

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 21 avril 2023

*Direction de la sécurité de l'aviation civile - Direction
technique sûreté*

Affaire suivie par : DSAC/SUR/REF
dsac-sur-ref-bf@aviation-civile.gouv.fr

Note à l'attention des opérateurs et des personnes concernées par l'évolution de la réglementation nationale relative à la sûreté de l'aviation civile

OBJET : Mise en œuvre du nouveau dispositif d'autorisation d'accès ou d'accompagnement en zone de sûreté à accès réglementé pour les élèves pilotes les titulaires d'une licence de navigant

Madame, Monsieur,

La réglementation nationale, à travers l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile¹, modifié par l'arrêté du 21 février 2023², évolue en ce qui concerne l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé pour les personnes titulaires d'une licence de navigant, et les élèves-pilotes.

Jusqu'à présent, en France, la seule présentation de la licence de navigant permettait de pouvoir accéder, pour les besoins d'un vol, aux zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR et PCZSAR) et se déplacer sans accompagnement à l'intérieur de celles-ci. De même pour les élèves-pilotes, via la présentation d'un document justificatif de formation.

A l'issue de la période transitoire rappelée au point 5, seules les autorisations suivantes seront reconnues et acceptées pour ces personnes :

- **CMC** (« Crew member certificate ») : correspond au certificat de membre d'équipage (CME). Ce titre est délivré par les entreprises de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation pour leurs personnels navigants.
- **CIME** : carte d'identification de membre d'équipage. Dans la présente note, le terme CIME est utilisé pour faire référence aux cartes d'identification de membre d'équipage telles que définies à l'article 1-2-4-5 de l'annexe à l'arrêté du 11 septembre 2013 (cf. réglementation en PJ). Ce nouveau titre permet aux titulaires d'une licence de navigant (autres que les personnels navigants, qui sont titulaires d'un CMC) d'accéder et se déplacer sans accompagnement en PCZSAR pour les besoins d'un vol.
- **TCA** : titre de circulation aéroportuaire (badge de couleur rouge). Ce titre est délivré aux personnes qui justifient d'un besoin opérationnel et régulier d'accéder en zone de sûreté à accès réglementé sur un aéroport donné.

A défaut, le titulaire d'une licence de navigant ou l'élève-pilote devra être accompagné par une personne titulaire de l'une de ces autorisations, pendant toute la durée de sa présence en PCZSAR.

1. Quels sont les aéroports concernés ?

L'évolution ne concerne que les vols au départ ou à l'arrivée d'une zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR ou PCZSAR³) d'un aéroport. Pour accéder à ces zones, des mesures de sûreté (contrôle d'accès et inspection-filtrage) sont mises en œuvre.

¹ Extrait de la version consolidée de l'annexe à l'arrêté du 11 septembre 2013 disponible en PJ

² <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047305062>

³ En France, les aéroports concernés ont quasi exclusivement une PCZSAR. C'est pourquoi il n'est fait référence qu'aux PCZSAR dans cette note. Mais les dispositions s'appliquent de la même manière aux ZSAR.

La liste des aéroports sur lesquels le côté piste (aire de mouvement et bâtiments adjacents dont l'accès est réglementé) est en partie, ou intégralement, classé en zones de sûreté à accès réglementé figure en annexe à cette note.

En complément de ce premier recensement, il est important de noter que, sur les aéroports identifiés en annexe :

- Les zones de sûreté à accès réglementé peuvent être établies de manière permanente ou temporaire. Leur activation est faite en fonction des activités de transport aérien commercial sur l'aéroport ;
- Sur la plupart de ces aéroports, les zones dédiées à l'aviation générale (notamment aviation légère, aviation d'affaires, hélicoptères, travail aérien...) sont situées en dehors du périmètre de la PCZSAR. Dans ce cas, l'accès à ces zones ne nécessite pas de détenir l'un des titres précités ou à défaut d'être accompagné. Généralement, la licence de navigant ou, pour les élèves-pilotes, un document justificatif de formation continuent d'être reconnus et acceptés.

