



**GUIDE A L'ATTENTION
DES COMMANDANTS DE BASE
DANS L'EXERCICE DE LEURS FONCTIONS DE DIRECTEUR
D'AÉRODROME ET DE RESPONSABLE LOCAL DU PSNA/D EN
MATIÈRE DE SMS (ATM/ANS)**



Préambule

Sur une base à vocation aéronautique, le commandant assume dans le domaine de la sécurité aérienne de multiples responsabilités. Parmi celles-ci et relevant pour partie du périmètre de surveillance de la direction de la sécurité aéronautique d'État (DSAÉ) et de la direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM), les fonctions de **directeur d'aérodrome** et de **responsable local du PSNA/D en matière de Système de Management de la Sécurité (SMS) des services rendus à la navigation aérienne**.

Encadrées par des textes de haut niveau, tant militaires que civils, ces responsabilités ont retenu l'attention du comité stratégique de la sécurité aérienne du 24 septembre 2020, qui a jugé nécessaire de les voir explicitées et synthétisées par la DSAÉ, en coordination avec les différentes autorités d'emploi (AE) et directions concernées, afin de permettre à ceux qui les assument, de les exercer sereinement et en pleine conscience.

La surveillance des aérodromes a pour origine les dispositions de l'arrêté du 17 septembre 1998¹ (RN09) qui stipule que les aérodromes où le ministère de la défense est affectataire unique ou principal doivent être conformes aux normes relatives aux infrastructures, aux équipements et aux procédures d'exploitation fixées par une instruction de la DIRCAM. En application de cet arrêté, l'instruction n° 4450 DSAÉ/DIRCAM² (RD08) définit pour les aérodromes des armées les conditions de leur homologation et de leur surveillance continue, sur la base d'un référentiel défendant certaines spécificités défense. A des fins de compatibilité avec les besoins de l'aviation civile, notamment pour les aérodromes accueillant du trafic civil, l'instruction rend également applicable certains textes nationaux émanant de l'aviation civile.

Dans le domaine de la surveillance des services rendus à la navigation aérienne et bien que la réglementation du Ciel unique européen (CUE) ne s'applique pas *in extenso* à l'aéronautique d'État, les armées ont fait le choix en 2004-2005 de certifier, au sens de la réglementation européenne, tous ses prestataires de services à la navigation aérienne (PSNA) rendant des services au profit de la circulation aérienne générale (CAG). Cela permet aux armées, et notamment aux PSNA, de respecter la clause dite « d'effort » instituée par le R(UE) 2018/1139 (art. 2, §5), en vue d'assurer un niveau de sécurité aussi efficace dans un espace aérien partagé avec l'aviation civile, et *in fine* de préserver la liberté d'action des aéronefs d'État. Aussi, dans un souci de cohérence, les armées ont fait le choix en 2012 d'instaurer une surveillance des organismes rendant des services de la navigation aérienne au profit de la circulation aérienne militaire (CAM).

Ce guide complète ou reprend certaines parties communes au guide DIRCAM relatif à la gestion des aérodromes des armées la défense (à paraître). Il a pour vocation de :

- rappeler les textes en vigueur ;
- rappeler les responsabilités des directeurs d'aérodrome et responsables locaux de la gestion du trafic aérien ;
- présenter une synthèse de leurs actions et celles de leurs principaux partenaires.

La rédaction de ce guide s'inscrit dans une démarche permanente de promotion de la sécurité et d'accompagnement de la DSAÉ au profit des AE et des PSNA/D en particulier. L'annexe I résume les principales responsabilités du commandant d'aérodrome et les points qui doivent susciter son attention.

Win as a Team - Général de brigade aérienne Etienne HERFELD




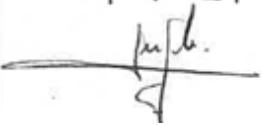
¹ Arrêté du 17 septembre 1998 relatif à l'exploitation des aérodromes où le ministère de la défense est affectataire unique ou principal et aux procédures et minimums opérationnels d'aérodrome utilisables par les aéronefs relevant du ministère de la défense.

² Instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM relative à l'infrastructure, aux équipements, aux procédures d'exploitation et de maintenance, aux conditions d'homologation et de surveillance des aérodromes de la défense.

