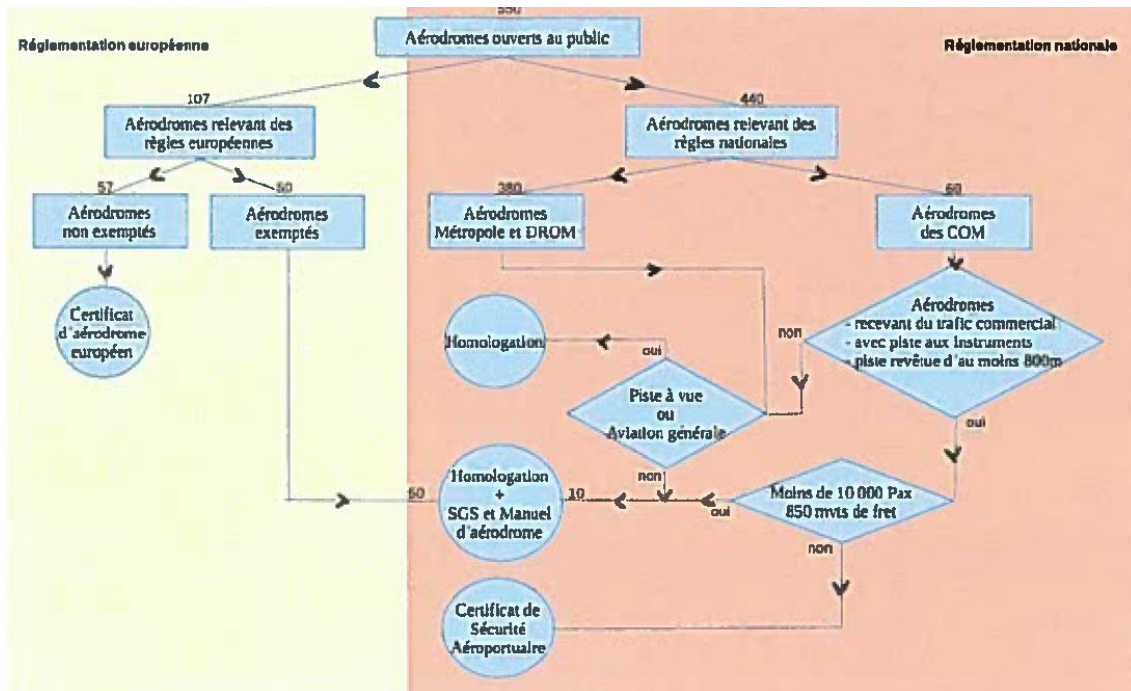


Figure 3 : Structure réglementaire française issue des propositions du chapitre 2

Les règles nationales actuelles sur les aéroports ont trait principalement à leur conception par une description des caractéristiques physiques auxquelles ces aéroports doivent se conformer. Les dispositions de l'arrêté TAC sur les caractéristiques techniques des aéroports et de l'arrêté CHEA sur les conditions de leur homologation figurent essentiellement dans l'IR ADR (*Implementing rules aerodromes*) de la Commission européenne, à la partie ADR.OR.B « Certification », complétées par les spécifications de certification de l'AESA sur la conception des aéroports.

Les évolutions réglementaires issues des groupes de travail de l'OACI conduisent inéluctablement à revoir régulièrement les normes nationales. L'Union européenne fera de même pour les siennes afin de respecter les obligations de ses États membres vis-à-vis de l'OACI.

À ce stade, la DGAC doit s'interroger sur la manière la plus efficace de maintenir à jour la réglementation nationale à venir. Doit-elle conserver une réglementation nationale spécifique et la faire évoluer parallèlement à la réglementation OACI et européenne ou n'est-il pas préférable de rapprocher la réglementation française de la réglementation européenne ?

Du point de vue de la simplification réglementaire, la solution optimale serait un rapprochement des structures réglementaires.

Trois avantages à ce choix :

- un effet de seuil atténué ;
- une meilleure lisibilité ;
- plus de risque d'un « mille-feuille réglementaire ».

Deux inconvénients :

- une référence implicite à des textes de l'AESA en langue anglaise ;
- la difficulté d'aligner les règles dans les COM avec celles de l'UE.

Le missionné soutient le choix d'un rapprochement des règlements. Les recommandations qui suivent se placent dans cette perspective. Elles peuvent faire l'objet d'une deuxième étape dans le travail de refonte réglementaire qu'elles impliquent.

Viser un alignement des règles nationales avec celles de l'UE passe par la constitution d'une structure réglementaire similaire et la reprise de règles de haut niveau identiques.

Deux conditions sont nécessaires.

La première consiste à unifier les règles des COM avec celles applicables en métropole. Conserver, comme aujourd'hui, des règles différentes dans les COM reviendrait à conserver, pour le domaine des aéroports uniquement, des règles différentes au niveau de la République française de celles des aéroports métropolitains et des DROM qui relèvent des règles de l'UE. Cette particularité conduit nécessairement à déclarer à l'OACI ces différentes réglementations pour chacune des COM. Ce travail, très lourd, n'est pas réalisé par les COM qui ont pourtant en charge désormais leur propre législation.

La seconde conduit à retenir comme référence réglementaire les règles de l'UE (y compris les spécifications de certification et les moyens acceptables de conformité édictés par l'AESA) et à n'introduire dans la réglementation nationale que la liste des dispositions réglementaires européennes auxquelles il est souhaitable de déroger en fonction d'une proportionnalité en termes de niveau de sécurité visé, en corrélation avec le type de trafic fréquentant l'aéroport.

### **3.1. Unifier les règles des COM avec celles de l'UE s'appliquant en métropole et dans les DROM**

La solution d'unification des règles des COM avec celles de métropole et des DROM s'impose. Elle a déjà été réalisée, par exemple dans le domaine des personnels navigants, par le biais de la loi n°2015-1268 du 14 octobre 2015 d'actualisation du droit des outre-mer. Elle nécessite un vecteur législatif, procédure lourde, qu'il faudrait probablement promouvoir dans le cadre d'une loi de simplification.

