



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la Sécurité de l'aviation Civile

Direction aéroports et navigation aérienne

GUIDE D'INFORMATION RELATIF A L'EXPLOITATION DES AERODROMES PUBLICS D'AVIATION GENERALE



Liste des modifications

N° Rev	Date	Raison de la modification	Sections modifiées
1	10/04/10	Création document	Toutes

Approbation du document

Le tableau suivant identifie les autorités qui ont successivement rédigé, vérifié et approuvé la présente édition du guide d'information relatif à l'exploitation des aérodromes d'aviation générale.

AUTORITE	NOM	DATE ET SIGNATURE
Rédaction Université Toulouse I Capitole Master II Droit des Transports	Paul Disset	Le 21/12/2011 SIGNÉ
Vérification DSAC/SUD Mission économique Subdivision Aérodrome (DIV/ANA) Chef du département Surveillance et Régulation	Elizabeth Biben Olivier Beaumont Alain Martzloff	Le 21/12/2011 SIGNÉ SIGNÉ SIGNÉ
DSAC/ANA Chef du Pôle Aéroports Adjoint au Directeur Aéroports et Navigation Aérienne	Solenne de Zélicourt Nicolas Marcou	Le 06/08/2012 SIGNÉ Le 13/12/2012 SIGNÉ
Approbation DSAC/ANA Le Directeur Aéroports et Navigation Aérienne	Alain Printemps	Le 14/12/2012 SIGNÉ

Sommaire

I -	OU TROUVER LES INFORMATIONS UTILES A L'EXPLOITATION DE L'AERODROME ?	5
II -	QUELS SONT LES ROLES DES ACTEURS DE L'AERODROME ?	6
III -	LE STATUT DE L'AERODROME	7
IV -	LA GESTION DE L'AERODROME.....	8
V -	LES INFRASTRUCTURES.....	11
VI -	EXPLOITATION ET SECURITE DE L'AERODROME.....	18
VII -	L'AERODROME ET SON ENVIRONNEMENT	25

Annexes

Annexe 1: Lexique des termes

Annexe 2 : Lexique des codes ou acronymes

Annexe 3 : Liste/compétences d'attribution des DSAC IRs

Annexe 4: Exemple fiche inspection de pistes

Annexe 5 : Fiche réflexe en cas d'accident / incident d'aéronef

Annexe 6 : Sûreté, ce à quoi il faut s'attendre

Les objectifs du guide :



L'objectif de ce guide est de fournir aux acteurs en charge d'aérodromes publics d'aviation générale (exploitants, signataires de convention) un document synthétique et explicite reprenant un ensemble d'informations utiles et nécessaires relatives à l'exploitation de ces aérodromes.

Ainsi, il vise à :

- ✓ aborder de façon simple et pratique la réglementation applicable sur le plan juridique, économique et technique ;
- ✓ proposer des modèles types de documents utiles à l'exploitation des aérodromes d'aviation générale.

A qui s'adresse le guide ?

Si ce guide s'intéresse aux « aérodromes d'aviation générale », aucun texte réglementaire ne définit ce que recouvre cette expression.

Néanmoins, il est couramment admis que le terme générique « d'aérodrome d'aviation générale » regroupe tous les aérodromes destinés à accueillir des activités aériennes civiles autres que le transport commercial de passagers, à savoir les activités :

- **d'aviation légère** et sportive (aviation de tourisme, écoles de pilotages, planeurs, ULM, voltige, construction amateur, parachutage, hélicoptères ...) ;
- **de travail aérien** (épandage agricole, lutte contre l'incendie, surveillance aérienne, tractage banderoles ...) ;
- **d'aviation d'affaires**.



Aviation d'affaires-monomoteur



Bimoteur léger- tourisme



Surveillance aérienne



Planeur

L'activité d'aviation générale



Epandage agricole



Voltige



Lutte contre l'incendie



ULM

I- OU TROUVER LES INFORMATIONS UTILES A L'EXPLOITATION DE L'AERODROME ?



Les services de l'Etat compétents pour délivrer les informations relatives à l'exploitation de l'aérodrome se situent au sein de la DGAC (direction générale de l'aviation civile) qui se divise en plusieurs services :

La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC), service à compétence nationale, incarne l'autorité nationale de contrôle et de surveillance de la sécurité et de la sûreté aériennes tout en portant en parallèle la dimension territoriale des missions de régulation, de développement durable et de surveillance de l'environnement.

A ce titre, la DSAC inspecte et certifie tous les acteurs impliqués dans la sécurité de l'aviation civile : personnels navigants, exploitants d'aéronefs et d'aéroports, prestataires de services de navigation aérienne... En outre, elle promeut la sécurité du transport aérien civil dans le cadre des instances européennes et internationales en vérifiant la conformité aux exigences réglementaires et en participant à l'élaboration du programme de travail réglementaire de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne et à l'adoption des règlements par la Commission. Enfin elle coordonne la mise en œuvre du Programme de sécurité de l'Etat afin de faire progresser la sécurité aérienne.

La DSAC-IR (DSAC interrégionale) est le service déconcentré de la DSAC, point d'entrée des exploitants d'aérodromes situés dans sa zone de compétence territoriale ([voir annexe 3: liste des DSAC-IRs et leur zone d'attribution](#)).

Tout renseignement aéronautique de quelque nature que ce soit peut être demandé à la DSAC IR.

La Direction du Transport Aérien (DTA) est le service national en charge de préparer les orientations stratégiques de l'État en matière d'aviation civile. Elle élabore le cadre institutionnel, réglementaire et économique du secteur aérien, dans le souci de répondre aux exigences d'un transport aérien durable. Elle est notamment en charge de suivre les évolutions économiques et juridiques des aéroports. Localement, le point d'entrée de la DTA est assuré par la DSAC-IR.

La Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) dont la mission est de fournir aux usagers de l'espace aérien les services de contrôle du trafic aérien, dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité et de prix. Le service de la Navigation Aérienne (SNA) est l'échelon régional de la DSNA et le point d'entrée des exploitants d'aérodromes pour la fourniture de l'information aéronautique.

La DGAC met en ligne un grand nombre d'informations utiles aux exploitants d'aérodrome sur le site du ministère du développement durable à l'adresse <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html> .

Par ailleurs, l'ensemble de la réglementation applicable aux aéroports est disponible sur le lien suivant : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Textes-reglementaires-relatifs-a.html>

D'autres sites peuvent également être consultés :

- Le site Légifrance : www.legifrance.gouv.fr/ qui donne accès au droit français : la Constitution, les codes, lois et règlements, les conventions ...

- Le site du STAC (Service Technique de l'Aviation Civile) qui publie de nombreux guides techniques relatifs aux aérodromes : www.stac.aviation-civile.gouv.fr/ et un référentiel réglementaire regroupant les principaux textes utiles à l'exploitation au lien suivant : http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/amenag/refpublic/ref_certif_web.php.
- Le site du SIA (Service d'Information Aéronautique) permet de consulter un certain nombre d'informations aéronautiques à jour comme des cartes d'aérodrome, les informations utiles à la navigation aérienne les concernant, ainsi qu'une partie de la réglementation à l'adresse <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>.
- Le site de l'UAF (Union des Aéroports Français) : <http://www.aeroport.fr/>
- Le site du BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) : <http://www.bea.aero/index.php>
- Certaines DSAC IRs disposent d'un site qui leur est propre contenant un certain nombre d'informations utiles à l'exploitant (exemple du site de la DSAC-SUD <http://www.dac-s.aviation-civile.gouv.fr>).

Une liste des sigles et acronymes utilisés dans ce guide est disponible en annexe 2 (voir annexe 2 : liste des codes et acronymes).

II - QUELS SONT LES ROLES DES ACTEURS DE L'AERODROME ?

Le propriétaire dispose de la pleine propriété des terrains.

La personne dont relève l'aérodrome (anciennement dénommée « créateur ». Elle peut être le propriétaire) dispose d'un droit de jouissance à long terme (dans les faits, souvent plus de 20 ans) des terrains et signe une convention avec l'Etat (cf. § III.1). Dans la suite du document, elle sera désignée sous le terme de « signataire de la convention ».

Celle-ci :

- définit la stratégie de développement de l'infrastructure - quelle activité aéronautique est désirée sur la plateforme ? Dans quelles conditions ?... ;
- détermine le régime d'exploitation de l'aérodrome - elle peut soit exploiter directement l'aérodrome (régie), soit confier tout ou partie de cette exploitation à un tiers.


L'exploitant d'aérodrome est chargé de la mise en œuvre du service (gestion du personnel, exploitation des biens et équipements en vue de la réalisation du service, maintenance,...) dans le cadre du contrat qui le lie avec le signataire de la convention.



Nota : le terme gestionnaire est parfois utilisé pour désigner l'exploitant d'aérodrome. La raison est historique et date de la période où les aéroports étaient dans leur quasi-totalité détenus par l'Etat.



Réglementation : article L.6321-2 et 3 du code des transports + R.221-4 à 11
Arrêté du 11 octobre 1960 relatif à la composition du dossier à joindre à une demande d'autorisation de créer un aérodrome ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant.

 <p>Direction générale de l'aviation civile DSAC</p>	GUIDE D'INFORMATION RELATIF A L'EXPLOITATION DES AERODROMES PUBLICS D'AVIATION GENERALE	V : 1	Page : 7 / 38 Date : 14 décembre 2012
--	--	-------	--

III - LE STATUT DE L'AERODROME

III.1 - Classement et régime juridique

Deux types de statuts peuvent régir les aérodromes publics d'aviation générale. Les aérodromes :

ouverts à la circulation aérienne publique (CAP) : tout aéronef disposant de caractéristiques adéquates peut utiliser un aérodrome ouvert à la CAP. En application de l'article **L.6321-3 du code des transports**, ces aérodromes font l'objet d'une convention entre l'Etat, garant de la sécurité des opérations aériennes sur son territoire, et le signataire de la convention. En contrepartie du service public aéroportuaire qu'il rend (mise à disposition des terrains, infrastructures et installations nécessaires à l'exploitation des aéronefs), le signataire de la convention ou l'exploitant de l'aérodrome le cas échéant peut percevoir des redevances pour service rendu. (cf. § IV.1).

à usage restreint : ce sont des aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique mais restant des outils publics. Ces aérodromes sont, en raison de leurs particularités, soit limités dans leur objet, soit réservés à certaines catégories d'aéronef, soit exclusivement utilisés par certaines personnes désignées à cet effet. En application de l'article **D.232-3 du code de l'aviation civile** cette catégorie d'aérodrome est très souvent régie par une convention de même type que celle des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique. Les services publics aéroportuaires rendus aux usagers donnent également lieu à la perception de redevances.



Nota : Cette première distinction est importante, elle permet de différencier les aérodromes ouverts à tous les usagers d'un aéronef ayant les capacités techniques pour s'y poser et les aérodromes dont l'usage est limité.