Suivi du document

Numéro du modificatif	Date du modificatif	Objet du modificatif	Responsable du suivi du document
1.0	06/2021	Création du document	CC Baudais Chef de la section Pilotage/Synthèse - SDSA

Approbation du document

	Nom et qualité	Date et signature
Rédacteur	Capitaine de corvette Maxime Baudais Chef de la section Pilotage Synthèse DIRCAM/SDSA	18/06/2021 
Vérificateurs	Capitaine de corvette Pascal Déniel Chef de la division Homologation des Aérodromes DIRCAM/SDSA	22/06/2021 
	Lieutenant-colonel Renaud Dambreville Chef de la division certification et surveillance DIRCAM/SDSA	28/06/2021 
	Lieutenant-colonel Fabrice Visconti Chef de la division sécurité des systèmes DIRCAM/SDSA	21/06/2021 
	Colonel Florent di Scala Chef de la sous-direction réglementation DIRCAM/SDR	30/06/2021 
	Colonel David Perrot Chef de la sous-direction audit et surveillance DIRCAM/SDSA	21/06/2021 
Approbateur	Général de brigade aérienne Etienne Herfeld Directeur de la circulation aérienne militaire DirCAM	30/06/2021 

PARTIE 1 : LA DIRECTION D'AÉRODROME	6
1.1. Le statut de l'aérodrome	6
1.1.1. Classement par usage aéronautique	6
1.1.2. Classement par affectation	6
1.1.3. Classement par importance de l'infrastructure	6
1.1.4. Code de référence de l'aérodrome	7
1.1.5. Minimums opérationnels d'aérodrome	7
1.1.6. Catégories d'exploitation des pistes	8
1.2. Responsabilités du commandant de base en tant que directeur d'aérodrome .	8
1.3. Les différents partenaires du directeur d'aérodrome	10
PARTIE 2. L'HOMOLOGATION ET L'EXPLOITATION D'UN AERODROME	13
2.1. Processus d'homologation et de surveillance d'un aérodrome	13
2.1.1. Responsabilités du directeur d'aérodrome en matière d'homologation et d'exploitation	13
2.1.2. Le mandat de la DIRCAM	13
2.1.3. Thèmes contrôlés par la commission	13
2.1.4. Types d'expertise	14
2.1.5. Déroulement des visites	15
2.1.6. Actions post-visite	16
2.2. L'aérodrome et son environnement	17
2.2.1. Gestion des servitudes (PSA, PSR)	17
2.2.2. Environnement (PEB, CCE, charte de l'environnement, gestion des gênes sonores)	18
2.2.3. Processus dérogatoires	20
2.3. Procédures d'exploitation associées à l'aérodrome	22
2.3.1. Coordination avec les usagers	22
2.3.2. Procédures relatives à la sécurité des pistes	23
2.3.3. Information aéronautique, contrôle et suivi des obstacles	23
2.3.4. Prévention du péril animalier	24
2.3.5. Procédures d'urgence, Service/Escadron sécurité incendie et sauvetage (ESSIS-SSIS) / Rescue and fire fighting services (RFFS), Dispositions spécifiques ORSEC aérodrome (DSOA)	24
2.3.6. Mesures de police	25
2.3.7. Entretien et maintenance des installations (conventions et contrats de service)	25
PARTIE 3. LA SURVEILLANCE DES SERVICES RENDUS A LA NAVIGATION AÉRIENNE	28

3.1. La certification et la surveillance des PSNA/D	28
3.1.1. <i>Applicabilité de la réglementation et intérêt de la démarche</i>	28
3.1.2. <i>Le rôle de de la DIRCAM</i>	29
3.1.3. <i>Les responsabilités liées au SMS du commandant de base</i>	29
3.1.4. <i>Les services certifiés et surveillés (ATS, CNS, CAM vs CAG)</i>	30
3.1.5. <i>La gestion de la formation</i>	30
3.1.6. <i>La surveillance exercée par l'autorité compétente AC (Audit local, PAC et suivi)</i>	31
3.1.7 <i>Le rôle du SMS local</i>	32
3.2. Le processus de notification d'évènement (du FNE/ASR à la commission défense de sécurité aérienne (CDSA) / groupe permanent du directoire de l'espace aérien pour la sécurité de la gestion du trafic aérien (GPSA)	33
3.2.1. <i>Applicabilité de la réglementation (UE, FR, Défense) et intérêt de la démarche responsabilité du Dir ADR et autorité locale du PSNA/D</i>	33
3.2.2. <i>La notification, l'analyse, la clôture et le suivi d'un évènement</i>	33
3.2.3. <i>Les notions de « culture juste et de « culture de sécurité »</i>	34
3.2.4. <i>Le rôle de la DIRCAM (bureau de coordination mixte / défense (BCM/BCD))</i>	34
3.2.5. <i>Le traitement en instances nationales</i>	35
3.3. La gestion des changements liés aux évolutions	35
3.3.1. <i>Applicabilité de la réglementation (UE, FR, Défense) et intérêt de la démarche</i>	35
3.3.2. <i>Le rôle de la DIRCAM (SDSA/DSS)</i>	36