Il conviendrait d'ajouter un article L.6331-4 ainsi rédigé :

*« Les aéroports sont soumis au présent titre et aux dispositions du règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n°1592/2002 et la directive 2004/36/CE, ainsi qu'aux dispositions des règlements pris pour son application par la Commission européenne. »*

Cet article permettrait d'étendre, par une procédure déjà employée dans d'autres domaines de l'aviation civile, au livre VII « dispositions propres à l'outre-mer » de la sixième partie du code des transports, son application aux différentes COM concernées (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Wallis et Futuna). Il suffirait de

reproduire la formule ci-dessous, déjà consacrée par le Conseil d'État, au chapitre III : « Les aérodromes » de chaque COM :

*« Pour l'application à la COM X de l'article L.6331-4, les mots : "dispositions du règlement" sont remplacés par les mots : "règles applicables en métropole en vertu des dispositions du règlement". ».*

*L'autorité administrative compétente peut accorder des dérogations aux exigences de fond précisées dans ces règles, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne réduisent pas le niveau de sécurité.*

*Lorsqu'un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application des règles applicables en métropole en vertu des règlements pris pour l'application du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE peut être obtenu par d'autres moyens, l'autorité administrative compétente peut prendre un arrêté portant dérogation à ces règles et fixant les conditions associées ».*

Cette formule étend les règles de sécurité concernant les aérodromes à tous les territoires de la République française, sans ôter tout pouvoir et latitude réglementaires aux COM d'y déroger, tant qu'il peut être démontré que le niveau de sécurité qui en découle est équivalent à celui retenu au niveau international.

*8. Rendre applicables aux COM les règles européennes sur les aérodromes comme elles s'imposent aux aérodromes de métropole et des DROM.*

### **3.2. Revoir les dispositions réglementaires françaises sur la base de celles de l'UE et de l'AESA**

La réglementation européenne sur les aérodromes couvre toutes les dispositions réglementaires introduites par la réglementation internationale. Les deux décisions, l'une relative aux spécifications de certifications (« CS »), l'autre aux moyens acceptables de conformité (« AMC ») en précisent l'application. Les AMC ont trait aux exigences s'appliquant aux autorités et aux organisations ainsi qu'aux exigences opérationnelles. Elles complètent le règlement de base (CE) n°216/2008 et l'IR ADR.

Les dispositions de l'arrêté TAC et de l'arrêté CHEA se retrouvent, en particulier, dans les « CS » de l'AESA. La coexistence de règles européennes et nationales visant les mêmes objectifs de sécurité est à éviter. Une abrogation de ces arrêtés au profit d'un renvoi aux règles européennes paraît hautement souhaitable pour une simplification et une mise en cohérence réglementaire selon les principes exposés précédemment.

La DGAC s'est d'ailleurs penchée sur les difficultés engendrées par la substitution partielle des règles nationales par les règles européennes en publiant sur le site du ministère une note d'information technique « dispositions de la réglementation nationale dans le domaine CHEA concernant les aérodromes détenant un certificat européen ». Elle y souligne la particularité du CHEA d'être applicable non seulement aux exploitants d'aérodromes, mais également aux prestataires de services de navigation aérienne (PSNA). Le missionné attire donc l'attention, lors de l'abrogation de ces arrêtés, sur la nécessité de reprendre les dispositions qui ne relèvent pas du domaine propre aux aérodromes dans un texte réglementaire spécifique.

Un décret simple devrait être pris par la DGAC, parallèlement à l'abrogation de ces arrêtés, pour préciser la façon dont elle entend faire appliquer les règles européennes aux aérodromes relevant de sa seule compétence réglementaire. Ce décret assurerait ainsi un continuum avec la réglementation européenne. Il aurait pour vocation d'établir une hiérarchisation des contraintes réglementaires.

Ce travail ne peut s'effectuer qu'en partenariat avec les parties prenantes et en particulier avec les exploitants d'aérodrome. Le présent rapport n'aborde donc pas la

manière de réaliser cette hiérarchisation. Il se limite à proposer une classification qui en formerait le socle.

### **3.3. Classer les aérodromes nationaux en fonction de caractéristiques de sécurité qui leur sont rattachables**

Pour mémoire, les aérodromes français étaient rangés en deux catégories, les aérodromes recevant du trafic commercial et dont le trafic dépasse 10 000 passagers par an et les autres. Les aérodromes recevant du trafic commercial nécessitent de la part de l'exploitant d'aérodrome la détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire. Ce certificat recouvre à la fois la vérification que l'exploitant d'aérodrome a pris les dispositions permettant d'assurer une exploitation de son aérodrome en toute sécurité et que son infrastructure est conforme aux normes en vigueur. Pour les autres aérodromes, il n'est vérifié que la seule conformité aux normes et procédures d'exploitation, au travers d'une homologation.

Le champ de la réglementation française est désormais restreint :

- 1) aux aérodromes privés ;
- 2) aux aérodromes réservés à l'usage d'administration de l'État ;
- 3) aux aérodromes ouverts au public ne relevant pas des règles de l'UE.

C'est cette dernière catégorie qui fait l'objet de l'analyse qui suit.

#### **3.3.1. Un classement selon l'infrastructure offerte : existence ou non d'une piste aux instruments**

Hormis les aérodromes des COM qui continueront de relever d'un certificat de sécurité aéroportuaire français et dont les exigences de délivrance mériteraient d'être similaires à celles du certificat européen, les contraintes réglementaires françaises les plus élevées doivent s'appliquer aux aérodromes exemptés qui auraient dû relever des règles de l'UE : il s'agit des aérodromes recevant du trafic commercial, dotés de procédures aux instruments, possédant une piste revêtue d'au moins 800m et dont le trafic est inférieur à 10 000 passagers ou 850 mouvements de fret par an.

La classification ne doit pas conduire à créer un trop grand nombre de catégories d'aérodromes. En effet les problèmes ne se posent qu'aux interfaces. Pour les exploitants d'aérodrome, les enjeux sont essentiellement d'ordre économique, car un basculement d'une catégorie à une autre engendre des contraintes réglementaires nouvelles coûteuses.

A priori le fait qu'un aérodrome reçoive ou non du trafic commercial n'a pas de raison d'influer sur ses caractéristiques physiques. En outre, les caractéristiques physiques d'un aérodrome de même que son balisage sont moins directement influencées par sa longueur de piste que par le type d'approche qui y est associée.