L'objet de la convention est de fixer les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion des aérodromes : elle détermine les droits et obligations de l'Etat et de la personne dont relève l'aérodrome. Cette dernière peut confier l'exploitation de l'aérodrome à un tiers mais n'est en aucun cas exonéré de sa responsabilité vis-à-vis de l'exploitation de l'aérodrome.

Lorsqu'il est fait appel à un tiers pour exploiter l'aérodrome, ce transfert de compétences s'effectue par le biais d'un contrat qui doit être explicite quant aux missions exercées par l'exploitant et celles conservées par le signataire de la convention.

Concernant la répartition des missions entre l'Etat et le signataire de la convention, sont généralement à la charge de ce dernier ou du tiers à qui il a délégué l'exploitation de l'aérodrome le cas échéant :

- ✓ l'exploitation des aires aéronautiques, leur aménagement et leur entretien en respectant les normes et règlements applicables ;
- ✓ la mise en place de la police de l'exploitation en application des mesures de police arrêtées par le préfet ;
- ✓ la fourniture de renseignements liés à l'exploitation et des statistiques de trafic ;
- ✓ la perception de redevances (contreparties des services rendus sur l'aérodrome¹) ;
- ✓ la souscription d'une assurance...

L'Etat prend généralement à sa charge :

- ✓ les arbitrages relatifs aux questions d'environnement, c'est-à-dire les conflits éventuels entre riverains et usagers concernant le bruit et la pollution que génère l'aérodrome ;
- ✓ l'établissement de servitudes : ce sont des documents d'urbanisme élaborés par l'Etat. La charge financière de l'application des dispositions de ces documents d'urbanisme pourra relever de l'exploitant ou du propriétaire du terrain grevé de servitudes, dans les cas où la convention le prévoit.

¹ Le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus (article L6325-1 du Code des transports).

III.2 - Affectation

En vertu de l'article **R.211-6 du code de l'aviation civile**, il est désigné pour chaque aéroport, par voie d'arrêté ministériel, un affectataire principal et éventuellement un ou des affectataires secondaires.

L'affectataire est celui qui a la charge de surveillance administrative de l'aéroport.

Sur les aéroports civils, l'affectataire principal est généralement le ministère chargé de l'aviation civile et l'affectataire secondaire celui de la défense pour répondre à des besoins de la défense nationale. Le ministère de l'intérieur peut également être affectataire secondaire pour les besoins de la sécurité civile.

IV - LA GESTION DE L'AERODROME

Le signataire de la convention (ou l'exploitant dans les conditions définies dans le sous-traité de gestion) assure la gestion financière de l'aéroport et peut percevoir des recettes issues de son exploitation (cf. § IV.1). Le signataire de la convention est éventuellement assujéti à la taxe foncière pour les activités aéronautiques exercées sur la plateforme (cf. § IV.2). De plus, il doit obligatoirement se garantir contre les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aéroport en souscrivant une assurance (cf. § IV.3).

IV.1 - Les ressources de l'exploitant d'aéroport

Ces dernières comprennent essentiellement :



- ✓ Les redevances aéroportuaires ;
- ✓ Les redevances extra-aéronautiques, principalement pour occupations temporaires du domaine public,
- ✓ Les éventuels revenus commerciaux, de parkings et d'immobilier de diversification

Elles sont dues par les usagers et doivent faire l'objet d'une publicité et d'une consultation des usagers.

Il convient de préciser que les aéroports, à l'exception des aéroports privés ou de ceux appartenant à une personne privée, font partie intégrante du domaine public dont **les activités sont soumises au respect du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP), imposant notamment le principe d'égalité de traitement envers les usagers**, principe également établi par le code de l'aviation civile.

Les redevances aéroportuaires

Le code de l'aviation civile prévoit, la perception de redevances pour services rendus sur les aéroports ouverts à la CAP (**articles R.224-1 à R.224-5**) et sur les aéroports à usage restreint (**article R.232-2**).

L'exploitant d'aéroport peut percevoir une redevance dès lors qu'un usager utilise les terrains, les infrastructures, les installations, les locaux et équipements aéroportuaires mis à sa disposition, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aéroport, à l'exploitation des avions.

Le signataire de la convention peut soit fixer lui-même les tarifs, soit en charger l'exploitant de l'aéroport. Le produit global des redevances ne peut cependant jamais excéder le coût des services rendus sur l'aéroport

Sur les aéroports d'aviation générale, le signataire de la convention ou l'exploitant fait généralement le choix de facturer les services rendus sous la forme d'un forfait par d'atterrissage.

Les grandes lignes de la redevance d'atterrissage :

Qui paye ? Tout usager qui effectue un atterrissage.

A qui ? L'usager verse cette redevance à l'exploitant.

Comment ? La redevance est calculée en fonction de la masse maximale portée sur le certificat de navigabilité. Si le document n'est pas fourni, la masse retenue est celle des aéronefs du même type connus sur l'aérodrome concerné.

Deux modes de perception sont généralement mis en place par l'exploitant :

- ✓ **Un tarif au forfait annuel pour les avions dit « basés » :** un avion basé est un aéronef autorisé à y stationner ou pouvant être abrité dans un local habilité à cet usage. Par exemple un aéronef d'une association de vol à voile bénéficiant d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public sur l'aérodrome concerné par la redevance).
- ✓ **Un tarif au « mouvement » pour les avions occasionnels :** ce sont les aéronefs qui ne sont pas basés sur l'aérodrome concerné par la redevance et qui utilisent cette plateforme.

Les conditions de perception des redevances d'atterrissage sont détaillées dans **l'arrêté du 24 janvier 1956, modifié par un arrêté du 26 février 2009**, portant sur les redevances aéronautiques.



Réglementation : L.6325-1 à 6 du code des transports + R.224-1 à 3 + R.224-5 + D.224-1 du code de l'aviation civile
Arrêté du 24 janvier 1956 fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage.

Les redevances pour occupation temporaire du domaine public (AOT)

Une collectivité, en tant que signataire de la convention, (éventuellement l'exploitant sous-traitant si l'acte de gestion le prévoit explicitement) a la **possibilité d'octroyer une autorisation d'occupation de l'infrastructure dont elle a la charge. Elle s'effectue selon le régime des occupations temporaires du domaine public de la collectivité concernée.** Cette autorisation doit respecter les principes de la domanialité publique énoncés dans le CGPPP.

La consultation des usagers

L'article R.224-3 du code de l'Aviation Civile prévoit pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique **une consultation des usagers de l'aérodrome au moins quatre mois avant l'application de nouvelles conditions tarifaires.**

En vertu de l'article R232-2, les mêmes règles s'appliquent pour un aérodrome à usage restreint, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne dont relève l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

IV.2 - Le régime d'imposition de la taxe foncière sur un aérodrome



Quel est le mécanisme d'imposition ?

Conformément à l'article 1400 du code général des impôts, le signataire de la convention s'acquitte de la taxe foncière auprès de l'administration fiscale. En vertu de l'article 1518A de ce même code, les aéroports bénéficient d'un abattement d'un tiers pour la prise en compte des valeurs locatives qui servent à l'établissement des impôts locaux. Le signataire de la convention peut récupérer cet impôt, par l'intermédiaire de l'exploitant, auprès des usagers qui exercent une activité commerciale sur la plate-forme.

Qui est exempté de taxe ?

La personne dont relève un aérodrome d'aviation générale, **pour les activités non productrices de revenus du point de vue fiscal**, par exemple les activités proposées par les associations dans l'emprise de l'aérodrome.

Qui est imposé ?

Les activités à caractère commercial dans l'emprise de l'aérodrome (exemple du travail aérien, des ateliers d'entretien sous forme sociétaire). S'il existe une autorisation d'occupation temporaire du domaine public constitutive de droit réel, c'est le titulaire de l'autorisation qui acquitte la taxe foncière et non le signataire de la convention.

IV.3 - L'obligation de souscrire une assurance contre les dommages aux tiers



La réglementation n'impose pas d'obligations particulières concernant l'assurance en responsabilité civile d'un aérodrome. C'est le droit commun de la responsabilité qui s'applique. **Le régime de la convention impose à l'exploitant de prendre une assurance en responsabilité civile pour s'assurer des risques inhérents à la gestion d'un aérodrome, en particulier vis-à-vis des tiers.** Si le signataire de la convention délègue l'exploitation à un tiers, celle-ci et le tiers exploitant peuvent être amenés à s'assurer tous deux car ils ne supportent pas les mêmes risques.

Le signataire de la convention et l'exploitant se partagent les responsabilités selon l'accord conclu entre eux. Il est généralement conclu de la manière suivante :

- **A la charge de le signataire de la convention :**

Les dommages causés y compris la responsabilité civile et le recours des tiers, du fait de l'incendie ou la ruine des bâtiments, ouvrages et installations réalisés par le signataire de la convention lorsque cela est dû à un vice de construction ou arrivé à la suite de l'exécution de travaux lui incombant. Il doit s'occuper notamment de la mise aux normes des locaux suivant le public accueilli (le seul accès aux membres d'un aéroclub est moins contraignant que l'accueil du grand public).

- **A la charge de l'exploitant :**

Les dommages causés, y compris la responsabilité civile et le recours des tiers, du fait :

- de l'incendie ou la ruine des bâtiments, ouvrages et installations mis à sa disposition par le signataire de la convention lorsque cela est dû à un défaut d'entretien locatif ou arrivé à la suite de l'exécution de l'entretien locatif ;

- des activités aéronautiques découlant de l'exploitation de l'aérodrome ou tous les autres risques s'y rapportant.

V - LES INFRASTRUCTURES



S'il appartient aux pilotes de vérifier que les performances des aéronefs qu'ils exploitent sont effectivement appropriées aux caractéristiques de l'aérodrome qu'ils utilisent, il relève de la mission de l'exploitant de l'aérodrome ou du signataire de la convention, selon l'accord conclu entre eux, de maintenir les infrastructures conformes à la réglementation en vigueur et adaptées à l'activité pour laquelle l'aérodrome est destiné.

Ce chapitre s'attache donc à développer les points suivants :

- ✓ **Les plateformes aéronautiques : caractéristiques physiques.**
- ✓ **Le balisage.**
- ✓ **Les aides à la navigation aérienne.**
- ✓ **Les aides météorologiques.**
- ✓ **L'entretien de l'aire de mouvement.**
- ✓ **L'homologation des pistes d'aérodrome.**
- ✓ **La création et l'extension d'infrastructure.**
- ✓ **Infrastructures réservées aux hélicoptères**

V.1 - Les plateformes aéronautiques : caractéristiques physiques

- **L'aire de manœuvre** : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic. Elle comprend la piste et les voies de circulation.
- **L'aire de trafic** : aire destinée à l'embarquement, à l'avitaillement, au stationnement ou à l'entretien des aéronefs.