ANNEXES

ANNEXE I PRINCIPALES RESPONSABILITÉS ET POINTS D'ATTENTION DU COMMANDANT DE BASE.....	37
ANNEXE II TEXTES DE RÉFÉRENCE.....	38
ANNEXE III ABRÉVIATIONS	41

LA DIRECTION D'AÉRODROME ET SES CONDITIONS D'HOMOLOGATION ET D'EXPLOITATION

PARTIE 1 : LA DIRECTION D'AÉRODROME

1.1. Le statut de l'aérodrome

1.1.1. Classement par usage aéronautique

Les aérodromes sont classés selon leur usage aéronautique (listes fixées par l'arrêté du 23 novembre 1962³ - **RN06**).

Ainsi, on distingue⁴ les aérodromes :

- **ouverts à la circulation aérienne publique (CAP)**, dits aérodromes de la **liste 1** ;
- **réservés à l'usage des administrations de l'État**, dits aérodromes de la **liste 2** ;
- **à usage restreint**, dits aérodromes de la **liste 3**, obéissant à une liste précisant les restrictions (objet, aéronefs, utilisateurs...) auxquelles leur usage est subordonné. Il s'agit d'aérodromes non ouverts à la CAP sur lesquels il peut exister une présence basée de l'aviation civile).

1.1.2. Classement par affectation

En vertu de l'article R.211-6 du code de l'aviation civile (**RN01**), il est désigné pour chaque aérodrome, par voie d'arrêté ministériel, un **affectataire principal** et éventuellement un ou des **affectataires secondaires**.

Les aérodromes des armées peuvent être désignés :

- « **aérodrome des armées** », désignant tout aérodrome métropolitain terrestre dont le ministère des armées (MINARM) est affectataire unique ou principal ;
- « **aérodrome mixte** » désignant un aérodrome comportant plusieurs affectataires. Dans la défense, cela correspond à la situation d'un « aérodrome des armées » où le ministère chargé de l'aviation civile est affectataire secondaire ;
- « **aérodrome dual** » désignant d'une part un « aérodrome mixte », et d'autre part un « aérodrome des armées » sur lequel le ministère chargé de l'aviation civile n'est pas affectataire secondaire mais où il existe une activité aéronautique civile (aviation générale ou d'affaires) basée ou jugée significative par les autorités compétentes.

Le mode de fonctionnement, les conditions d'utilisation et de développement des installations par les affectataires secondaires sont détaillées dans l'arrêté du 8 mars 2006⁵ (**RN10**). En ce sens, une commission locale des affectataires est créée sur chaque aérodrome concerné par l'arrêté.

1.1.3. Classement par importance de l'infrastructure

Les aérodromes des armées sont classés en deux groupes :

- les **aérodromes des armées du 1^{er} groupe**, caractérisés principalement par :
 - l'existence d'au moins une piste revêtue exploitée de nuit et/ou aux instruments ;

³ Arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation.

⁴ Articles L6312-1 et L6312-2 du code des transports et l'article D211-3 du code de l'aviation civile.

⁵ Arrêté du 8 mars 2006 relatif aux prérogatives et obligations des affectataires ainsi qu'aux principes de répartition des charges sur les aérodromes à affectation aéronautique mixte affectés à titre principal au ministère de la défense.

- et/ou la présence d'un organisme assurant le contrôle de la circulation aérienne.
- les **aérodromes des armées du 2^e groupe**, ne pouvant être classés dans le groupe précédent. Ces derniers sont essentiellement exploités à vue et de jour et sans organisme de contrôle.

1.1.4. Code de référence de l'aérodrome

En application de l'arrêté du 17 septembre 1998 (**RN09**), chaque aérodrome est doté d'un code de référence composé :

- d'un chiffre (de 1 à 4), déterminé en fonction de la distance de référence de l'aéronef à voilure fixe auquel l'infrastructure est destinée ;
- d'une lettre (de A à F), déterminée en fonction de l'envergure et de la largeur hors tout du train principal de l'aéronef à voilure fixe auquel l'infrastructure est destinée.