Aussi le missionné propose-t-il de hiérarchiser les aérodromes en fonction du facteur le plus structurant dans les critères retenus par l'UE, à savoir l'existence de procédures aux instruments.

Il en découle, en première approche, que les aérodromes ouverts au public et répondant à des règles purement nationales pourraient dès lors se hiérarchiser de la façon suivante :

- les aérodromes exemptés des règles de l'UE (disposant de procédures aux instruments, possédant une piste revêtue d'au moins 800m et recevant du trafic commercial inférieur à 10 000 passagers ou 850 mouvements de fret par an) ;

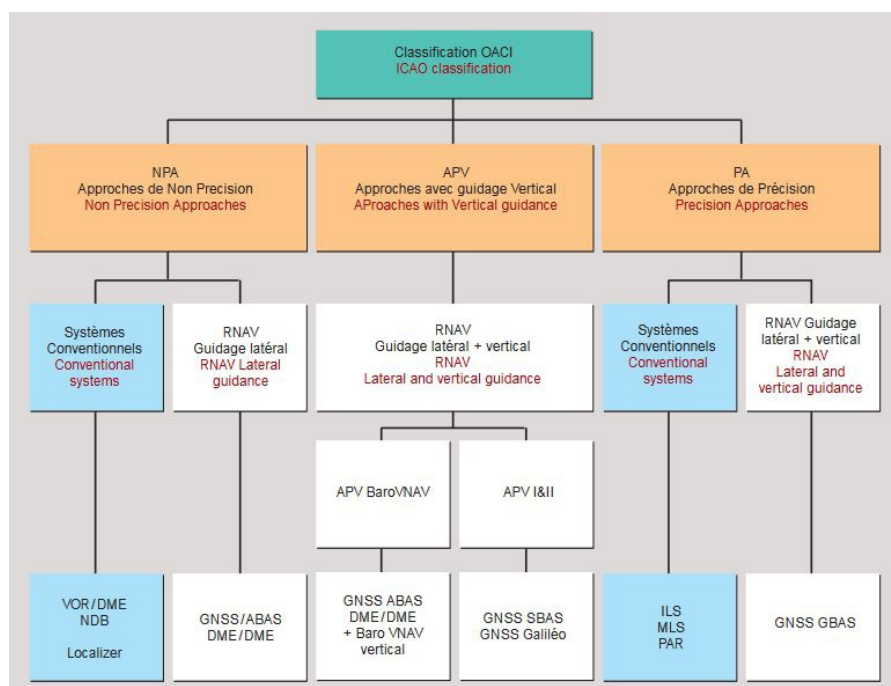
- les aérodromes disposant de procédures aux instruments et :
  - soit possédant une piste revêtue de moins de 800m ou d'une piste non revêtue (en herbe) et recevant du trafic commercial ;
  - soit ne recevant pas de trafic commercial ;
- les aérodromes non dotés de procédures aux instruments (avec pistes à vue).

Avant d'arrêter un tel classement, le fait d'avoir des règles de sécurité différentes pour les aérodromes exemptés des règles de l'UE et les aérodromes disposant de procédures aux instruments, recevant du trafic commercial mais ne disposant pas d'une piste revêtue de plus de 800m mérite réflexion.

L'annexe 6 de l'OACI définit trois catégories d'approche aux instruments (cf tableau ci-après). Les approches 2D-Type A, sans guidage vertical (dites approches classiques ou de non précision) classées sous l'acronyme NPA, les approches 3D-Type A, avec guidage vertical barométrique ou SBAS (satellite based augmentation system) dénommées APV (pour Approach with vertical guidance), les approches 3D-Type B, avec guidage vertical (approches de précision de catégorie I, II et III). La catégorie des approches APV a été ajoutée récemment avec l'introduction des procédures satellitaires.

La figure 4 montre en bleu les types d'approches aux instruments traités par l'annexe 14 de l'OACI relative aux aérodromes (approches classiques et approches de précision). En blanc figurent les nouvelles formes d'approche satellitaires (GNSS). Il n'a pas encore été développé pour ces dernières de dispositions spécifiques en ce qui concerne les aides visuelles associées.

Figure 4 : Les différentes procédures aux instruments



Ces procédures satellitaires se développent aujourd'hui avec d'autant plus de rapidité qu'elles conduisent à des investissements au sol sans commune mesure avec les aides radioélectriques traditionnelles. Pour autant, ces procédures ne peuvent pas s'affranchir d'aides visuelles en adéquation avec les minima de visibilité météorologique qui leur sont associés.

Si l'annexe 14 de l'OACI n'a pas été mise à jour pour la catégorie d'approche APV, tant en ce qui concerne les caractéristiques physiques que les aides visuelles associées, les règles de l'UE sont également muettes aujourd'hui à ce sujet, ce qui posera des difficultés, lorsque des pistes dotées de ce type d'approche devront avoir à se conformer à de futures normes.

La question d'une hiérarchisation alternative conduit à étudier le cas des approches aux instruments pour :

- 1) les aérodromes dotés de pistes de moins de 800m et disposant de procédures APV ;
- 2) les aérodromes dotés de pistes de moins de 800m et disposant de procédures NPA. Les aérodromes dotés de pistes avec approche de précision nécessitant des aides visuelles non adaptées à des longueurs de piste inférieures à 800m, elles sont donc exclues de cette analyse.

Les procédures aux instruments ont pour rôle d'offrir aux transporteurs aériens des hauteurs de décision plus basses leur garantissant de pouvoir atterrir par de plus faibles conditions de visibilité météorologiques. Ces conditions de visibilité entraînent corrélativement des dispositifs de balisage adaptés assurant de percevoir la piste dans ces mêmes conditions météorologiques à la hauteur de décision. À ces procédures sont donc liés des coûts d'infrastructure (en matière d'aides visuelles en particulier). Il est donc fortement improbable que le choix soit fait, dans ces conditions, de doter une piste de moins de 800m d'une procédure APV alors que par ailleurs la réglementation afférente n'est pas encore connue. Il n'en existe à ce jour en France aucun exemple connu. Le missionné recommande, si le cas devait se produire, de faire relever ces aérodromes des règles du niveau supérieur. Le raisonnement peut être étendu aux approches classiques (NPA).