2. Qui est concerné ?

Les personnes concernées par ces évolutions réglementaires sont uniquement celles qui justifient du besoin d'accéder et se déplacer, pour les besoins d'un vol, à l'intérieur de la PCZSAR de l'un des aéroports précédemment cités. Pour l'aviation générale, la plupart des personnes titulaires d'une licence de navigant et des élèves pilotes ne sont donc pas impactés par cette évolution.

Il est important de rappeler que l'accès en PCZSAR pour les besoins d'un vol n'est pas interdit aux personnes qui ne sont pas titulaires d'un CMC, d'une CIME ou d'un TCA. L'accès reste possible, mais les personnes doivent dorénavant être accompagnées.

La délivrance de CIME doit être prioritairement réservée aux personnes qui justifient d'un besoin avéré de pouvoir accéder sans accompagnement en PCZSAR pour les besoins d'un vol (ex. évacuations sanitaires, travail aérien). Ce besoin doit pouvoir être justifié lors de la demande de délivrance d'une CIME.

3. Quels changements concrets pour un vol au départ ou à l'arrivée dans une PCZSAR ?

Pour les personnes titulaires d'un CMC, d'une CIME ou d'un TCA, l'évolution réglementaire n'introduit pas de changement :

- Le CMC et la CIME permettent d'accéder et se déplacer sans accompagnement dans la PCZSAR des aéroports français **pour les besoins d'un vol et dans les zones suivantes :**
 - o les zones où des passagers peuvent se trouver ;
 - o les zones situées à proximité immédiate de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés ou partiront ;
 - o les zones désignées pour les équipages ;
 - o les distances entre le terminal ou le point d'accès et l'aéronef à bord duquel les membres d'équipage sont arrivés ou partiront.
- Le TCA permet d'accéder et se déplacer sans accompagnement dans les secteurs de la PCZSAR de l'aéroport qui sont identifiés sur le titre.⁴

Pour les autres personnes titulaires d'une licence de navigant (et les élèves-pilotes) qui ne sont pas titulaires d'un CMC, d'une CIME ou d'un TCA, l'accompagnement en PCZSAR devient obligatoire. Cette exigence est applicable y compris lorsque la personne arrive en PCZSAR à bord de son aéronef.

L'accompagnement est obligatoire pendant toute la durée de la présence en PCZSAR, sauf lorsque la personne reste à proximité immédiate de son aéronef (par ex. dans la limite du périmètre de sécurité collision (PSC), polygone virtuel de 5m autour des extrémités de l'avion).

La responsabilité d'être accompagnée revient à la personne qui n'est pas titulaire d'un CMC, d'une CIME ou d'un TCA. Elle doit remplir un formulaire (modèle en annexe pour les élèves-pilotes) qu'elle conserve jusqu'au départ de l'aéronef ou la sortie de la PCZSAR ; un exemplaire est remis à l'exploitant d'aéroport lors de l'accès en PCZSAR (passage au poste d'inspection-filtrage).

Toutefois les personnes accompagnées dans ce cadre n'ont pas besoin d'un titre de circulation accompagné (badge A de couleur verte) pour accéder et se déplacer en PCZSAR.

Enfin, pour les passagers ou autres occupants de l'aéronef, il n'y a pas non plus de changement. Ces personnes doivent rester sous la responsabilité et la surveillance du commandant de bord ou d'un membre d'équipage (sans obligation de badge accompagné ou du formulaire précité).

⁴ Contrairement aux CMC et CIME, le TCA n'est valable que sur l'aéroport et dans les secteurs mentionnés sur ce titre.

4. CIME

La carte d'identification de membre d'équipage CIME s'adresse aux personnes qui sont titulaires d'une licence de navigant et qui ne sont pas employées par une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation (ces dernières leur délivrent des CMC). Les personnes doivent être de nationalité française, ou résider en France.

A noter que les élèves-pilotes qui sont déjà titulaires d'une licence de navigant peuvent obtenir une CIME dans les mêmes conditions.