Ce code est déterminé par l'état-major bénéficiaire concerné, en tenant compte de l'infrastructure existante, de l'aéronef le plus contraignant destiné à opérer de façon régulière⁶ ou significative sur l'aérodrome ainsi que des recommandations de la DIRCAM.

Un aéronef de lettre de code supérieure au code de référence déterminé peut être accepté de manière ponctuelle, sous réserve qu'une étude d'admissibilité ait été au préalable réalisée, complétée de procédures d'exploitation.

Ces procédures pouvant être, selon les cas, émises dans les rapports d'homologation de la DIRCAM doivent être déclinées dans le manuel d'exploitation et publiées par la voie de l'information aéronautique.

Si de tels mouvements revêtent un caractère régulier, le directeur d'aérodrome doit alors étudier le relèvement du code de référence de son aérodrome. Le rehaussement du code d'un aérodrome est prononcé par l'état-major bénéficiaire sur la base d'une proposition émanant du directeur d'aérodrome. Ce changement nécessite une adaptation de l'infrastructure en vue du respect des normes requises pour le code de référence recherché.

1.1.5. Minimums opérationnels d'aérodrome

Conformément à l'instruction n° 350 DSAÉ/DIRCAM⁷ (**RD02**), les minimums opérationnels d'aérodrome sont établis pour garantir la sécurité des opérations aériennes effectuées sur les pistes d'aérodrome, au travers de la détermination des valeurs suivantes :

- hauteur / altitude (HD, MHD) – atterrissage ;
- visibilité (RVR) – décollage et atterrissage.

Ces minimums opérationnels sont fixés en fonction de l'équipement de l'avion, la qualification de l'équipage et surtout en fonction des caractéristiques de l'aérodrome : obstacles, équipement des pistes (balisage, aides radioélectriques et visuelles) et des conditions météorologiques. Ils sont aussi établis en cohérence avec les valeurs retenues dans la décision d'homologation établie par le directeur de la circulation aérienne militaire (DirCAM).

⁶ En référence au CAC D 213-1-1 (SSLIA), l'aviation civile considère l'exécution d'au moins 24 mouvements par période de trois mois consécutifs ou mouvements programmés

⁷ Instruction n° 350 DSAÉ/DIRCAM relative à la conception et à l'établissement des procédures de vol aux instruments
Page 7 sur 42

En outre, des minimums opérationnels, inférieurs aux minimums opérationnels d'aérodrome appelés minimums opérationnels spéciaux, peuvent être retenus dans le cas de vols à caractère particulier. Les valeurs de ces minimums sont déterminées par les exploitants d'aéronefs. L'avis de la DIRCAM peut être sollicité.

1.1.6. Catégories d'exploitation des pistes

Plusieurs catégories d'exploitation des pistes sont définies. Elles sont liées aux procédures aux instruments et aux caractéristiques de la piste et de son environnement :

- approche et décollage à vue ;
- approche aux instruments :
 - approche de non précision
 - approche avec guidage vertical (APV) ;
 - approche de précision de catégorie I, II et III ;
- décollage selon les règles de vols aux instruments.

1.2. Responsabilités du commandant de base en tant que directeur d'aérodrome

L'instruction n° 4450 DSAÉ/DIRCAM (RD08) précise que « *pour l'ensemble des aérodromes des armées, [...] les commandants de base ou commandant de formation administrative assument les fonctions de directeurs d'aérodrome... A ce titre, ils sont directement responsables du suivi du maintien des conditions de leurs homologations et de la conformité de leurs installations aéronautiques* ».

En tant qu'informateur local, « ils s'assurent de la conformité de l'information aéronautique mise à disposition des usagers et du respect des consignes d'utilisation du terrain vis-à-vis de la décision d'homologation du DirCAM ». Le directeur d'aérodrome est également responsable du suivi du Plan d'Actions Correctives (PAC) associé.

Lorsque la défense est affectataire secondaire, le commandant de base exerce les responsabilités de directeur d'aérodrome pour l'emprise militaire affectée au MINARM.

Au titre de l'administration générale de l'aérodrome et selon les cas, il assure notamment ou fait assurer les missions suivantes :

- l'étude technique relative aux modifications des documents de planification (avant-projet plan de masse, plan d'exposition au bruit (PEB) et plan de servitudes aéronautiques (PSA) dont il est garant de l'application pour le compte du directeur d'aérodrome⁸ ;
- l'étude des plans et programmes relatifs au dispositif de circulation aérienne de l'aérodrome, en particulier la délimitation des espaces aériens affectés, l'implantation des aides visuelles et radioélectriques d'usage commun et les procédures d'arrivée et de départ de l'aérodrome.