Pour autant, rien n'empêche de doter de telles procédures les aérodromes qui le souhaiteraient, sans avoir à imposer corrélativement les infrastructures qui en découlent. Dans ce cas, leurs pistes relèvent alors des caractéristiques des pistes « à vue », qu'elles reçoivent ou non du trafic commercial. Il en résulte alors un niveau de service très dépendant de la météorologie. Un aéronef qui utiliserait un aérodrome avec une piste à vue (qu'il soit ou non pourvu d'un service de circulation aérienne) ne peut s'intégrer dans le circuit d'aérodrome qu'après avoir tenu compte du trafic existant. Bien qu'un arrêté national stipule qu'un aéronef s'annonçant sur la fréquence de l'aérodrome comme suivant une procédure aux instruments est prioritaire, l'UE n'a pas repris cette considération. L'intégration dans le circuit d'aérodrome doit se faire dans des conditions météorologiques de vol à vue et en fonction du trafic existant, quand bien même un service AFIS (d'information de vol) serait présent. C'est dire le peu de gain qu'une procédure aux instruments peut apporter dans ce cas. Néanmoins, de tels cas semblent exister en Polynésie française.

Le critère tel que libellé par l'UE « d'aérodromes dotés de procédures aux instruments » est donc ambigu, car il n'associe pas clairement la notion d'infrastructure piste au type de procédure. Il aurait été préférable de parler de pistes dotées de procédures aux instruments ou de pistes aux instruments, comme le fait l'OACI. Néanmoins, il faut interpréter le règlement de base de l'UE dans le sens retenu par l'OACI. Les définitions figurant dans le règlement (UE) n°139/2014 reprennent d'ailleurs celles de l'OACI.

En définitive, la classification préconisée pourrait s'établir en deux niveaux de la façon suivante :

- les aérodromes exemptés de la réglementation UE + tous les autres aérodromes dotés d'une piste aux instruments quel que soit le seuil de trafic commercial (passager ou fret)<sup>1</sup> ;
- les aérodromes avec piste à vue et recevant du trafic commercial + les aérodromes d'aviation générale ne recevant pas de trafic commercial avec piste à vue ou avec piste aux instruments<sup>2</sup>.

Cette classification à introduire par décret au titre de l'article L.6331-2 du code des transports, pourrait être complétée, par arrêté, par une hiérarchisation des règles de sécurité, en particulier dans le domaine des infrastructures. Le premier niveau pourrait, entre autres, accepter de déroger à certaines caractéristiques physiques issues de règles de l'UE, comme la présence d'aires de sécurité de fin de piste (RESA), disposition prévue par l'OACI que la France ne mettait pas en œuvre avant l'application des règles européennes. Le second niveau pourrait également offrir d'autres flexibilités, de manière à ne pas compromettre l'activité aviation générale (pas de SGS ni de manuel d'aérodrome, par exemple). Un tel travail doit se faire en collaboration avec les exploitants d'aérodromes et les représentants de l'aviation générale et d'affaires. Un suivi des événements de sécurité, dans le cadre du plan de sécurité de l'État (PSE), sera nécessaire pour valider les choix effectués.

L'édiction de ces règles, en négatif de celles de l'UE, concernerait à la fois la conception des aérodromes et leur exploitation. Le missionné recommande de regrouper ces règles dans un même texte qui ferait notamment miroir aux CS de l'AESA, en substitution des arrêtés TAC et CHEA, de manière à avoir une structure réglementaire lisible et formant un continuum avec celle de l'UE.

En revanche, il considère qu'il n'y a pas de raison de remettre en cause la logique actuelle visant d'une part à certifier les aérodromes relevant des règles de l'UE ou d'un certificat de sécurité aéroportuaire pour les COM et d'autre part à suivre une procédure d'homologation, comme c'est le cas actuellement pour les autres aérodromes.

### **3.3.2. Un classement selon le type d'exploitation : mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité adapté**

La sécurité sur un aérodrome ne repose pas exclusivement sur ses caractéristiques physiques et l'infrastructure qui y est déployée.

En 2014, la DSAC a publié sur le site de la DGAC une note d'information technique intitulée « application de la surveillance basée sur l'identification des risques au domaine aéroports ». Cette note identifie un certain nombre de risques qu'un exploitant d'aérodrome doit maîtriser : le suivi des obstacles dans les trouées d'envol ou d'atterrissage, les incursions sur l'aire de manœuvre liées à l'activité de l'exploitant, le péril aviaire, le péril animalier terrestre, la gestion de situations météorologiques dégradées (conditions hivernale, vent), la détection d'objets dangereux lors des inspections de piste, les risques de collisions au sol et ceux liés au souffle d'un avion.

Face à ces risques généraux, l'exploitant d'aérodrome doit mettre en place un système proactif de gestion de ses risques qui prenne en compte son degré d'exposition et un dispositif de traitement des événements qui assure une atténuation des risques ainsi

---

<sup>1</sup> L'existence de tels aérodromes est assez théorique mais permet de couvrir l'ensemble des cas possibles.

<sup>2</sup> L'existence de tels aérodromes est théorique et temporaire, car survenant après un déclassement et le temps de la disparition du service de circulation aérienne.

identifiés. Il doit également disposer d'un contrôle interne de sa conformité réglementaire et un suivi des changements.

Ce dispositif de maîtrise des risques est désormais un concept repris au niveau international par l'OACI au travers d'une annexe qui lui est dévolue (Annexe 19). Elle consacre la nécessité de disposer de règles nationales concernant les aéroports qui prennent en compte une gestion de la sécurité au niveau de l'exploitation. L'AESA a développé dans la partie OR de ses AMC une série de dispositions auxquelles doivent répondre les exploitants d'aéroport en charge d'aéroports relevant des règles de l'UE. Le missionné estime que pour les aéroports recevant du trafic commercial et hors champ des règles de l'UE, de telles exigences doivent être transposées de façon proportionnée, à l'instar des caractéristiques liées à l'infrastructure.