Ce nouveau titre, introduit dans la réglementation française début 2023, permet aux titulaires d'une licence de navigant d'accéder et se déplacer sans accompagnement en PCZSAR pour les besoins d'un vol. Il ne répond qu'à des exigences réglementaires relatives à la sûreté de l'aviation civile.

La CIME est associée notamment à :

- Une **habilitation préfectorale**, basée sur une enquête administrative et délivrée pour une durée maximale de trois ans.⁵ La durée de validité de la CIME ne peut excéder celle de l'habilitation.
- La présentation par le demandeur des emplois, études ou interruptions d'activité au cours des cinq dernières années (type CV).
- Une **formation sûreté 11.2.6.2**⁶ en cours de validité (à renouveler tous les trois ans).

Des reconnaissances sont possibles pour les personnes qui détiennent déjà un TCA en cours de validité.

Un guide a été élaboré par DTA/SRD pour préciser les modalités et responsabilités relatives à la délivrance et la gestion des CIME. Ce guide est disponible auprès des DSAC/IR.

Seules les entités suivantes sont autorisées à délivrer des CIME :

- Les entités fixées par décision du ministre chargé de l'aviation civile⁷, qui comprend les entités suivantes : **AOPA, ENAC, FFA, GIPAG**. Ces entités préciseront les critères pour demander une CIME par leur intermédiaire.
- Les **entreprises de travail aérien, pour leurs employés** effectuant des opérations de travail aérien. Pour cette catégorie :
 - o La définition retenue du travail aérien est celle donnée à l'article R.421-1 du CAC « *Toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions [...]. Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration ou de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité et les opérations agricoles aériennes.* »
 - o Les personnes à qui est délivrée une CIME doivent être titulaires d'un contrat de travail avec l'entreprise de travail aérien.

La fabrication et la délivrance de la CIME sont réalisées par l'entité qui a fait la demande d'habilitation pour le navigant. Le format et les informations portées sur la CIME, notamment le numéro d'habilitation, sont fixés par la réglementation nationale. Un modèle avec les informations obligatoires est présenté en annexe.

Enfin, pour rappel, la délivrance de CIME doit être prioritairement réservée aux personnes qui justifient d'un besoin avéré de pouvoir accéder sans accompagnement en PCZSAR pour les besoins d'un vol. Ce besoin doit pouvoir être justifié lors de la demande de délivrance d'une CIME.

⁵ Article L.6342-3 du Code des Transports, et articles R.213-3 et R.213-3-1 du Code de l'Aviation civile

⁶ Formation à la sûreté des personnes autres que les passagers qui doivent bénéficier d'un accès non accompagné aux ZSAR (point 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998)

⁷ Liste du 15 mars 2023 recensant les entités délivrant une carte d'identification de membre d'équipage en application du 3. de l'article 1-2-4-1 de l'annexe publique de l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile.

5. Période transitoire pour la mise en œuvre des nouvelles exigences réglementaires

Pour permettre la bonne mise en place de ce nouveau dispositif par l'ensemble des acteurs concernés, une période transitoire est mise en place (telle que précisée dans la note du 02 mars 2023 relative aux modalités de mise en œuvre progressive du nouveau dispositif d'autorisation d'accès en zone de sûreté à accès réglementé pour les élèves-pilotes et les titulaires d'une licence de navigant) :

➤ Du 1^{er} avril 2023 au 31 mai 2023

La présentation de la seule licence de navigant continue d'autoriser l'accès en PCZSAR pour les besoins d'un vol.

Concernant les élèves-pilotes : les documents justifiant d'une entrée en formation n'autorisent plus l'accès non accompagné en PCZSAR. S'ils ne sont pas titulaires d'une licence de navigant, ils doivent être accompagnés pour accéder et se déplacer en PCZSAR (et doivent remplir le formulaire prévu à cet effet, disponible en pièce jointe).