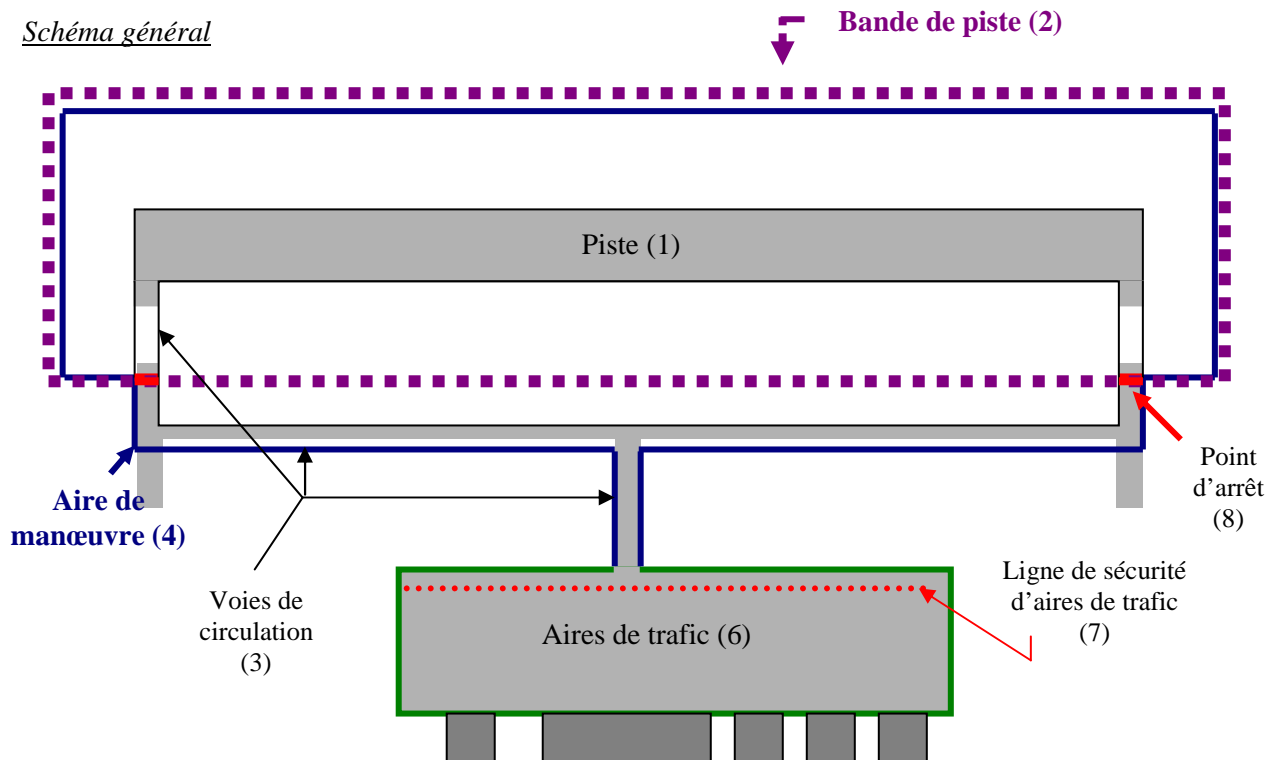
L'aire de mouvement comprend l'aire de manœuvre et l'aire de trafic. Cette aire est essentielle car elle est la base même de l'exploitation de l'aérodrome.

Les termes techniques figurant sur les schémas sont définis en annexe ([voir annexe 1 : Lexique des termes](#)).

Aire de mouvement = aire de manœuvre + aire de trafic

(Cf schéma page suivante)

Schéma général



• Les normes relatives aux caractéristiques physiques :

- **La piste (1) :** La surface d'une piste doit être sans irrégularités qui auraient pour effet de réduire les caractéristiques ou de nuire de toute autre manière au décollage ou à l'atterrissage d'un aéronef. Elle doit également rester libre de tout objet ou obstacle de nature à endommager un aéronef lors d'un atterrissage ou un décollage.
- **Les objets sur la bande de piste (2) :** aucun matériel, ni aucune installation, n'est placé sur la bande de piste si ce matériel ou cette installation risque de constituer un danger pour les aéronefs, à moins que ses fonctions n'imposent un tel emplacement pour les besoins de la navigation aérienne. De fait, la bande de piste est destinée à réduire les risques de dommages matériels en cas de sortie de piste d'un aéronef.

• Marques et panneaux de signalisation :

- **Les lignes de sécurité d'aires de trafic (7) :**
 - Elles matérialisent la séparation entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre.
 - Elles délimitent les zones destinées à être utilisées par les véhicules au sol et autres matériels d'avitaillement et d'entretien d'aéronef, etc.
- **Point d'arrêt avant piste (8) :** point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles (surface devant rester libre de tout obstacle) ou une zone critique/sensible (aires de protections des aides radioélectriques - cf. § V.3) avant lequel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, à moins d'avoir reçu une clairance contraire du contrôle ou en l'absence du contrôle, à moins que le pilote ait assuré lui-même sa sécurité.



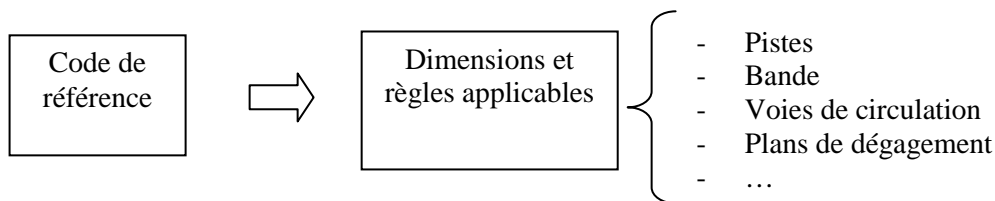
Nota : l'exploitant d'aérodrome doit effectuer des contrôles réguliers de la piste et de ses abords (bande de piste et voies de circulation) : objets, irrégularités constatées, obstacles ... (cf. § V.4 .Comment entretenir et surveiller l'aire de mouvement ?).



Pour déterminer les règles applicables sur l'infrastructure, toute partie d'infrastructure d'un aérodrome est dotée d'un code de référence (un chiffre et une lettre) conformément aux caractéristiques des avions (aéronefs à voilure fixe) destinés à l'utiliser.

Les tableaux de correspondance qui permettent d'établir le code de référence de chaque infrastructure figurent à l'article 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Cet arrêté est applicable aux aérodromes dont l'exploitant est certifié au titre de l'article L.6331-3 du code des transports (aérodromes dont le trafic passager est supérieur à 10000 passagers/an pendant trois années consécutives) mais aussi aux autres aérodromes (cf. article 2.2 - arrêté modifié du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes).



L'ensemble des dispositions concernant les caractéristiques physiques figure dans les arrêtés du :

- 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe ;
- 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

• Les normes relatives aux dégagements aéronautiques:

- **Les surfaces de dégagement aéronautique** : Ce sont des surfaces définissant autour des aérodromes des volumes qu'il convient de garder libre de tout obstacle. Leurs caractéristiques varient en fonction du code de référence de la piste ou des pistes de l'aérodrome (cf. supra) et de leur mode d'exploitation (à vue de jour et de nuit, aux instruments). Les surfaces de dégagement définissent les hauteurs que ne devraient pas dépasser les objets de manière à ne pas porter atteinte à sécurité des aéronefs.



Les plans de dégagements sont définis dans l'annexe 2 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

- **Le plan de servitudes aéronautiques** : il s'agit d'un document d'urbanisme existant pour chaque aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. Le plan de servitudes aéronautiques ou PSA est établi en tenant compte du stade ultime de développement de l'aérodrome afin de protéger l'exploitation des aéronefs aussi bien au stade présent de développement (protection des surfaces de dégagement) qu'au stade ultime de développement de l'aérodrome. Le PSA est un document opposable aux tiers et il est intégré dans les documents d'urbanisme dont les PLU. Le PSA limite en hauteur les constructions existantes ou à venir et fait obligation de baliser les obstacles gênant la navigation aérienne. Ainsi, un exploitant qui constate qu'un obstacle situé à l'extérieur de l'emprise aéroportuaire perce les surfaces de dégagement aéronautique prévient, pour limiter les risques pour les opérations

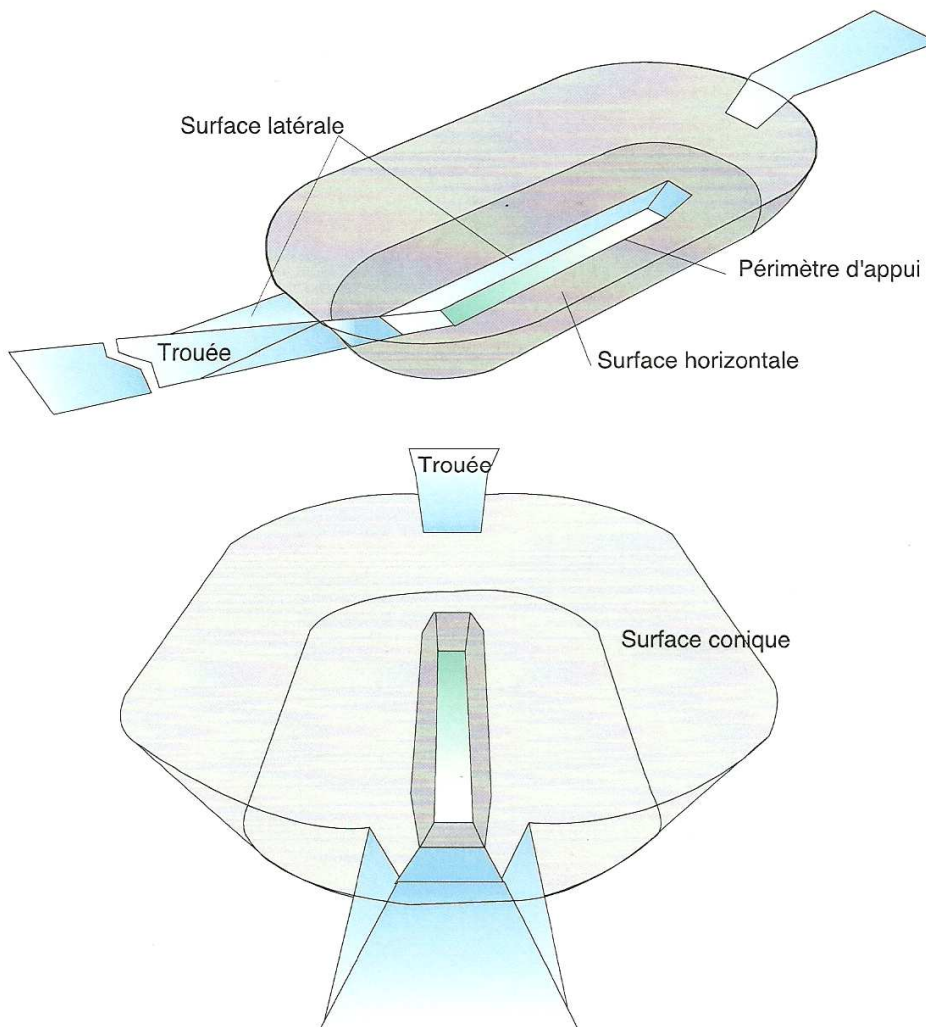
aériennes existantes, la collectivité locale en charge du PSA et informe le SNA et la DSAC IR. Lorsque cet obstacle est situé dans l'emprise aéroportuaire, il met en œuvre des mesures compensatrices afin de limiter les risques pour les opérations aériennes dans l'attente de suppression effective.