Comme précédemment proposé pour les arrêtés TAC et CHEA, il devrait se substituer à l'arrêté du 19 avril 2011, un arrêté pris en application du R.211-10 du code de l'aviation civile et relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité (SGS) par les exploitants d'aéroport, qui identifierait selon la catégorie dans laquelle est classé l'aéroport, les obligations relevant de son exploitant.

Son contenu pourrait s'établir :

- soit en creux par rapport aux règles de l'AESA en dérogeant aux OR (exigences concernant les exploitants d'aéroport) définies dans sa sous-partie D de façon graduelle en fonction du classement de l'aéroport (aéroport relevant d'un CSA, aéroport exempté ou aéroport d'aviation générale)
- soit en faisant le choix d'en décrire explicitement les obligations selon la catégorie d'aéroport retenue. Le niveau le plus élevé de SGS renverrait aux règles de l'UE.

Afin de mettre en cohérence la réglementation nationale avec les principes précédents, il conviendrait que le décret relatif au classement des aéroports renvoie également à un arrêté traitant en particulier de la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants des aéroports.

*9. Introduire par décret, au titre du L.6331-2, une classification en trois catégories des aéroports relevant des règles nationales et renvoyant à des arrêtés les règles de sécurité s'y appliquant en matière de conception et d'exploitation ; établir les arrêtés en référence aux règles européennes, en n'y faisant figurer que les seules dispositions auxquelles chaque catégorie peut déroger.*

## 4. Synthèse

Les tableaux ci-dessous synthétisent le classement des aérodromes français avant et après application des recommandations du présent rapport :

Tableau 1 : Réglementation française AVANT introduction des règles européennes

| Type d'aérodrome                                                                    | Aérodromes de Métropole et des DROM                 | Aérodromes des COM                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Aérodrome civil accueillant un trafic commercial de plus de 30 000 passagers par an | Détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire | Détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire |
| Aérodrome civil accueillant un trafic commercial de plus de 10 000 passagers par an | Détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire | Homologation pistes                                 |
| Autres aérodromes                                                                   | Homologation pistes                                 | Homologation pistes                                 |

Tableau 2 : Réglementation française révisée APRES mise en cohérence avec les règles européennes

| Type d'aérodrome                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Aérodromes de métropole et des COM soumis aux règles de l'UE | Aérodromes soumis aux règles nationales                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aérodrome ouvert au public, offrant des services commerciaux de transport aérien, avec procédures d'approche et de départ aux instruments, possédant une piste revêtue d'au moins 800m et recevant plus de 10 000 passagers ou plus de 850 mouvements de fret par an.                                                                                                    | Détention d'un certificat européen                           | COM seulement :<br>Détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire<br>(mêmes exigences que le certificat européen) |
| Aérodrome ouvert au public, offrant des services commerciaux de transport aérien, avec procédures d'approche et de départ aux instruments, possédant une piste revêtue d'au moins 800m et recevant moins de 10 000 passagers ou moins de 850 mouvements de fret par an<br>+<br>Aérodrome recevant du trafic commercial ne possédant pas de piste revêtue de plus de 800m |                                                              | Homologation<br>+<br>Manuel d'aérodrome simplifié<br>+<br>SGS simplifié                                                |
| Aérodromes accueillant du trafic commercial avec piste à vue<br>+<br>Aérodromes d'aviation générale (ne recevant pas de trafic commercial et avec piste à vue ou aux instruments)                                                                                                                                                                                        |                                                              | Homologation                                                                                                           |

### Nota :

– L'homologation consiste à vérifier la seule conformité aux règles de conception et d'exploitation

– La certification consiste, en complément de l'homologation, à vérifier la gestion proactive de la sécurité de l'aérodrome par l'exploitant d'aérodrome. Cette gestion proactive recouvre une gestion de la sécurité (SGS), des programmes de formation et de vérification des compétences des agents, des modalités de coopération avec les organisations en interface et la compilation dans un manuel d'aérodrome de toutes les instructions et procédures nécessaires à l'exploitation.

## Conclusion

Sur les 550 aérodromes français, seuls 107 aérodromes relèvent désormais de la réglementation européenne. Paru fin 2014, le règlement européen (UE) n°139/2014 de la Commission européenne se substitue pour ces aérodromes aux règles nationales, mais son champ étant plus restreint, il ne permet pas l'abrogation de la législation existante.

Le maintien des règles nationales et la classification française actuelle des aérodromes s'accommodent difficilement des règles européennes et conduisent à un manque de lisibilité entre les deux législations.

Le missionné propose donc une nouvelle classification pour les aérodromes relevant de la réglementation française qui tient compte d'une démarche de juxtaposition avec les règles européennes et établit une progressivité des objectifs de sécurité en fonction du type de trafic fréquentant l'aérodrome. Le premier niveau, le plus exigeant, serait constitué des aérodromes des COM relevant d'un certificat de sécurité aéroportuaire et dont les exigences correspondraient à celles de l'UE, le second regrouperait les aérodromes entrant dans les critères d'exemption prévus par l'UE, le dernier niveau comprendrait les autres aérodromes (ceux dotés d'une piste à vue et recevant du trafic commercial et les aérodromes d'aviation générale).

Bien qu'il faille envisager un vecteur législatif pour certaines de ces modifications, les propositions d'amendements des règles françaises figurant au présent rapport visent avant tout à une mise en œuvre rapide.

Les propositions relèvent de deux types d'action :

- saisir l'opportunité du transfert du code de l'aviation civile dans le code des transports, de la partie réglementaire pour apporter les modifications nécessaires à la création du continuum entre les règles européennes et françaises ;
- revoir les dispositions actuelles en matière d'infrastructure et d'exploitation des aérodromes pour établir un socle réglementaire constitué en référence aux règles européennes et en n'y introduisant que celles auxquelles il est possible de déroger. Cette action nécessite de travailler avec la profession sur l'établissement de cette progressivité.

Le rapport ne remet pas en cause les processus de certification des exploitants d'aérodrome et l'homologation des pistes qui existaient. Par contre il conseille de relever le niveau de sécurité des aérodromes que la France a décidé d'exempter des règles de l'UE et d'avoir un même socle de règles de sécurité aussi bien pour les aérodromes de métropole et des DROM que des COM. Les COM conservent toutefois le pouvoir réglementaire de déroger aux règles en s'assurant de respecter un niveau de sécurité équivalent.