➤ Du 1^{er} juin 2023 au 31 août 2023

L'accès non accompagné en PCZSAR pour les besoins d'un vol est autorisé sur présentation :

- d'une licence de navigant, et
- d'une attestation de demande d'habilitation délivrée par le correspondant sûreté de l'entité qui délivrera la CIME.

Pour les autres titulaires d'une licence de navigant, l'accompagnement est obligatoire pour accéder et se déplacer en PCZSAR (avec le formulaire prévu à cet effet, qui sera mis à disposition dans un second temps).

21 AVR. 2023
Le directeur technique sûreté
de la
direction de la sécurité de l'aviation civile



Serge BILLIOTTET



6. ANNEXES et pièces jointes

Liste des aéroports français sur lesquels le côté piste est en partie, ou intégralement, classé en zones de sûreté à accès réglementé (ANNEXE)

Modèle de carte d'identification de membre d'équipage CIME (ANNEXE)

Formulaire d'accompagnement en PCZSAR pour les élèves-pilotes (PIECE JOINTE)

Extraits de la version consolidée de l'annexe à l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile et de l'annexe au règlement d'exécution (UE) 2015/1998 du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. (PIECE JOINTE)

Sur demande : Guide pour l'obtention d'une carte d'identification de membre d'équipage (CIME) pour les pilotes autres que ceux employés par une entreprise de transport aérien

Liste des aéroports français sur lesquels le côté piste est en partie (ou intégralement) classé en zones de sûreté à accès réglementé

Pour rappel, il est important de noter que, sur les aéroports identifiés :

- **Les zones de sûreté à accès réglementé peuvent être établies de manière permanente ou temporaire.** Leur activation est faite en fonction des activités de transport aérien commercial sur l'aéroport ;
- Sur la plupart de ces aéroports, **les zones dédiées à l'aviation générale** (notamment aviation légère, aviation d'affaires, hélicoptères, travail aérien...) **sont situées en dehors du périmètre de la PCZSAR.** L'accès à ces zones ne nécessite pas de détenir un CMC, une CIME ou un TCA, ou à défaut d'être accompagné. Généralement, la licence de navigant ou, pour les élèves-pilotes, un document justificatif de formation continuent d'être reconnus et acceptés.

Le classement ci-dessous est donné à titre indicatif. Il reste fortement recommandé de contrôler si l'accès en PCZSAR sera nécessaire ou pas, en fonction de la nature et des besoins précis du vol ainsi que du zonage sur l'aéroport au moment du vol.

Aéroports sur lesquels l'intégralité du côté piste est classé en PCZSAR.

L'accès en PCZSAR sera donc obligatoire pour les besoins d'un vol :

Nom Aérodrome	Code OACI
HYERES LE PALLYVESTRE	LFTH
LYON SAINT EXUPERY	LFLL
MARSEILLE PROVENCE	LFML
METZ NANCY LORRAINE	LFJL
NANTES ATLANTIQUE	LFRS
NICE COTE D'AZUR	LFMN
TAHITI FAA'A	NTAA

Aéroports sur lesquels une PCZSAR est activée ou activable.

Les activités d'aviation générale sont généralement traitées en dehors de la PCZSAR mais il est recommandé de **se renseigner au préalable** pour identifier si l'accès en PCZSAR est nécessaire ou pas pour les besoins du vol :