Réglementation :

- articles L.6350-1 et L.6351-1 du code des transports + R.242-1 à 3 + D.241-4 du code de l'aviation civile
- arrêté interministériel du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

VUES EN PERSPECTIVE DES SURFACES DE DÉGAGEMENT



L'Etat est chargé de l'élaboration du PSA et du respect des servitudes aéronautiques. Il consulte à cet effet l'exploitant de l'aérodrome. Les conséquences financières de l'établissement de servitudes dans l'intérêt de la navigation aérienne pour l'aérodrome (suppression ou balisage d'obstacles) incombent à l'Etat, sous réserve des cas où la convention mentionnée à l'article L. 6321-3 prévoit que son signataire prendra en charge tout ou partie des dépenses engagées par l'Etat.

Sauf accord particulier avec l'Etat, le régime de la convention charge l'exploitant des conséquences financières de l'établissement de servitudes dans l'intérêt de la navigation aérienne pour l'aérodrome (suppression ou balisage d'obstacles).



Nota: Il existe une exception concernant la charge financière des servitudes supportée par l'exploitant : les conséquences financières d'un balisage de ligne EDF d'une tension supérieure à 90000 Volts sont supportées par RTE (Réseau Transport d'Energie), délégataire d'EDF.

V.2 - Le balisage

Le balisage est un dispositif normé d'aide visuelle : il permet au pilote d'un aéronef de bien se situer tant à proximité de l'aérodrome lors des phases d'approche et d'atterrissage que sur un aérodrome lorsqu'il se déplace au sol. Un balisage inadapté ou mal entretenu peut être source de confusion ou d'erreur.

On distingue :

- ✓ 1 - Le balisage par marques.
- ✓ 2 - Les balises.
- ✓ 3 - Les panneaux de signalisation (panneaux d'obligation et d'indication).
- ✓ 4 - Le balisage lumineux.

La nature et l'importance du balisage à mettre en œuvre dépendent essentiellement de la catégorie d'exploitation de l'aérodrome.

Il existe ainsi des aérodromes uniquement utilisés par des aéronefs en vol à vue de jour où le balisage par marque, les balises (utilisées généralement pour les pistes non revêtues) et l'installation de panneaux d'identification de piste (situés dans le prolongement des points d'arrêt) sont suffisants.

Pour les vols de nuit, il convient notamment d'installer un balisage lumineux, un éclairage du système de panneauage et l'alimentation électrique afférente.

Pour les aérodromes utilisés par des aéronefs en vol aux instruments (IFR), les contraintes sont différentes en fonction de la catégorie d'exploitation : approches classiques, approches de précision ou encore décollages par faible visibilité.



L'ensemble des dispositions concernant le balisage et l'alimentation électrique figure dans l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

V.3 - Les aides à la navigation aérienne

Les aides radioélectriques permettent l'utilisation d'un aérodrome par des aéronefs en vol aux instruments.

Un exploitant d'aérodrome veille à ce que leurs emplacements soient entretenus et que les zones de servitude de ces aides soient dégagées d'obstacles, lesquels peuvent perturber les signaux radioélectriques.

Elles sont par ailleurs protégées par un plan de servitude radioélectrique (PSR).

Pour les aérodromes exploités en approche de précision, un protocole entre l'exploitant et le SNA local peut préciser les tâches à accomplir par l'une ou l'autre de ces parties.





Les principales dispositions concernant les aides radioélectriques figurent dans l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

Les servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles sont instituées par les articles L.54 à L.56 du Code des postes et des communications électroniques. Les articles R*21 à R*26 portent sur la description de ces servitudes et sur l'élaboration du PSR.

V.4 - Les aides météorologiques

Lorsque l'aérodrome ne dispose pas de services de circulation aérienne, il doit a minima disposer d'un indicateur de vent conçu de manière à donner une indication claire de la direction du vent, ainsi qu'une indication générale de la vitesse du vent.

Lorsque l'aérodrome dispose de services de circulation aérienne, des services minimaux de services météorologiques doivent être rendus lesquels ont pour objet de contribuer à la sécurité, à la régularité et à

 Direction générale de l'aviation civile 	GUIDE D'INFORMATION RELATIF A L'EXPLOITATION DES AERODROMES PUBLICS D'AVIATION GENERALE	V : 1	Page : 16 / 38 Date : 14 décembre 2012
--	--	-------	---

l'efficacité de la navigation aérienne. Pour un aérodrome donné, ces derniers sont déterminés en fonction de critères liés à son exploitation (présence de trafic IFR, commercial, régulier ou non).



Arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA annexe I § I.5.5.2)
 Arrêté du 21 septembre 2007 modifié portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne.
 Code de l'aviation civile articles R.134-1 à 6 et D.131-11 à 14.
 Règlement CE N° 2096/2005 du 20 décembre 2005 (extrait dont annexe IV).
 Convention Cadre DGAC/Météo-France du 30 octobre 2008 sur le service météorologique à la navigation aérienne.
 Protocole technique DTA/Météo-France du 22 juillet 2010 d'application à la Convention Cadre DGAC/Météo-France.
 Convention DSNA/Météo-France du 22 juillet 2010 établie en application de la Convention Cadre DGAC/Météo-France.

V.5 - Comment entretenir l'aire de mouvement ?

• Les grandes lignes de l'entretien de l'aire de mouvement :

L'exploitant d'aérodrome doit régulièrement veiller à ce que les caractéristiques physiques de la piste et de ses abords soient respectées. Cela consiste à collecter régulièrement des informations relatives à l'état global de la piste, qu'elle soit revêtue ou en herbe, et de la bande de piste (constatation d'éléments comme le faïençage, les épaufrures, dépôts de matériaux, dépôts de gomme, panneautage, marquage aux sols, obstacles, fossés de drainage etc.). Une procédure bien renseignée est l'une des composantes de la bonne exploitation d'un aérodrome. Cette traçabilité permet de mieux appréhender le taux effectif de dégradation de l'infrastructure et ainsi d'anticiper et planifier les interventions lourdes.

La méthode de l'indice de service constitue l'outil de référence pour une inspection technique de la piste. Peu onéreuse, peu pénalisante pour la circulation aérienne, elle fournit de précieuses informations sur l'état des chaussées et son évolution dans le temps, constituant une aide à la décision précieuse en matière d'entretien, de réfection, d'auscultation lourde et d'adéquation de la portance déclarée à la capacité réelle de la chaussée.



Plusieurs guides d'entretien des chaussées aéronautiques sont disponibles pour savoir ce qu'il faut faire par exemple en cas de dégradation de la chaussée (catalogue des dégradations), pour l'entretien des pistes en herbe, etc.
 à l'adresse <http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/gnt-chaus.php>.



• La nécessité d'effectuer des mesures d'entretien préventif :

L'observation de l'état de la piste n'est qu'une première étape à l'entretien de la plateforme. L'exploitant mettra en place des mesures préventives pour minimiser les frais de réparation et assurer une exploitation pérenne de l'infrastructure.

Ainsi figure ci-dessous une liste non limitative de **mesures d'entretien préventif d'une piste revêtue en matériaux enrobés** :

- **Le balayage de la piste** : le balayage consiste en une opération de nettoyage de débris, objets, gravats, végétaux, etc. pouvant être présents sur la piste. La fréquence d'une opération de balayage sur un aérodrome d'aviation générale dépend de l'état de la piste et de l'activité aéronautique pratiquée, mais généralement il est préconisé un balayage tous les 6 mois.

- **Le pontage des fissures** : cette opération consiste à colmater les fissures observées sur la piste afin de prévenir l'infiltration de l'eau dont les effets se révèlent désastreux à moyen terme. La fréquence du pontage dépend de l'état de la piste observée.

 <p>Direction générale de l'aviation civile</p> 	<p align="center">GUIDE D'INFORMATION RELATIF A L'EXPLOITATION DES AERODROMES PUBLICS D'AVIATION GENERALE</p>	<p align="center">V : 1</p>	<p align="right">Page : 17 / 38 Date : 14 décembre 2012</p>
---	--	-----------------------------	---

- **La maintenance du balisage et notamment le marquage au sol** : refaire les peintures utiles à la circulation des aéronefs assure une utilisation dans de meilleures conditions de l'infrastructure, le nombre de mouvements et le tonnage des aéronefs accélérant les dégradations du marquage au sol.

Concernant **l'entretien préventif d'une bande de piste en herbe**, une liste non limitative de mesures est exposée ci-dessous :

- **Un fauchage régulier**: cette opération consiste à couper l'herbe et à la récupérer dans le périmètre de la bande de piste de façon à assurer la sécurité de l'exploitation. Pour cela, un contrat avec un sous-traitant peut être conclu, l'objectif étant d'effectuer un fauchage régulier (limiter la hauteur du tapis herbeux à 5-10 cm de la surface du sol en accordant une attention particulière pendant la période du printemps) de la bande de piste.
- **Maintenir un état de surface du tapis herbeux** propre à assurer la sécurité de l'exploitation (suppression des taupinières, enlèvement des mottes de terre, etc.).
- **La vérification de l'efficacité du drainage superficiel** : l'eau doit s'écouler convenablement, par le biais de profils larges ou en travers correctement entretenus.
- **L'entretien de la propreté des fossés et des exutoires** : tout obstacle à l'évacuation de l'eau doit être éliminé.
- **L'entretien du marquage et du balisage** : la peinture du marquage en béton est entretenue et l'état des balises est contrôlé.
- Sur demande de l'exploitant auprès du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire (SNIA) dont les coordonnées des représentants locaux peuvent être fournies par la DSAC IR territorialement compétente, certaines opérations d'entretien des infrastructures gazonnées des aéroports d'aviation légère et dotés au moins d'une piste en herbe peuvent être réalisées gratuitement par les équipes spécialisées des bases aériennes (ESBA) de la DGAC. Chaque année, les interventions des ESBA sur les aéroports concernés sont programmées, en fonction des budgets disponibles, à l'issue d'un arbitrage national.

V.6 - L'homologation des pistes d'aérodrome et la certification des exploitants d'aérodrome

Les pistes d'aérodrome sont homologuées. Cette homologation porte sur les conditions techniques et les procédures d'exploitation.

Aussi, des contrôles réguliers des infrastructures, du balisage, des équipements et de leur exploitation sont effectués par les services compétents de l'Etat afin de s'assurer que les conditions d'homologation sont respectées. Ces contrôles sont effectués par des agents des DSAC IR.