Enfin, il n'a pas paru d'un intérêt particulier, pour éclairer les propositions formulées dans ce rapport, de faire des comparaisons avec la situation d'autres pays européens. En effet, les autorités nationales ont jusqu'au 31 décembre 2017 pour mettre en application le règlement n°139/2014. Leur préoccupation principale consiste

actuellement, comme c'est le cas en France, à la mise en conformité des aérodrômes relevant désormais des règles de l'UE avant de revoir leur propre réglementation.

**Thierry LEMPEREUR**

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'T' and 'L' followed by a horizontal line.

Ingénieur général  
des ponts, des eaux  
et des forêts

# Annexes

# 1. Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le - 8 MARS 2016

Le directeur général

Le directeur général

à

Madame la vice-présidente du conseil général de l'environnement et du développement durable

Nos réf. : 160174/DG  
Affaire suivie par : Geneviève MOLINIER  
Genevieve.molinier@aviation-civile.gouv.fr  
Tél. : 01 58 09 40 06 - Fax : 01 58 09 45 13

**Objet :** Réglementation technique applicable sur les aéroports non soumis à la réglementation européenne.

Le règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil, et notamment son article 4, soumet les aéroports ouverts au public sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien et qui disposent de procédures d'approche aux instruments et de pistes revêtues de plus de 800m (ou exclusivement utilisés par des hélicoptères), à des exigences communes en matière de sécurité. Celles-ci sont définies dans le règlement (CE) 216/2008 et dans le règlement européen 139/2014 établissant les règles de mise en œuvre pour les aéroports soumis au Règlement (CE) n°216/2008.

Les États membres ont cependant la possibilité, par voie de dérogation, de décider d'exempter les aéroports qui ne reçoivent pas plus de 10 000 passagers commerciaux par an et pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année. La France a fait ce choix.

Ces aéroports sont donc soumis à la réglementation française préexistante au règlement européen 139/2014 établissant les règles de mise en œuvre pour les aéroports soumis au Règlement (CE) n°216/2008. Cette réglementation nationale (arrêtés « TAC » et « CHEA »), conçue de manière différente, peut potentiellement être plus contraignante que la réglementation européenne applicable aux aéroports de plus de 10 000 passagers. Ainsi, certaines de ses dispositions ne sont pas adaptées aux pistes à vue. De plus, l'arrêté CHEA comprend des dispositions applicables par le prestataire de navigation aérienne d'une part et par l'exploitant d'aéroport d'autre part, relatives à l'exploitation en conditions de visibilité réduite (LVP) qui ne sont pas encore couvertes par la réglementation européenne. Elle établit le principe d'homologation des pistes, cependant elle n'intègre pas de dispositions spécifiques concernant les pistes avec approches GNSS. Les règles d'infrastructures pour les terrains exemptés, en revanche, ne semblent pas trop différentes des dispositions européennes.

La réglementation nationale s'applique également aux terrains qui ne sont pas dans le champ du règlement européen (aéroports non munis de piste avec approches aux instruments par exemple accueillant ou non du trafic commercial), dont font partie les petits terrains d'aviation



[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

50, rue Henry Farman  
75720 Paris cedex 15  
Tél : +33 (0) 1 58 09 43 21



générale disposant uniquement de pistes VFR de jour ou de nuit. Pour ces derniers, il semble nécessaire de réévaluer notre réglementation, afin de s'assurer qu'elle n'est pas trop contraignante eu égard aux objectifs de sécurité souhaités, une approche réglementaire basée sur les risques devant être promue.

La réglementation nationale est également applicable dans les PTOM.

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) s'est fixé comme objectif de mettre en cohérence le dispositif réglementaire national avec les règles européennes et de mieux l'adapter à la diversité de situations des aéroports concernés, relativement notamment à la quantité de trafic et à sa nature. Dans ce contexte, partant du dispositif européen, il serait intéressant de comparer les textes nationaux avec les textes européens, d'identifier les exigences différentes par domaines en proposant, pour chacune d'elles, celles qui méritent d'être maintenues, voire ajoutées, celles qui peuvent faire l'objet d'une simplification ou d'une suppression et celles qui nécessitent une différenciation en raison de spécificités (Outre-mer par exemple). Il est à noter que, pour certaines dispositions réglementaires relatives aux aéroports ayant un impact sur la navigation aérienne, comme les LVP, une coordination avec la direction du transport aérien (DTA) est nécessaire.

La DSAC avait réalisé en 2013 une première analyse portant sur les exigences nouvelles introduites par le règlement européen, qui pourra fournir des éléments utiles.

Dans cette perspective, la DSAC souhaite bénéficier de l'apport du Conseil pour apprécier si des évolutions réglementaires, concernant les aéroports exemptés et les aéroports hors champ du règlement 216/2008, sont nécessaires.

Les recommandations que vous formulerez pourraient également conduire à des propositions concernant la réglementation européenne et qui seraient alors portées par la France.

L'étude devrait permettre :

1. de proposer, après le travail de comparaison réglementaire, la nouvelle structure de base des textes nationaux que vous jugez pertinente ;
2. d'évaluer les objectifs de sécurité qu'il convient d'adopter pour réglementer ces différentes catégories d'aéroports (aéroports bénéficiant de l'exemption prévue dans le règlement et aéroports hors champ du règlement (CE) 216/2008 accueillant ou non du trafic commercial) et de faire des propositions d'évolution de la réglementation liées à ces objectifs ;
3. d'apprécier la nécessité de maintenir le processus d'homologation des pistes par le Ministre chargé de l'aviation civile, qui concerne également les aéroports de la défense ouverts à la circulation aérienne générale, et qui à ce jour ne prend pas en compte les approches GNSS et de faire les propositions réglementaires correspondantes et, le cas échéant, de proposer d'autres évolutions ;
4. d'établir dans la mesure du possible des comparaisons avec la situation d'autres pays européens.

La mission pourra s'appuyer sur l'expertise des agents de la DSAC et de la DTA, se rapprocher en tant que de besoin des exploitants de ces catégories d'aéroports, et rendre ses propositions pour le mois de septembre 2016.