Dans le cas d'un **aérodrome mixte**, le **directeur d'aérodrome** dispose de responsabilités supplémentaires définies à l'arrêté du 8 mars 2006 (RN10):

⁸ En concertation avec le SID (ESID, USID et antenne USID), dont une des missions consiste à participer à l'élaboration et à la mise à jour du PSA et du PEB ainsi que de s'assurer du respect des servitudes associées aux PSA et PSR (pour le compte du directeur d'aérodrome).

Au titre de la direction de l'aérodrome et, selon les cas, il assure notamment ou fait assurer les missions suivantes, conformément à l'article R. 211-7 du code de l'aviation civile⁹ (**RN01**) :

- le fonctionnement, la gestion et l'entretien des ouvrages, des installations et services à usage commun de l'aérodrome ;
- les relations avec l'exploitant civil de l'aérodrome ;
- il préside la commission locale des affectataires.

En outre, il s'assure également de :

- l'application des mesures de police tel que précisées au § II.3.6 « **Le directeur de l'aérodrome doit faire assurer le respect des mesures de sûreté sur l'aérodrome relevant de son autorité** ».
- l'application des règles de protection de l'environnement.

Par ailleurs, une convention ou un protocole doit être signé entre les affectataires pour définir :

- les **conditions d'utilisation de l'aérodrome**. Lors de l'établissement de ce document, les principes suivants s'imposent, nécessitant la présence d'articles ou de clauses particulières impératives :
 - les prérogatives du directeur d'aérodrome ;
 - les conditions d'accessibilité, d'ouverture et d'utilisation de l'aérodrome ;
 - **la priorité de la réalisation des besoins opérationnels « défense »** sur l'activité civile et la nécessaire autorisation, par l'autorité militaire habilitée, de toute nouvelle activité civile ;
 - **la reconnaissance de l'existence d'équipements spécifiques « défense »** et la reconnaissance de responsabilité de l'affectataire secondaire sur ce point ;
 - les services de la circulation aérienne rendus ;
 - le cas échéant, la sûreté aéroportuaire ;
 - la conformité aux règles applicables en vigueur de la fourniture du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et des services de secours ;
 - le cas échéant, la prévention du péril animalier ;
 - le cas échéant, l'existence d'une convention de répartition des charges financières entre les différents affectataires.
- **le cas échéant, la répartition des charges entre les affectataires**. Les modalités de calcul des charges d'investissement et de fonctionnement des installations, ouvrages et services à usage commun ainsi que la répartition entre les affectataires et/ou concessionnaires doivent être précisées.

Les prérogatives du directeur d'aérodrome sont complétées par des directives propres à chaque AE¹⁰ (**RAE01**). Il décline en outre la politique de sécurité aérienne de son armée et est le garant de la sécurité des opérations.

⁹ Article relatif aux prérogatives et obligations des affectataires dans les aérodromes à affectation aéronautique mixte.

¹⁰ Instructions N°1956/DEF/EMAA/OGS/BAJ (R7), N°3030/DEF/COMALAT/BCA (R8)), IP N° 00.50 ALAVIA/ORG/NP.

1.3. Les différents partenaires du directeur d'aérodrome

- le Service d'Infrastructure de la Défense (SID) :

Dans le domaine de l'infrastructure aéronautique, le SID (DCSID, ESID, USID ou antennes des USID) :

- assure le soutien et l'adaptation de l'infrastructure et du domaine immobilier de l'Etat mis à disposition auprès du ministère des armées, conformément à la programmation validée par le SGA/DMPA sur proposition de l'état-major des armées (échelon de synthèse et d'arbitrage des besoins des armées)¹¹ ;
- conseille et assiste les armées, directions et services (ADS) dans ses domaines de compétences ;
- est prestataire extérieur de services d'infrastructures au profit des armées, à la fois exploitants d'aérodrome et PSNA/D ;
- s'assure du respect des servitudes établies dans le PSA et dans le plan de servitudes radioélectriques (PSR), ainsi que du contrôle et du suivi des obstacles à l'intérieur et à l'extérieur de l'emprise domaniale, sur la base d'un fichier obstacles tenu à jour ;
- conduit l'élaboration et la mise à jour du PSA et participe à l'élaboration et à la mise à jour du PEB, en collaboration avec le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA).