Nom Aéroport	Code OACI
AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE	LFKJ
BALE-MULHOUSE	LFSB
BASTIA PORETTA	LFKB
BEAUVAIS TILLE	LFOB
BERGERAC DORDOGNE PERIGORD	LFBE
BIARRITZ PAYS BASQUE	LFBZ
BORDEAUX MERIGNAC	LFBD
BREST BRETAGNE	LFRB
BRIVE SOUILLAC	LFSL
CALVI SAINTE CATHERINE	LFKC
CARCASSONNE SALVAZA	LFMK
CASTRES MAZAMET	LFCK
CAYENNE FELIX EBOUE	SOCA
CHAMBERY AIX LES BAINS	LFLB
CLERMONT FERRAND AUVERGNE	LFLC
FIGARI SUD CORSE	LFKF
GRENOBLE ISERE	LFLS
ÎLE DES PINS-MOUE	NWWE
LA REUNION-ROLAND GARROS	FMEE
LA ROCHELLE ILE DE RE	LFBH
LIFOU-WANAHAM	NWWL
LILLE LESQUIN	LFQQ
LIMOGES BELLEGARDE	LFBL
MARTINIQUE AIME CESAIRE	TFFF
MARE-LA ROCHE	NWWR
MAYOTTE MARCEL HENRY	FMCZ
MONTPELLIER MEDITERRANEE	LFMT
NOUMEA LA TONTOUTA	NWWW
NOUMEA-MAGENTA	NWWM
PARIS CHARLES DE GAULLE	LFPG
PARIS ORLY	LFPO
PAU PYRENEES	LFBP
PERPIGNAN RIVESALTES	LFMP
POINTE A PITRE LE RAIZET	TFFR
OUVEA-OULOUP	NWWW
RENNES SAINT JACQUES	LFRN
STRASBOURG ENTZHEIM	LFST
TARBES LOURDES PYRENEES	LFBT
TOULOUSE BLAGNAC	LFBO

Aéroports sur lesquels la PCZSAR est activée de manière ponctuelle, donc **faible probabilité de devoir accéder en PCZSAR** pour les besoins d'un vol :

Nom Aéroport	Code OACI
ALBERT BRAY	LFAQ
ANGERS MARCE	LFJR
ANNECY MEYTHET	LFLP
AURILLAC	LFLW
AVIGNON CAUMONT	LFMV
BEZIERS VIAS	LFMU
CAEN CARPIQUET	LFRK
CALAIS MARCK	LFAC
CANNES MANDELIEU	LFMD
CHALONS VATRY	LFOK
CHATEAUROUX DEOLS	LFLX
CHERBOURG MAUPERTUS	LFRC
DEAUVILLE NORMANDIE	LFRG
DIJON-LONGVIC	LFSD
DOLE TAVAU	LFGJ
EPINAL MIRECOURT	LFSG
LA MOLE	LFTZ
LE CASTELLET	LFMQ
LE HAVRE OCTEVILLE	LFOH
LE PUY LOUDES	LFHP
LE TOUQUET COTE D'OPALE	LFAT
LORIENT LANN BIHOUE	LFRH
LYON BRON	LFLY
NIMES GARONS	LFTW
POITIERS BIARD	LFBI
QUIMPER PLUGUFFAN	LFRQ
RODEZ AVEYRON	LFCE
ROUEN VALLEE DE SEINE	LFOP
SAINT ETIENNE LOIRE	LFMH
SAINT MARTIN GRAND'CASE	TFFG
SAINT PIERRE PIERREFONDS	FMEP
TOURS VAL DE LOIRE	LFOT
VALENCE CHABEUIL	LFLU


Modèle de carte d'identification de membre d'équipage CIME

Comme précisé dans le guide, l'usage d'une carte plastifiée au format ID-1 est recommandé.

- Recto

FRANCE Carte d'identification de membre d'équipage <i>Crew identification card</i>	Nom/Name Farman
	Prénom/Surname Henry
	Sexe/sex M
	Nationalité/Nationality FRA
	Date de naissance/Date of Birth 21/10/2000
	Organisme/Organism Aéroclub les ailes de Paris
	Fonction/Occupation Pilote privé
Signature 	N° Habilitation H0045678925
Date d'expiration/Date of expiry 12/10/2025	Doc N°/Doc n° 2022-10-12345

- Verso

FRANCE Carte d'identification de membre d'équipage <i>Crew identification card</i>	Doc N°/Doc n° 2022-10-12345
Lieu de délivrance: Paris	
Délivré par: Romain GARY Le: 21/10/2022 Signature: 	
« Cette carte ne permet pas le franchissement des frontières sans visa. » « This card does not allow the crossing of borders without a visa. »	