[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



Patrick GANDIL

## **2. Extraits de la réglementation française sur les aérodromes**

### **Extraits du code des transports – Livre III : les aérodromes**

#### **Titre Ier : Statut des aérodromes - Chapitre II : Catégories d'aérodromes**

##### **Article L.6312-1**

Est dit ouvert à la circulation aérienne publique l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

##### **Article L.6312-2**

Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

- 1° Les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'État ;
- 2° Les aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'État ;
- 3° Les aérodromes à usage privé.

Les conditions de leur création et de leur mise en service sont fixées par voie réglementaire.

#### **Titre III : contrôle de l'État – Chapitre Ier : contrôle technique et administratif**

##### **Article L.6331-2**

Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicables à l'aménagement, à la conception et à l'exploitation des aérodromes civils et des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal, les conditions dans lesquelles des dérogations à ces normes peuvent être accordées et les modalités d'agrément des équipements nécessaires à la sécurité sont définies par décret.

##### **Article L.6331-3**

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.

L'autorité administrative peut abroger ou suspendre le certificat en cas de défaillance de l'exploitant.

Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions de délivrance et de durée de validité du certificat de sécurité, sont fixées par décret en Conseil d'État.

### **Extraits du code de l'aviation civile - Livre II : Aérodromes**

#### **Titre Ier ; dispositions générale – Chapitre Ier : Définitions, règles générales de création, d'utilisation et de contrôle**

### **Article R.211-8**

I.-Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile a pris l'arrêté prévu au premier alinéa de l'article L. 211-3, tout exploitant d'un aérodrome dont le trafic dépasse le seuil fixé par cet arrêté doit être titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire avant l'expiration d'un délai de dix-huit mois suivant, selon le cas, la publication de l'arrêté ou la date à laquelle le seuil de trafic est atteint.

À cette fin, l'exploitant doit déposer sa demande dans les six mois qui suivent l'une ou l'autre de ces deux dates.

L'arrêté mentionné au premier alinéa peut, en tant que de besoin, prévoir des délais différents.

II.-En l'absence de l'arrêté prévu au premier alinéa de l'article L.211-3, tout exploitant d'aérodrome doit être titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire dans un délai de dix-huit mois à compter, selon le cas, de la publication du décret n°2006-827 du 10 juillet 2006 relatif au certificat de sécurité aéroportuaire et modifiant le code de l'aviation civile ou de la création de l'aérodrome. L'exploitant doit déposer sa demande dans les six mois qui suivent l'une ou l'autre de ces dates.

### **Article R.211-9**

Tout exploitant qui sollicite le certificat de sécurité aéroportuaire joint à sa demande un manuel d'aérodrome qui décrit les dispositions permettant d'assurer en toute sécurité et conformément aux normes en vigueur l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant.

### **Article R.211-10**

Le ministre chargé de l'aviation civile s'assure par tous moyens que :

- a) Le manuel d'aérodrome est établi conformément à un plan type défini par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
- b) Les installations, les services, les équipements de l'aérodrome sont conformes aux lois et règlements qui leur sont applicables et font l'objet de procédures d'exploitation adéquates ;
- c) L'exploitant met en place un système de gestion de la sécurité selon les principes fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
- d) L'exploitant veille à ce que les compétences de ses personnels et de ceux de ses sous-traitants soient adaptées aux missions qui leur sont confiées et à ce que leurs qualifications soient maintenues ;
- e) L'exploitant veille à la conformité aux lois et règlements applicables des installations et équipements de ses sous-traitants et à ce que ceux-ci établissent les procédures d'exploitation adéquates.

Le silence gardé par le ministre chargé de l'aviation civile pendant plus de douze mois sur la demande mentionnée à l'article R.211-8 vaut décision de rejet.

### **Article R.211-11**

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe, dans la limite de cinq années, la durée de validité du certificat de sécurité aéroportuaire. Celui-ci peut être renouvelé.

En cas de changement d'exploitant, un nouveau certificat de sécurité aéroportuaire doit être demandé.

Les caractéristiques essentielles de l'aérodrome et de son exploitation sont annexées au certificat de sécurité aéroportuaire.

Lorsqu'une modification du manuel d'aérodrome affecte l'une des caractéristiques essentielles, l'exploitant sollicite la modification du certificat de sécurité aéroportuaire. Cette demande s'accompagne des parties modifiées du manuel d'aérodrome.

Le manuel d'aérodrome est tenu à jour par l'exploitant et communiqué au ministre chargé de l'aviation civile.

Dans les cas mentionnés au présent article, le délai prévu au dernier alinéa de l'article R.211-10 est de six mois à compter de la demande.

## Titre II : aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique – Chapitre II : classification

### **Article R.222-5**

1° Les aérodromes terrestres destinés à la circulation aérienne publique sont classés dans les cinq catégories suivantes :

Catégorie A. – Aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances.

Catégorie B. – Aérodromes destinés aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances et à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aérodromes.

Catégorie C. – Aérodromes destinés :

1° Aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes ;

2° Au grand tourisme.

Catégorie D. – Aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance.

Catégorie E. – Aérodromes destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique.

### **Extraits des arrêtés pertinents**

Arrêté du 12 juin 2015 relatif aux aérodromes dérogeant aux dispositions de l'article 4, paragraphe 3 bis, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

### **Article 1**

Au titre du règlement (CE) n° 216/2008 susvisé, les aérodromes « ouverts au public » comprennent :

– les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique tels que définis à l'article L. 6312-1 du code des transports et

– les aérodromes à usage restreint tels que définis à l'article L. 6312-2 du code des transports.

### **Article 2**

Sans préjudice des dispositions de l'article 1er, paragraphe 2, point b, du règlement (CE) n° 216/2008 susvisé, sont exemptés des dispositions de l'article 4, paragraphe 3 bis du règlement (CE) n° 216/2008 susvisé les aérodromes ouverts au public, sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien et pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments, et qui comprennent des pistes revêtues de 800 m au moins ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères, et qui ne reçoivent pas plus de 10 000 passagers par an et ne reçoivent pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année, durant trois années consécutives.