Le chef de l'USID (ou de l'antenne USID), représentant local du SID, est le principal interlocuteur et conseiller du directeur d'aérodrome. Il est notamment le correspondant local pour ce qui relève des plans de servitudes aéronautiques et radioélectriques.

- le centre référent aéroportuaire (CR-AERO) :

Depuis 2015, l'ESID Bordeaux est désigné ESID référent pour les installations aéroportuaires.

A cet effet, le centre référent des installations aéroportuaires, subordonné à l'ESID de Bordeaux, est l'interlocuteur privilégié des autorités bénéficiaires des aérodromes.

La mission générale du centre référent est d'assister l'ensemble des acteurs du domaine aéronautique afin de renforcer la performance du service dans le soutien des installations et infrastructures considérées comme stratégiques pour les armées, directions et services et le SID.

Le CR-AERO est partie prenante de la commission nationale d'expertise défense (CNED) et participe systématiquement aux visites d'expertise et d'homologation, en qualité d'expert dans le domaine des dégagements aéronautiques. Il est chargé, par ailleurs, de s'assurer de la qualité du service rendu par le personnel du SID aux directeurs d'aérodrome.

- le GSBdD :

Les GSBdD, au travers d'un protocole cadre¹² sont responsables de l'entretien des espaces verts des aérodromes des armées. A cet effet, les contrats de services relatifs à l'entretien des zones herbeuses des aires aéronautiques doivent être établis en

¹¹ Avec la nouvelle architecture budgétaire (NAB), le REP (responsable de l'ensemble de programmation) INFRA valide la programmation pluriannuelle sur proposition des RBOP (§5.4 de la note 1D21001362 ARM/SGA/DPMA du 19/01/2021 portant sur la directive de l'ensemble de programmation infrastructure pour l'exercice d'A2PM 2021). Le plan de commande annuelle relève ainsi de chaque RBOP.

¹² Protocole n° 5469/DEF/EMA/SCA du 3 septembre 2014

coordination avec l'autorité exploitant d'aérodrome et les services de navigation aérienne associés.

Il est attendu dans ces contrats une précision sur les règles de sécurité applicables au personnel chargé de l'entretien sur la plateforme, les exigences liées au péril animalier, les précautions à prendre, lors des actions de fauchage, pour protéger les installations (bornes WGS 84, balisage, aides visuelles) ainsi que les dispositions à prendre afin de ne pas perturber les aides radioélectriques, visuelles et météorologiques et respecter les dégagements aéronautiques.

- le CNGF :

Tête de chaîne du domaine fréquences pour l'ensemble de la DIRISI, le Centre National de Gestion des Fréquences a pour mission d'élaborer les PSR et assure principalement la gestion nationale des assignations de fréquences, des sites et des servitudes du ministère des armées. Il effectue la coordination des fréquences avec les nations et les établissements privés ou publics étrangers au ministère des armées et assiste la Direction Générale du Numérique (DGNUM) dans la définition de la politique du ministère.

- la DSAC :

Pour les besoins de l'aviation civile, la DSAC (échelon central (EC) ou interrégionale (IR)) :

- homologue et surveille les pistes des aérodromes mixtes dont le ministre chargé de l'aviation civile est affectataire principal ou secondaire ;
- homologue et surveille les pistes des aérodromes duaux, conjointement avec la DIRCAM et conformément au protocole établi à cet effet.

Sous couvert d'une convention avec la DGAC, les deux organismes à compétence nationale suivants peuvent opérer au profit des armées :

- le service technique de l'aviation civile (STAC) :

Service à compétence national régi par une convention avec le SID, le STAC peut intervenir pour conseiller les armées dans les domaines suivants : études générales et opérationnelles, expertises, formation, notamment en matière de conception et gestion des chaussées, assistance à maîtrise d'ouvrage, assistance à maîtrise d'œuvre, centrales etc.

Le STAC peut aussi, sur demande de la DIRCAM, intervenir au profit de la CNED, notamment dans le domaine de l'énergie et du balisage.

- le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) :

Service à compétence national régi par une convention avec le SID, le SNIA a notamment pour mission d'élaborer les PSA et PEB au profit des armées. Il peut aussi intervenir gratuitement pour conseiller les armées dans ses domaines d'expertise (infrastructure aéronautique, servitudes, schémas d'aménagements, études maîtrise d'œuvre, conduite d'opérations, etc.).