Par ailleurs, les exploitants de tous les aéroports dont le trafic est supérieur à 10 000 passagers par an font l'objet d'une procédure de certification, au sens de **l'article L.6331-3 du code des transports**.



Réglementation :

- arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aéroports
- article L 6331-3 du code des transports

V.7 - Création et extension d'infrastructure

Il appartient au signataire de la convention, généralement en concertation avec l'exploitant, de définir la stratégie de développement de l'infrastructure. Ainsi, il peut décider de la création ou de l'extension d'infrastructures existantes pour faire évoluer l'activité aéronautique en fonction de ses besoins.

Les travaux de création ou d'extension d'infrastructure, qui ne sont pas de simples travaux de rénovation ou de modernisation de la plateforme, sont ceux qui apportent une modification substantielle à l'infrastructure.

Certains travaux de création ou d'extension d'infrastructures font obligatoirement l'objet d'une étude d'impact environnemental et sont soumis à enquête publique :

- La réalisation d'un nouvel aéroport ou d'une nouvelle piste,
- Les travaux exécutés en vue d'un changement de code de référence de la piste,
- Toute construction ou extension d'infrastructures sur l'aire de mouvement d'un aéroport dont une piste, avant ou après réalisation du projet, à une longueur égale ou supérieure à 1 800 mètres,
- La reconversion d'un aéroport militaire pour une activité civile.

Les grosses réparations et les travaux d'entretien et de modernisation sur l'aéroport ne nécessitent pas la réalisation d'une étude d'impact et d'une enquête publique.

Deux formes d'enquête sont possibles :

- ✓ Si les travaux doivent donner lieu à déclaration d'utilité publique pour offrir à l'infrastructure de nouveaux terrains, l'enquête sera ordonnée selon **les articles R 11-14-1 à R 11-14-15 du code de l'expropriation** pour cause d'utilité publique.
- ✓ S'il n'y a pas lieu d'exproprier, l'enquête se fera selon les modalités prévues à **l'article R.123-2 du code de l'environnement** avant tout commencement des travaux. Le président du tribunal administratif nommera un commissaire enquêteur en fonction de ses compétences, rémunéré par l'Etat. L'ouverture de l'enquête est publiée, et le commissaire enquêteur après avoir consulté les personnes intéressées donnera son avis motivé sur l'opération.



Règlementation :

- Articles L.1612-1 à 6 du code des transports + R.211-3 à 5 du code de l'aviation civile.
- Articles L.122-1 à L 122-3-5 (étude d'impact), L.123-1 et L.123-2 (enquête publique) + R.122-2 et tableau annexé + R123-2 du code de l'environnement.

V.8 - Infrastructures réservées aux hélicoptères

Lorsque sont créées sur un aéroport des infrastructures utilisées exclusivement par des hélicoptères, celles-ci doivent répondre aux dispositions établies par **l'arrêté du 29 septembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal.**

VI - EXPLOITATION ET SECURITE DE L'AERODROME

L'exploitation d'un aéroport suppose l'accomplissement de différentes tâches, que nous regrouperons en trois catégories :

- ✓ **L'exploitation de l'aire de mouvement** qui permet d'assurer la circulation des aéronefs sur la plateforme au quotidien.

- ✓ **L'application des mesures de police** : un arrêté préfectoral pris en vertu de **l'article L.6332-2 du code des transports** instaure les mesures de police qui doivent être appliquées sur l'aérodrome.
- ✓ **Les mesures de sauvegarde de la vie humaine et la lutte contre le péril animalier**: la réglementation prévoit que l'exploitant doit mettre en place des moyens permettant de préserver la vie humaine sur l'aérodrome, de plus il peut s'avérer nécessaire de lutter contre le péril animalier sur l'infrastructure (péril aviaire et intrusion d'animaux).



Règlementation :

- **Articles L.6332-3 du code des transports.**
- **Arrêté du 10 avril 2007 modifié relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes.**

VI.1 - La coordination avec les usagers

La coordination est un des piliers fondamentaux de la sécurité.

Il est important que l'exploitant mette en place un système de coordination et d'échanges avec les usagers de l'aérodrome. Cela peut prendre la forme de réunions régulières (au moins annuelles) qui visent à traiter tous les points relatifs à l'exploitation de l'aérodrome : sécurité, entretien, accès, etc.

Pour les aérodromes d'aviation générale, ces réunions peuvent être communes à celles organisées pour consulter les usagers avant application de nouveaux tarifs de redevances réglementées (cf. § IV. 3).

VI.2 - L'exploitation opérationnelle de l'aérodrome



L'exploitation opérationnelle de l'aérodrome permet d'assurer dans les meilleures conditions possibles la circulation des aéronefs sur la plateforme. Pour ce faire, l'exploitant doit mettre en œuvre trois procédures indispensables à l'entretien de l'infrastructure.

- ✓ **La procédure d'inspection des pistes.**
- ✓ **La procédure travaux.**
- ✓ **Le protocole information aéronautique.**

La procédure d'inspection des pistes

Quelle est l'utilité d'une inspection de piste ?

L'inspection des pistes, de nature périodique, permet d'assurer la sécurité des opérations aériennes au jour le jour (La nature de l'inspection est différente de l'inspection technique, prévisionnelle et plus poussée). Une fiche type d'inspection des pistes est disponible en annexe (**voir annexe 4 : Fiche inspection des pistes**). Cette procédure doit tenir compte de deux éléments :

- **La mise en place d'une traçabilité** : toute inspection de piste doit être tracée, même si lors de l'inspection il n'y a rien à signaler.
- **L'adaptation de la procédure à chaque aérodrome.**

L'utilisation d'un « cahier de marche » ou « journalier » peut également répondre à ces exigences.

A cet égard, l'exploitant doit respecter les dispositions de **l'arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome**. Cela consiste à :

- ✓ collecter des informations sur l'état global de l'aire ;
- ✓ effectuer, en tant que de besoin, des actions immédiates ;
- ✓ informer des constats de l'inspection de l'aire de mouvement les organismes appropriés des services d'information aéronautique ou des services de la navigation aérienne, selon le protocole établi entre ces organismes et l'exploitant d'aérodrome.

Ces inspections s'effectuent une ou plusieurs fois par jour en fonction du trafic de l'aérodrome (cf. arrêté du 6 mars).



Nota: Lorsque la collectivité confie l'exploitation courante de l'aérodrome à l'une des associations basées, en général les inspections de piste font partie des obligations déléguées.



Petites plateformes :

L'arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome s'applique aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et aux aérodromes agréés à usage restreint, à l'exception des aérodromes ne recevant que des aéronefs de moins de 5,7 tonnes de masse maximale au décollage et dont le trafic annuel est inférieur à 15 000 mouvements, lorsqu'ils n'accueillent pas un trafic de transport aérien public.

Pour les aérodromes qui n'entrent pas dans le champ de cet arrêté, il convient de prévoir des modalités de surveillance adaptées.

L'exploitant apprécie l'opportunité d'une inspection en fonction de la situation présente sur l'aérodrome et de son activité (conditions météorologiques : pluie, neige, tempête... et importance du trafic sur la plateforme à une période donnée). Le cadre dans lequel s'effectue l'inspection est aussi à l'appréciation de l'exploitant. Il peut par exemple l'inscrire dans le règlement intérieur de l'aérodrome et demander à ce que le premier usager à utiliser la plateforme dans la journée porte une attention particulière à l'état de l'aire de manœuvre et se charge de l'inspection de piste. S'il n'y a pas de trafic attendu dans la journée, l'exploitant ne sera pas obligé de faire une inspection de piste.



Règlementation :

- Arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome.
- Arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (annexe A : § I.7.13 Inspections de l'aire de mouvement de l'aérodrome).

La tenue d'une procédure de travaux

Pourquoi mettre en place une procédure Travaux ?



La mise en place et la réalisation de travaux sur l'aire de mouvement d'une plateforme aéroportuaire conduisent souvent à dégrader les conditions d'exploitation et faire apparaître des situations dangereuses. Afin de minimiser les conséquences de ces opérations sur l'exploitation de l'aérodrome, diverses mesures et précautions doivent être prises afin de maintenir la sécurité sur l'aérodrome.

De manière générale, les points essentiels à mettre en œuvre sont de réunir tous les opérateurs intervenant dans la réalisation des travaux, et anticiper sur l'information aéronautique pour indiquer aux usagers la nature des restrictions pendant toute la durée des travaux.



Règlementation : arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (annexe A : § I.7.3 - Procédures spécifiques aux travaux).
Guide relatif à l'exécution de travaux sur les aérodromes :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Certification-securite-et,23879.html>

L'information aéronautique

Quelle est l'utilité de l'information aéronautique ?

Pour le bénéfice des usagers et pour les besoins de la navigation aérienne, l'exploitant a la charge de fournir certaines informations aéronautiques aux services de l'Etat compétents, en l'occurrence le SNA (services de la navigation aérienne). En effet, **l'information aéronautique publiée permet aux usagers de préparer leurs vols et de disposer de l'ensemble des éléments dont la connaissance s'avère nécessaire pour utiliser un aérodrome donné.**

Les cartes et informations sur les aérodromes à disposition de l'utilisateur pour le vol à vue ou le vol aux instruments sont disponibles sur le site SIA https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/html/frameset_aip_fr.htm sous cette forme :



Cartes VFR (vol à vue)



Manuel d'information aéronautique



Cartes IFR (vol aux instruments)

Comment se diffuse l'information ?

L'exploitant et le SNA rédigent un protocole relatif à l'information aéronautique, dans lequel sont définies les obligations réciproques des deux parties. Les prestations que l'exploitant doit fournir (par exemple les cartes de l'aérodrome, ses caractéristiques...), ainsi que les critères d'appréciation de ces prestations y sont précisés.

Le mécanisme simplifié de ce protocole d'accord peut se résumer ainsi :

L'exploitant nomme au sein de son équipe un informateur aéronautique. Cet informateur, par courrier ou message électronique, formule au SNA une demande de publication précise sur une des prestations à sa charge (les prestations à la charge de l'exploitant sont précisées dans le protocole type), qui évalue le renseignement donné et le transmet au SIA (service d'information aéronautique). Le SIA publie ensuite l'information pour que tout usager de l'espace aérien souhaitant utiliser l'aérodrome concerné puisse le faire dans les meilleures conditions.

- Deux procédures de transmission d'information sont utilisées par l'exploitant :

- **La diffusion d'une information permanente dite AIP** : il s'agit d'un ensemble d'informations relatives à l'aérodrome et qui ont un caractère durable. L'information a été collectée, analysée, et diffusée conformément à un calendrier réglementaire, le calendrier AIRAC.
- **La diffusion d'une information temporaire dite NOTAM** : il s'agit d'information diffusée en temps réel pour l'utilisateur. Il n'y a pas de phase d'analyse de l'information car l'exploitant doit transmettre l'information dans l'urgence, soit parce qu'elle est consécutive à un événement imprévisible, soit parce la diffusion n'a pu se faire conformément au calendrier AIRAC. Il est à noter qu'un autre mode de diffusion pour les informations temporaires, **SUP AIP**, est utilisé pour les modifications temporaires de l'AIP ne pouvant être modifiés par NOTAM (textes trop longs, graphiques).