### **Article 3**

Lorsque la Commission de l'Union européenne décide, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 139/2014 susvisé, que la dérogation au titre de l'article 4, paragraphe 3 ter, du règlement (CE) n° 216/2008 susvisé n'est pas autorisée, la direction de la sécurité de l'aviation civile retire cette dérogation et notifie le retrait à l'exploitant de l'aérodrome concerné.

### **Article 4**

Les exploitants d'aérodromes qui remplissent les conditions de l'article 4, paragraphe 3 ter, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil susvisé, peuvent décider de ne pas bénéficier de la dérogation prévue par l'article 2 du présent arrêté. Dans ce cas, l'exploitant de l'aérodrome concerné informe la direction de la sécurité de l'aviation civile de sa décision.

## Arrêté du 2 avril 2012 fixant le seuil de trafic prévu dans le code des transports

### **Article 1**

L'exploitant de tout aérodrome dont le trafic annuel a été inférieur à 10 000 passagers sur des vols commerciaux au cours de l'une des trois dernières années civiles écoulées est dispensé de détenir un certificat de sécurité aéroportuaire.

### **Article 2**

Pour les aérodromes dont le trafic dépasse le seuil fixé à l'article 1er du présent arrêté et pour lesquels une procédure de délégation de service public est engagée au moment de la publication du présent arrêté, l'exploitant d'aérodrome bénéficiaire de cette nouvelle délégation a six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de cette dernière pour déposer sa demande de certificat de sécurité aéroportuaire et dix-huit mois à partir de cette même date pour l'obtenir.

## Arrêté du 20 octobre 2011 fixant le seuil de trafic prévu dans le code des transports

### **Article 1**

L'exploitant de tout aérodrome dont le trafic annuel a été inférieur à 30 000 passagers sur des vols commerciaux au cours de l'une des trois dernières années civiles écoulées est dispensé de détenir un certificat de sécurité aéroportuaire.

### **Article 2**

Pour les aérodromes dont le trafic dépasse le seuil fixé à l'article 1er du présent arrêté et pour lesquels une procédure de délégation de service public est engagée au moment de la publication du présent arrêté, l'exploitant d'aérodrome bénéficiaire de cette nouvelle délégation a six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de cette dernière pour déposer sa demande de certificat de sécurité aéroportuaire et dix-huit mois à partir de cette même date pour l'obtenir.

### **Article 3**

Le présent arrêté est applicable dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

### 3. Liste des personnes rencontrées

| <i>Nom</i> | <i>Prénom</i> | <i>Organisme</i>  | <i>Fonction</i>                                                   | <i>Date de rencontre</i> |
|------------|---------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| MOLINIER   | Geneviève     | DGAC/DSAC/ERS     | Directeur technique                                               | 22/04/2016               |
| EL MAARI   | Michel        | DGAC/DSAC/ERS/SA  | Chef du pôle sécurité aéroportuaire                               | 22/04/2016               |
| SALTON     | Marc          | DGAC/DSAC/ERS/SA  | Chef de programme                                                 | 22/04/2016               |
| CARBONNE   | Anne          | DGAC/DSAC/ERS/SA  | Chargée d'études                                                  | 22/01/2016               |
| PIRAT      | Jean-Louis    | DGAC/STAC         | Conseiller scientifique<br>Président du panel aéroports de l'OACI | 22/04/2016               |
| MEDIONI    | Frédéric      | DGAC/DSAC/ANA     | Sous-directeur                                                    | 28/04/2016               |
| ALIOTTI    | Philippe      | UAF               | Délégué général                                                   | 01/08/2016               |
| PAPE       | Pierre        | DGAC/DTA/SDA3     | Chef de bureau                                                    | 23/10/2016               |
| VERDIER    | Brigitte      | DGAC/DSAC/ANA/AER | Adjointe au chef de pôle                                          | 25/10/2016               |
| THERY      | Pierre        | DGAC/DSAC/ANA/AER | Chef de programme                                                 | 25/10/2016               |
| ROUDET     | Julie         | DGAC/DSAC/ANA/AER | Chef de projet                                                    | 25/10/2016               |
| RENARD     | Karine        | DGAC/DTA/SDA3     | Chargée d'affaires réglementaires                                 | 03/11/2016               |

## 4. Glossaire des sigles et acronymes

| <i>Acronyme</i> | <i>Signification</i>                                                                                      |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AESA            | Agence européenne de la sécurité aérienne                                                                 |
| AMC             | Moyens acceptables de conformité pour la mise en œuvre de la réglementation UE et publiés par l'AESA)     |
| APV             | Approche avec guidage vertical                                                                            |
| AR              | Authority requirements : exigences réglementaires s'appliquant aux autorités nationales                   |
| CAC             | Code de l'aviation civile                                                                                 |
| CAP             | Circulation aérienne publique                                                                             |
| CHEA            | Arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aéroports               |
| COM             | Collectivités d'outre-mer                                                                                 |
| CS              | Spécifications de certification publiées par l'AESA                                                       |
| DDADUE          | Loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne                             |
| DGAC            | Direction générale de l'aviation civile                                                                   |
| DROM            | Départements et régions d'outre-mer                                                                       |
| DSAC            | Direction de la sécurité de l'aviation civile                                                             |
| GM              | Éléments indicatifs pour la mise en œuvre de la réglementation UE et publiés par l'AESA                   |
| IR ADR          | Implementing Rules Aerodromes (règlement n°139/2014 de la Commission européenne)                          |
| NPA             | Non precision approach (approche classique ou de non précision)                                           |
| OACI            | Organisation de l'aviation civile internationale                                                          |
| OPS             | Operations requirements : exigences réglementaires s'appliquant à l'exploitation des aéroports            |
| OR              | Organisation requirements : exigences réglementaires s'appliquant aux opérateurs (exploitants d'aéroport) |
| PSE             | Plan de sécurité de l'Etat                                                                                |
| RESA            | Aire de sécurité de fin de piste                                                                          |
| SBAS            | Satellite based augmentation system                                                                       |
| SGS             | Système de gestion de la sécurité                                                                         |
| SSLIA           | Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs                                           |
| TAC             | Arrêté relatif aux caractéristiques techniques de certains aéroports terrestres civils                    |
| UAF             | Union des aéroports français                                                                              |
| UE              | Union européenne                                                                                          |