- les entités concessionnaires :

La gestion des aérodromes appartenant à l'État peut être confiée à un gestionnaire civil par la voie d'une concession accordée par arrêté interministériel. La concession doit être conforme à un cahier des charges approuvé par décret.

Les concessions peuvent être confiées à des chambres de commerces et d'industrie (CCI) mais également à des syndicats mixtes, des syndicats intercommunaux, des sociétés d'économie mixte ou des sociétés privées.

PARTIE 2. L'HOMOLOGATION ET L'EXPLOITATION D'UN AÉRODROME

L'homologation est principalement destinée à fixer les règles visant à disposer d'une capacité opérationnelle optimale avec un niveau de sécurité acceptable dans les trois domaines suivants :

- normes d'infrastructure (longueur et largeur piste, résistance des chaussées, obstacles, balisage, etc.)
- procédures de maintenance (chaussées, balisage, etc.)
- procédures d'exploitation (secours, publication aéronautique, lutte contre le péril aviaire etc.).

2.1. Processus d'homologation et de surveillance d'un aérodrome

2.1.1. Responsabilités du directeur d'aérodrome en matière d'homologation et d'exploitation

Conformément à l'arrêté du 17 septembre 1998 (**RN09**) et l'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM (**RD08**), chaque commandant de base, en tant que **directeur d'aérodrome**, a obligation de veiller au maintien des normes relatives aux infrastructures et équipements de l'aérodrome placés sous sa responsabilité.

A ce titre et comme déjà évoqué précédemment, il veille au respect des conditions qui ont prévalu à l'homologation décidée par le DirCAM.

2.1.2. Le mandat de la DIRCAM

Par délégation de la ministre des armées, la **décision d'homologation des aérodromes** dont le ministère des armées est affectataire unique ou principal, dénommés ci-après « aérodromes des armées », **est prononcée par le DirCAM¹³ (RN14)**, au vu du rapport d'homologation établi par la **CNED**.

La CNED est mandatée par le DirCAM pour évaluer les conditions d'homologation des aérodromes des armées mais jouit d'une totale indépendance dans l'exercice de son mandat. Commission permanente, unique et pluridisciplinaire, elle opère au bénéfice de l'ensemble des aérodromes des armées sous la présidence du chef de la division homologation des aérodromes (DHA) de la sous-direction audit et surveillance (SDSA) de la DIRCAM. Elle est composée :

- d'experts de la DIRCAM au titre de l'expertise « aérodrome / procédures » ;
- d'experts du groupement aérien des installations aéronautiques (GAIA) au titre de l'expertise « énergie - balisage » ;
- de personnel du CR-AERO, accompagné d'un représentant du STAC pour l'expertise « servitudes aéronautiques ».

Pour les expertises des aérodromes **mixtes** et **duaux**, la CNED est élargie à :

- un ou des auditeurs de la DSAC (DSAC/IR territorialement compétente ou DSAC/échelon central, selon le cas) ;
- d'experts techniques du STAC, en fonction des besoins.

2.1.3. Thèmes contrôlés par la commission

Les thèmes contrôlés par la CNED correspondent à l'ensemble des thèmes pouvant avoir une influence sur l'homologation d'un aérodrome tel que décrits dans les arrêtés

¹³ Article 7 du décret 2013-366 du 29 avril 2013 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État.

« TAC aérodromes » (RN08) et « CHEA » (RN07) et l'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM (RD08) pour les équipements spécifiques défense.

Les thèmes contrôlés sont les suivants :

- généralités (classement de l'aérodrome, affectataires, code de référence, état des lieux des servitudes existantes, etc.) ;
- dégagements aéronautiques et franchissement des obstacles ;
- caractéristiques physiques (état des chaussées, présence d'objets/obstacles dans les dégagements aéronautiques des pistes et des voies de circulation, etc.) ;
- alimentation électrique (délai de commutation de l'alimentation secours, remontée d'informations sur la supervision, etc.) ;
- aides radioélectriques (respect des servitudes et aires critiques, contrôle de l'alimentation secours, etc.) ;
- aides visuelles (marquage - balisage lumineux – panneautage) : contrôle des performances des équipements (calage, dimensions, positionnement, certification, etc.) ;
- aides météorologiques (respect des servitudes, entretien des aires, etc.) ;
- équipements défense spécifiques (barrières d'arrêts, optiques d'appontage, brins d'arrêt, STARTER, pélicandrome, etc.) ;
- procédures d'exploitation ;
- opérations de maintenance des installations (surfaces des aires de mouvements, aides radioélectriques, aides visuelles et alimentation électrique, équipements météo, zones herbeuses, clôtures, réseau de drainage, etc.).