L'exploitant a l'obligation de transmettre au SNA des informations et données vérifiées et validées par ses soins. Il s'assure que les données publiées concernant l'aérodrome dont il a la charge sont à jour. Dans le cas contraire, il effectue une demande de publication au SNA selon les modalités mises en place par le protocole.



Règlementation :

- arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (annexe A : § I.7.2 - Renseignements sur les aérodromes et information aéronautique) ;
- arrêté du 3 juin 2008 modifié relatif aux services d'information aéronautique.

VI.3 - L'application des mesures de police



L'exploitant doit apporter son concours par l'intermédiaire de ses agents aux mesures de police prises par le préfet du département compétent sur l'aérodrome. En vertu de l'article **L. 6332-2 du code des transports**, le préfet prend les mesures de police par voie d'arrêté préfectoral sur l'aérodrome concerné.

En qualité de responsable de la plateforme, l'exploitant s'engage à prendre certaines mesures :

- **respecter la délimitation de la zone librement accessible au public et de la zone non librement accessible au public**, par une signalisation claire.
- **veiller à la préservation de l'infrastructure** (dégradations, enlèvement d'aéronef encombrant).



Une réactualisation des arrêtés de police interviendra progressivement pour tenir compte de l'aspect sûreté sur un aérodrome. Les changements à venir concernant les aérodromes d'aviation générale auront pour objectif de concilier la lutte contre la menace criminelle et terroriste et la préservation de l'activité aéronautique.
(voir annexe 6 : Sûreté, ce à quoi il faut s'attendre).

La délimitation de la zone librement accessible au public et de la zone non librement accessible au public



Le principe général sur lequel s'appuient les mesures de police est la distinction entre la zone librement accessible au public et la zone non librement accessible au public décrite par la réglementation non actualisée comme zone publique/zone réservée. **Il faut une autorisation spéciale pour accéder à la zone non librement accessible au public.**

On scindera ainsi l'aérodrome d'aviation générale en deux parties bien distinctes, par le biais d'une clôture ou à défaut de panneaux d'interdiction, la zone librement accessible au public et la zone non librement accessible au public. Décrites avec précision dans l'arrêté de police, ces deux zones comprennent :

- **Dans la zone librement accessible au public :**

- ✓ Les locaux du bâtiment d'accueil.
- ✓ Les parcs de stationnement.
- ✓ Les locaux d'aéroclub ou autres activités ouvertes au public sur l'aérodrome.

- **Dans la zone non librement accessible au public :**

- ✓ L'aire de manœuvre composée de la piste, des voies de circulation, des aéronefs et leurs zones de servitudes.
- ✓ Les hangars ou ateliers abritant les aéronefs et le matériel utile à la navigation aérienne.
- ✓ L'avitaillement des aéronefs en carburant.



L'exploitant doit signaler au public les zones qui lui sont interdites (par exemple ériger une mini clôture, utiliser des panneaux d'interdiction à la limite de la zone non librement accessible au public, lesquelles sont réservées aux personnes dotées d'une autorisation spéciale, pour assurer la sécurité des usagers). De plus, un règlement intérieur doit être mis en place sur l'aérodrome, décrivant précisément la circulation des personnes à l'intérieur de la zone non librement accessible au public.



Règlementation : articles R.213-2 à 9 du code de l'aviation civile.

Veiller à la préservation de l'infrastructure

Gérer un aérodrome d'aviation générale, c'est gérer un service public. L'infrastructure dispose donc d'un régime de protection fort : est puni de 5 ans d'emprisonnement et de 180 000 euros d'amende la personne qui dégrade ou détruit les installations aéronautiques, trouble ou interrompt le fonctionnement des services d'un aérodrome. L'exploitant signalera les violations éventuelles à la Gendarmerie des Transports Aériens et à la DSAC IR.

De plus, **dans le cas d'un aéronef encombrant une piste, bande ou voie de circulation etc.**, il appartient à l'exploitant d'aérodrome de donner l'ordre à l'exploitant de l'aéronef ou à son propriétaire d'enlever l'appareil encombrant. Si ces derniers n'obtempèrent pas, le directeur de sécurité de l'aviation civile concerné ou son représentant peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, ou voies de circulation aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef. **Les mêmes mesures sont applicables pour le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'un animal encombrant.**

VI.4 - Le service de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs et la protection contre le péril animalier

- **La mise en place d'un service de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs (SSLIA).** Ce service a pour objectif de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef. Il est règlementé par le code de l'aviation civile qui adapte le niveau de protection suivant l'importance de l'aérodrome.
- **La prévention du péril animalier (PPA).** Ce service a pour objectif de réduire les risques de collision entre les aéronefs et les animaux lors des opérations de décollage et d'atterrissage. Il est nécessaire de recourir à des mesures de nature préventive contre l'intrusion d'animaux nuisibles sur la plateforme.

Le service de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs (SSLIA)

L'accident d'aéronef a généralement lieu sur ou à proximité d'un aéroport, notamment lors des phases d'atterrissage et de décollage, c'est pourquoi l'exploitant d'un aéroport doit se doter de moyens permettant d'agir avec efficacité lors de la survenance d'un incident mettant en danger des vies humaines.



Un service spécial est créé pour atteindre cet objectif :

Le service de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs.

Le niveau de protection exigé sur un aéroport dépend de l'importance de son trafic et de la taille maximale de l'aéronef utilisé sur la plateforme.

- Sur une plateforme d'aviation générale qui ne reçoit pas d'aéronefs de longueur hors tout supérieur à 9 mètres et dont la largeur de fuselage est inférieure à 2 mètres, l'exploitant affichera clairement les renseignements suivants :
 - ✓ **Les numéros à appeler en cas d'urgence** (voir annexe 5: fiche réflexe accident/incident).
 - ✓ **L'emplacement de l'extincteur (50 kg de poudre) prévu à cet effet.**
- Les autres aéroports se référeront plus spécifiquement à **l'arrêté ministériel du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aéroports** car les normes concernant les moyens de lutte contre l'incendie sont directement liées avec la nature et l'importance du trafic accueilli sur l'aéroport.



Règlementation :

- articles L.6332-3 du code des transports + D.213-1 à D.213-1-12 du code de l'aviation civile ;
- arrêté ministériel du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aéroports.

La prévention du péril animalier



La prévention du péril animalier peut être définie comme la prise de conscience du danger que représentent les animaux pour les usagers de l'aéroport et la mise en œuvre de mesures adaptées pour y faire face.

La prévention du péril animalier concourt à la sécurité des vols. Elle vise à réduire les risques de collision entre les aéronefs et les animaux, lors des opérations de décollage et d'atterrissage.

La prévention du péril animalier s'exerce dans l'emprise de l'aéroport et comprend :

- a) L'ensemble des actions préventives qui visent à rendre le milieu inhospitalier aux animaux par une gestion appropriée de l'environnement naturel et la pose de clôtures adaptées aux risques et à l'environnement, y compris à la configuration du terrain ;
- b) La mise en œuvre, de façon occasionnelle ou permanente, d'une ou plusieurs mesures appropriées d'effarouchement ou de prélèvement des animaux.

Tout aéroport dont le trafic, au cours des trois dernières années civiles consécutives écoulées, a totalisé au moins mille mouvements commerciaux annuels d'avions d'une longueur hors tout égale ou supérieure à douze mètres est tenu d'appliquer la réglementation relative au péril animalier.

Au-dessous de ce seuil, lorsque la situation faunistique et la nature du trafic le justifient, le préfet, après consultation de l'exploitant d'aéroport, décide de la mise en place d'un service de péril animalier adapté.



Petites plateformes

S'il s'avère opportun de mettre en place des mesures de prévention de péril animalier sur la plateforme, l'exploitant d'aérodrome d'aviation générale à qui il incombe la mission de la sécurité des pistes peut prendre certaines mesures qu'il juge nécessaire, comme :

- l'installation d'une clôture adaptée de la zone non librement accessible au public pour éviter le passage d'animaux susceptibles de troubler la navigation aérienne ;
- la mise en place de mesures d'effarouchement, c'est-à-dire d'éloignement des oiseaux ou autres bêtes nuisibles qui représentent un danger immédiat pour la sécurité des pistes (on fermera par exemple l'aérodrome une journée pour laisser place aux chasseurs qui éloigneront les animaux nuisibles à l'infrastructure) ;
- interdire tout dépôt d'ordures et certaines cultures dans l'emprise de l'aérodrome.



Règlementation :

- articles D.213-1-14 à D.213-1-25 du code de l'aviation civile ;
- arrêté ministériel du 10 avril 2007 modifié relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes.

VII - L'AERODROME ET SON ENVIRONNEMENT

L'aviation générale peut générer un important degré de pollution sonore pour les populations riveraines survolées. C'est pourquoi un compromis efficace doit être trouvé pour cette activité de loisir stimulant l'économie locale mais gênant les riverains de par le bruit engendré. Des solutions viables sont possibles, et certaines ont trouvé un certain succès comme la mise en place de chartes de l'environnement entre tous les acteurs concernés. Quelles que soient les mesures adoptées, l'objectif est toujours le même, à savoir **la capacité de chaque aérodrome à s'insérer au mieux dans l'environnement qui lui est propre.**

On distingue 3 catégories de mesures :

- ✓ La maîtrise de l'urbanisme avec le plan d'exposition au bruit.
- ✓ La concertation entre les différents acteurs concernés via les chartes d'environnement.
- ✓ L'aide à l'équipement en matériel silencieux sur l'aéronef.

VII.1 - Le plan d'exposition au bruit



Le plan d'exposition au bruit, qui est un document d'urbanisme, est un outil de prévention mis en place par l'Etat, destiné à éviter de nouvelles implantations de la population dans des zones qui sont ou seront exposées à terme aux nuisances générées par le trafic de l'aérodrome. Le PEB prend en compte le trafic prévu à court, moyen et long terme, et cherche à préserver la qualité de vie des riverains, mais aussi l'activité de l'aérodrome.

Le PEB s'applique généralement sur des plateformes situées près de zones urbaines à forte population.



Règlementation : Description des catégories A, B, C, D en R.222-5 du code de l'Aviation Civile et liste complémentaire publiée arrêté 28 mars 1988.
Article L.147-2 du Code de l'urbanisme



La décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit est prise par le préfet. Lorsqu'elle existe, la commission consultative de l'environnement, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée : elle peut proposer au préfet la mise en révision du PEB.

Le PEB est un outil de gestion sur le long terme pour la collectivité qui souhaite construire un lotissement autour de l'aérodrome. Elle choisit un site en accord avec les prescriptions du PEB et ainsi le site est protégé d'éventuelles augmentations de trafic ou de nouvelles installations sur l'aérodrome concerné.

- La procédure de révision du PEB :
 - **Préparation et élaboration du projet de PEB** : un avant projet est élaboré, concernant l'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long terme. Il est soumis à la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome (CCE) si elle existe, puis au préfet compétent. Le préfet prend la décision de réviser le PEB, et fixe les limites des zones A, B et C.
 - **Consultations et approbation du PEB pour les aérodromes d'aviation légère** : une première consultation informelle est généralement faite aux communes concernées et la décision de révision est ensuite notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées. Une deuxième consultation est effectuée à la CCE si elle existe puis, à la suite de ces consultations, **le préfet soumet à enquête publique le projet** : il saisit le président du tribunal administratif pour désigner un commissaire enquêteur puis prend un arrêté organisant cette enquête en recueillant les différents avis des acteurs concernés par l'activité de la plateforme (riverains, élus locaux, aéroclubs...). Le commissaire enquêteur remet enfin au préfet son rapport et le projet peut être modifié en tenant compte des résultats de l'enquête publique. Le PEB est approuvé par le préfet. Le PEB est ensuite annexé au PLU, plan local d'urbanisme des communes concernées ou équivalent.



Règlementation: Articles L.147-1 à 8 et R.147-1 à 11 du code de l'urbanisme

VII.2 - Les chartes de l'environnement



Elus, usagers et riverains se concertent afin d'offrir un cadre de vie de qualité aux riverains tout en préservant l'activité aéronautique. Le fruit de cette concertation est la rédaction d'une charte indiquant les mesures propres à diminuer les nuisances sonores sur l'aérodrome concerné. La mise en œuvre d'une telle charte est très importante car **l'exploitant ne dispose pas de prérogatives pour limiter la circulation dans l'espace aérien**. Cette charte, qui n'est **pas juridiquement contraignante**, est néanmoins largement respectée sur les sites l'utilisant, et a permis le bon voisinage entre riverains et usagers de l'aérodrome.

Quelques mesures phares:

- ✓ **La modification de tour de piste** : c'est l'obligation pour les aéronefs de ne pas survoler les zones d'habitation ou de voler en basse altitude.
- ✓ **La restriction sur les horaires d'exploitation** : c'est l'obligation pour les usagers de la plateforme de ne décoller ou d'atterrir que dans un créneau horaire imposé, plus supportable pour le riverain.

- ✓ **La limitation du nombre d'aéroclubs et/ou du nombre de mouvements sur la plateforme et la coopération avec les plateformes alentours** pour une meilleure répartition du trafic.
- ✓ **L'incitation pour les usagers à acheter du matériel améliorant les capacités acoustiques d'un aéronef.** Cette dernière mesure peut faire l'objet de subventions aux usagers qui pourront ainsi bénéficier d'une aide pour utiliser des avions moins bruyants. Les modalités concernant ces aides sont développées ci-après.

VII.3 - Les aides à l'aviation générale



Chaque année, **la commission nationale consultative des aides à l'aviation légère** répartit les aides de l'Etat entre les différentes fédérations aéronautiques. Une partie de ces aides est consacrée aux actions en faveur de l'environnement, au travers de primes d'animation versées aux aéroclubs agréés par l'intermédiaire des DSAC IR. L'objet principal de ces primes est d'aider les aéroclubs à mettre en place des dispositifs de réduction de bruit à la source (silencieux d'échappement ou hélices tripales sur les avions d'école, treuil pour le vol à voiles, etc.) et de participer ainsi à une meilleure insertion de leurs activités dans l'environnement de l'aérodrome. Les aéroclubs souhaitant bénéficier de ces primes d'animation doivent en faire la demande auprès de la DSAC-IR territorialement compétente.

Pour que l'aéroclub obtienne ces aides, il ne doit pas avoir été subventionné récemment, avoir dûment complété et envoyé le dossier disponible sur le site <http://vosdroits.service-public.fr/associations/R1271.xhtml> à sa fédération de tutelle et à la direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile (DSAC/IR).



L'objet de cette subvention est l'équipement de l'aéroclub en matière d'aéronefs, et plus particulièrement en dispositifs anti-bruits. L'aide ne sera pas accordée pour l'aménagement des locaux de l'aéroclub ni pour tout autre motif.

Annexe 1 : Lexique des termes

Accident : un événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

- a) Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - soit dans l'aéronef ;
 - soit en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
 - soit directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;
- b) L'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol et
 - qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;
- c) L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Aérodrome : on désignera par cette appellation tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

Aéronef : on désignera par aéronef dans cette étude tout appareil permettant la navigation aérienne à l'exclusion des aéronefs à voilure tournante (type hélicoptère) et des aérostats (type montgolfière).

Aire de manœuvre : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de trafic : aire destinée à l'embarquement, à l'avitaillement, au stationnement ou à l'entretien des aéronefs.

Aire de mouvement : c'est la partie d'un aérodrome qui sert aux décollages, atterrissages et à la circulation des aéronefs à la surface et qui comprend l'aire de manœuvre et l'aire de trafic.

Bande de piste : c'est une aire comprenant la piste et, lorsqu'il(s) existe(nt) le(s) prolongement(s) d'arrêt(s), destinée à réduire les risques de dommages matériels en cas de sortie de piste d'un aéronef et à assurer la protection des aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

Convention L.6321-3 : c'est la convention qui répartit les droits et obligations concernant l'infrastructure entre l'Etat et la personne dont relève l'aérodrome.

Exploitant d'aérodrome : l'exploitant est la personne en charge de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de l'aérodrome dans le respect de la convention. L'exploitant est soit la collectivité dont relève la plateforme, soit un exploitant tiers désigné par un accord de gestion passé avec cette collectivité (souvent un aéroclub dans un aérodrome d'aviation générale).

Incident : événement autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Obstacle : tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- qui se trouve à l'extérieur de ces surfaces définies et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

Piste : aire rectangulaire aménagée, sur un aérodrome terrestre, afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Piste à vue : piste non dotée de procédure aux instruments.

Piste aux instruments : piste dotée d'au moins une procédure aux instruments qu'elle soit d'approche ou de départ.

Sécurité : le terme « sécurité » employé pour un aérodrome concerne la sécurité relative à l'aménagement, au fonctionnement et à l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs.

Seuil : début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

Sûreté : sur un aérodrome, le terme sûreté signifie l'action de lutte contre la criminalité et le terrorisme sur une plateforme aéroportuaire.

Voie de circulation : voie définie sur un aérodrome terrestre aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre différentes parties de l'aire de mouvement.

Annexe 2 : Lexique des codes et acronymes

Les services administratifs de l'aviation civile

BEA : le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) pour la Sécurité de l'Aviation civile est l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile.

DGAC : la direction générale de l'aviation civile est un service de l'Etat sous tutelle du ministère du développement durable qui a pour mission de garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien.

DSAC : la direction de la sécurité de l'Aviation civile, service à compétence nationale, incarne l'autorité nationale de contrôle et de surveillance de la sécurité et de la sûreté aériennes tout en portant en parallèle la dimension territoriale des missions de régulation, de développement durable et de surveillance de l'environnement.

DSAC-IR : la direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale est le point d'entrée des exploitants d'aérodromes situés dans sa zone de compétence territoriale ([voir annexe 3 : liste des DSAC et leur zone d'attribution](#)). Tout renseignement aéronautique de quelque nature que ce soit peut être demandé à la DSAC.

DSNA : la direction des services de la navigation aérienne est un service de la DGAC qui a pour mission de fournir aux usagers de l'espace aérien les services de contrôle du trafic aérien, dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité et de prix.

DTA : la direction du transport aérien est la direction de la DGAC qui prépare les orientations stratégiques de l'Etat en matière d'aviation civile et contribue à élaborer la politique de développement durable du secteur aéronautique. A ce titre, elle participe à l'élaboration du schéma national des infrastructures de transports, et contribue à élaborer et à animer la politique en matière d'environnement et de lutte contre la pollution des aéroports.

PSA : Plan de Servitudes Aéronautiques (cf. page 13).

PSR : Plan de Servitudes Radioélectriques (cf. page 15).

SIA : le service d'information aéronautique est un service national publiant les informations aéronautiques de référence à destination des usagers de l'espace aérien.

STAC : service de la DGAC, le service technique de l'aviation civile est chargé des questions techniques aéroportuaires et aéronautiques sur tout le territoire national, en métropole et outre mer. Il publie notamment sur son site internet des guides d'information sur certains aspects techniques d'un aérodrome comme le guide d'entretien des balisages lumineux sur la plateforme aéronautique.

Les codes du protocole information aéronautique

AIC : circulaire d'information aéronautique

AIP : information à caractère permanent que doit délivrer l'exploitant aux services de la navigation aérienne selon les délais de préavis imposés par le calendrier réglementaire AIRAC.

AIRAC : acronyme désignant un système qui a pour but la notification à l'avance, sur la base de dates communes de mise en vigueur, de circonstances impliquant des changements importants dans les pratiques d'exploitation.

BMJ : bulletin de mise à jour (amendement) à l'AIP.

IAC : (Instrument Approach Chart) Carte d'approche aux instruments.

NOTAM : (notice to air men) Information à caractère temporaire qui a pour but d'avertir dans l'urgence d'un danger pour la navigation aérienne.

SUP AIP : c'est un supplément à l'AIP : mode de diffusion de l'information aéronautique utilisé pour les modifications temporaires de l'AIP ne pouvant être modifiés par NOTAM car les textes sont trop long ou il y a des graphiques.

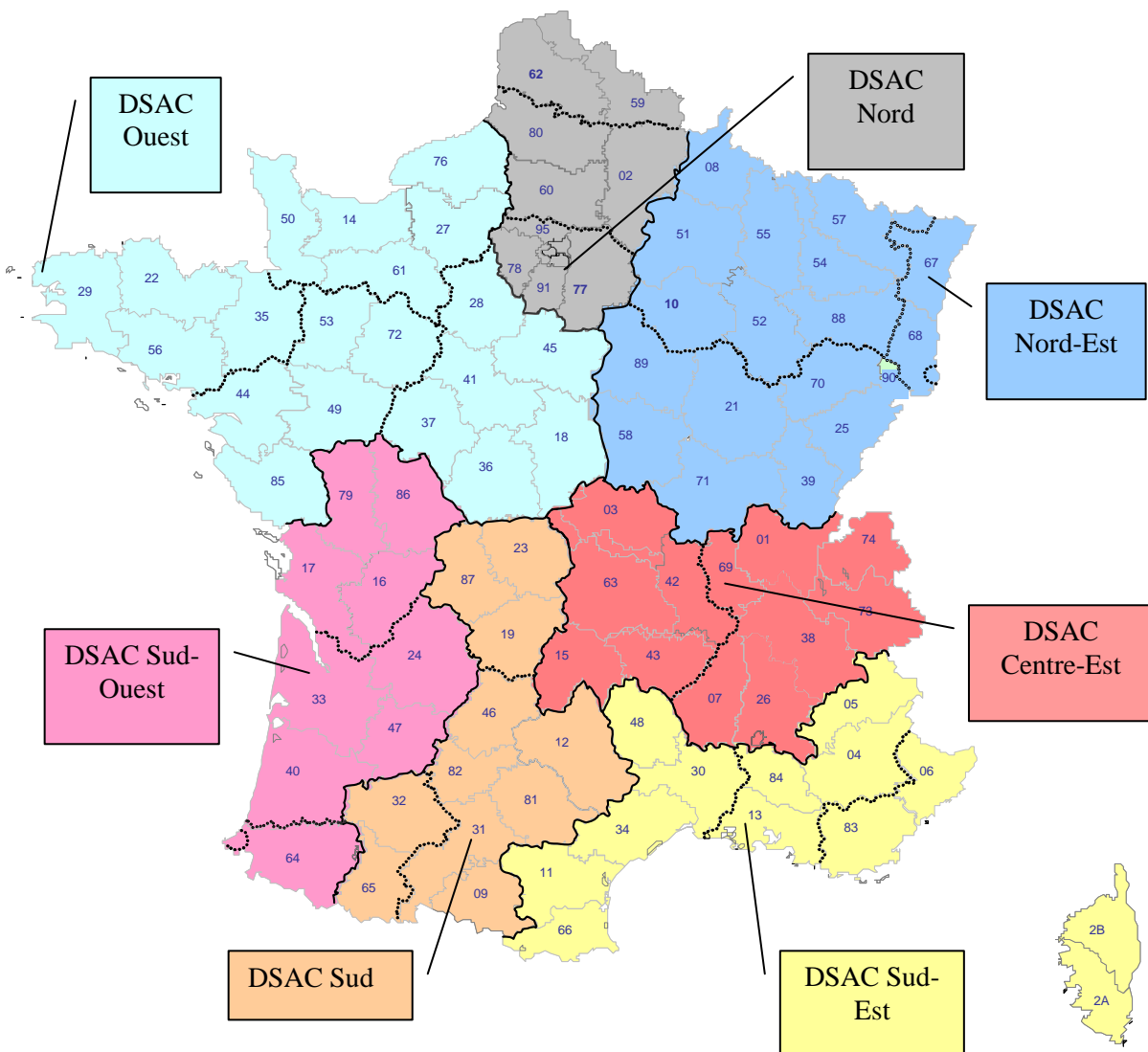
VAC : (Visual Approach Chart) : carte d'approche à vue.

Annexe 3 : Liste et compétences d'attribution des DSAC IRs

<p>Direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles Guyane 11 Rue des Hibiscus - Clairière 97 262 FORT-DE-FRANCE CEDEX Tel : 05 96 55 60 00 – Fax : 05 96 60 02 09</p>	<p>Direction de la sécurité de l'aviation civile Centre Est Aéroport de Lyon Saint Exupéry Rue d'Allemagne BP 601 69 125 LYON SAINT EXUPERY AEROPORT Tel : 04 26 72 68 00 – Fax : 04 26 72 67 59</p>
<p>Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord 9 rue de Champagne 91 200 Athis-Mons Tel : 01 69 57 60 00 – Fax : 01 69 38 26 23</p>	<p>Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord Est Aéroport international de Strasbourg-Entzheim 67 836 Tanneries Cedex Tel : 03 88 59 64 64 – Fax : 03 88 59 64 92</p>
<p>Direction de la sécurité de l'aviation civile Ouest Aéroport Brest Bretagne Rue Louis-Joseph Mailloux BP 56 29 490 GUIPAVAS Tel : 02 98 32 02 00 – Fax : 02 98 32 02 05</p>	<p>Direction de la sécurité de l'aviation civile Océan Indien Aérodrome de Saint-Denis-Gillot BP 12 97 408 SAINT-DENIS CEDEX 9 La Réunion Tel : 02 62 72 87 87 – Fax : 02 62 72 88 88</p>
<p>Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud Allée Saint-Exupéry BP60100 31 703 BLAGNAC Tel : 05 67 22 90 00 – Fax : 05 67 22 90 01</p>	<p>Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud Est 1, rue Vincent Auriol 13 617 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1 Tel : 04 42 33 76 21 – Fax : 04 42 33 79 48</p>
<p>Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud Ouest Aéroport de Bordeaux Mérignac BP 70116 33 704 MERIGNAC Cedex Tel : 05 57 92 81 00 – Fax : 05 57 92 81 08</p>	<p>Direction de l'aviation civile en Nouvelle Calédonie 179 Rue Roger Gervolino BP H1 98 849 NOUMEA CEDEX NOUVELLE CALEDONIE Tel : (687) 26 52 00 – Fax : (687) 26 52 02</p>
<p>Service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie Française BP 6404 98 702 FAA'A TAHITI Polynésie Française Tel : (689) 86 10 00 – Fax : (689) 86 10 09</p>	<p>Service d'Etat de l'aviation civile des îles Wallis et Futuna BP01 MATA UTU 98 600 UVEA - WALLIS Tel : + 681 72 12 00 - + 681 72 29 54</p>
<p>Service de l'aviation civile Saint Pierre et Miquelon Aéroport de St-Pierre Pointe-Blanche BP 4265 97 500 SAINT PIERRE ET MIQUELON Tel : 05 08 41 18 22 – Fax : 05 08 41 18 18</p>	

Les coordonnées des DSAC IRs sont également disponibles sur le site Internet de la DGAC à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Directions-de-la-Securite-de-l-.html>

Zones de compétence des directions interrégionales de l'aviation civile (Métropole)



Annexe 4 : fiche inspection de piste type

DATE :

Inspection N°1

Heure début :

Heure fin :

Agent :

ZONE	Anomalies constatées (nature et lieu)	Actions correctives
Piste et accotements		
Voies de circulation et accotements		
Parking		

Remplir une fiche par inspection

Annexe 5 : Fiche réflexe en cas d'accident / incident d'aéronef**Préservation des vies humaines :**

Vérifier que les secours se sont bien déclenchés

- ✓ **SAMU 15**
- ✓ **Pompiers 18**
- ✓ **Gendarmerie 17**

Penser à prévenir :

Si l'événement a eu lieu sur l'aérodrome

- M.....Exploitant de l'aérodrome ☎ : [\[à compléter\]](#)
- GTA (Gendarmerie des Transports Aériens)
ou PAF (Police de l'Air et des Frontières) compétente : ☎ [\[à compléter\]](#)
- le cadre de permanence de la DSAC IR : ☎ [\[à compléter\]](#)
- le cadre de permanence du BEA : ☎ 01 48 35 86 54

En précisant:

- ✓ La date et l'heure de l'évènement.
- ✓ Le lieu : Sur ou en dehors de la piste.
- ✓ L'immatriculation et le type d'appareil.
- ✓ Les conséquences pour les personnes et le matériel.
- ✓ La nature et les circonstances de l'évènement.

Si l'événement a eu lieu hors de l'aérodrome

- La gendarmerie la plus proche : ☎ [\[à compléter\]](#)
- Le cadre de permanence de la DSAC IR : ☎ [\[à compléter\]](#)
- Le cadre de permanence du BEA : ☎ 01 48 35 86 54

Annexe 6 : mesures de sûreté



Dans le contexte actuel de la sûreté aéroportuaire, les pouvoirs publics qui auparavant ne sensibilisaient à la sûreté que les aéroports à vocation commerciale ont décidé de mettre en chantier sur les aéroports d'aviation générale des mesures pour lutter contre la menace criminelle et terroriste. L'objectif est de mettre en œuvre des mesures de vigilance et de précaution tout en préservant l'activité économique et la santé financière de l'exploitant sur la plateforme.

Cette évolution met l'accent sur deux points essentiels :

- ✓ **La sensibilisation des différents acteurs :** L'exploitant et les usagers de l'aéroport doivent être informés des mesures à prendre en matière de sûreté sur la plateforme et les appliquer par ordre de priorité dans la mesure du possible.
- ✓ **L'adaptation au contexte local :** Les autorités compétentes actualiseront les arrêtés de police propres à chaque aéroport afin d'insérer le mieux possible ces mesures dans la gestion de l'infrastructure.

La sensibilisation des différents acteurs

Afin de mettre en relation les autorités compétentes et les usagers de l'aéroport concernant la sûreté, l'exploitant devra proposer au préfet pour approbation un **réfèrent sûreté** : il fera le lien entre ces deux entités pour promouvoir la sûreté sur la plateforme, rédiger l'arrêté de police le concernant et donner l'alerte en cas d'incidents mettant en jeu la sûreté.

De même, dans chaque groupe d'usagers (écoles de pilotage, ateliers de maintenance...) sera nommé un **contact sûreté** chargé de la sensibilisation des membres de son groupe à cette thématique, notamment en veillant au respect des règles de bon comportement et de bonne gestion. Par exemple, on veillera à la fermeture des hangars et des aéronefs quand ils ne sont pas de service.

L'adaptation au contexte local



Le cadre réglementaire qui sera mis en place par l'actualisation des arrêtés de police propres à chaque aéroport ne sera pas rigide. Son application sera progressive, et on cherchera à définir les priorités. Les autorités compétentes établiront un classement des aéroports en 3 groupes, et suivant le caractère sensible de l'aéroport, l'exploitant concerné aura la charge de mettre en place des mesures plus ou moins lourdes. On notera que les pouvoirs publics ne souhaitent pas imposer de mesures trop onéreuses pour les exploitants des groupes G1 et G2.

Le groupe G1 : les aéroports de ce groupe ne présentent pas de sensibilité particulière. De simples mesures de précautions et de sensibilisation sont à mettre en œuvre, notamment la nomination d'un référent et des contacts sûreté et le verrouillage des hangars et aéronefs avec une gestion sécurisée des clés (recommandations d'armoires sécurisées).

Le groupe G2 : ce sont les aéroports considérés comme sensibles localement mais dont l'activité ou l'éloignement d'un grand centre urbain rend excessive l'application des mesures du groupe G3. Néanmoins les mesures sont plus contraignantes que pour le groupe G1 (exemple de la mise en place d'entraves d'aéronefs).

Le groupe G3 : ce sont des aéroports que des critères objectifs (notamment la proximité immédiate d'une zone très sensible ou la possibilité de décollage d'avions d'un certain poids) conduisent à considérer comme sensibles. Outre les mesures applicables aux aéroports des groupes G1 et G2, les aéroports classés en G3 font l'objet de protections poussées en limitant et contrôlant l'accès à l'aéroport côté piste.



Direction
générale
de l'aviation civile

DSAC

**GUIDE D'INFORMATION
RELATIF A L'EXPLOITATION
DES AERODROMES PUBLICS D'AVIATION
GENERALE**

V : 1

Page : 37 / 38

Date : 14 décembre 2012

Page intentionnellement blanche



DSAC

direction de la sécurité de
l'aviation Civile

**direction aéroports et
navigation aérienne**

50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 11

télécopie : 01 58 09 43 22

www.developpement-durable.gouv.fr