Ces installations doivent être conformes aux spécifications décrites dans l'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM (RD08) qui s'appuie majoritairement sur la réglementation nationale (CHEA, TAC).

2.1.4. Types d'expertise

Trois types de visites d'expertise peuvent être réalisés par la CNED :

2.1.4.1. Visite d'expertise au titre de l'homologation

A l'issue de cette visite le DirCAM délivre une **décision d'homologation** à l'aérodrome concerné, qui entre ensuite dans un processus de visites de surveillance continue. Pour les aérodromes mixtes et duaux, **une décision pour les besoins de l'aviation civile est délivrée par la DSAC-IR concernée.**

2.1.4.2. Visite d'expertise au titre de la surveillance continue

Cette visite a pour vocation de s'assurer selon une fréquence adaptée au besoin et au maximum tous les 4 ans pour les aérodromes mixtes accueillant du trafic commercial, et en moyenne tous les 5 ans pour les autres :

- du maintien des conditions qui ont prévalu aux décisions d'homologation délivrées par le DirCAM, et le cas échéant par la DSAC, pour leurs besoins respectifs ;
- de la mise en conformité aux dispositions réglementaires si ces dernières ont été modifiées ;

- de l'application des PAC.

2.1.4.3. Visite d'expertise sur demande particulière de l'autorité bénéficiaire

Un état-major d'armée bénéficiaire ou sous couvert de celui-ci, un état-major organique de tutelle ou un directeur d'aérodrome peut solliciter la DIRCAM en vue de programmer une visite d'expertise d'aérodrome en justifiant le besoin exprimé (modification en équipements ou infrastructures, actions clôturées permettant d'améliorer les conditions d'exploitation de l'aérodrome, etc.).

2.1.5. Déroulement des visites

2.1.5.1. Constitution du dossier d'expertise

Environ deux mois avant la date de la visite, le président de la CNED officialise auprès du commandant de la base concernée (ou de son représentant) la date de la visite et transmet le dossier préalable d'expertise. Le dossier doit être rempli et renvoyé au plus tard 4 semaines avant la visite.

2.1.5.2. Organisation de la visite

Les modalités pratiques d'exécution de la visite sont coordonnées entre le président de la CNED, le directeur d'aérodrome (ou ses représentants) et les membres de la CNED.

Au plus tard deux semaines avant la visite, la DIRCAM transmet un courrier officialisant la venue de la CNED et le programme de principe dans lequel sont notamment précisées :

- les contraintes opérationnelles induites pour la plate-forme (restrictions opérationnelles, indisponibilité de certaines installations, accompagnement de la CNED, etc.) ;
- la demande en moyens humains nécessaires au bon déroulement de l'expertise de la plate-forme aéronautique et des installations connexes ;
- les besoins particuliers sur site de la CNED.

Pour s'assurer de la conformité de l'aérodrome la CNED doit effectuer des relevés et contrôle sur l'ensemble de la plateforme, elle réalise aussi des entretiens individuels (service météorologique, SSIS, etc.).

2.1.5.3. Fin de la visite

Au cours de la réunion de clôture le président de la CNED présente les principaux constats relevés lors de la visite (qui feront l'objet d'une classification ultérieure).

Si nécessaire, des **mesures conservatoires** avec effet immédiat sont notifiées, au vu des constats engageant immédiatement la sécurité. Elles sont confirmées **dans les 15 jours suivants la réunion de clôture par message officiel du DirCAM**. Des restrictions supplémentaires peuvent être notifiées ultérieurement, après analyses des autres constats.

2.1.6. Actions post-visite

2.1.6.1. Rapport d'expertise

A la suite de la visite de la CNED et dans un délai maximal de 4 mois, un rapport d'expertise est transmis au directeur d'aérodrome. Ce rapport contient l'ensemble des écarts et observations relevés lors de la visite.

La transmission du rapport et de sa lettre d'accompagnement est associée à :

- une demande de PAC à renseigner par l'exploitant d'aérodrome;
- d'éventuelles demandes d'actions ou de prise **de mesures conservatoires** dans un délai imparti ;
- la **décision d'homologation** prononcée par le DirCAM.

Pour les aérodromes duaux, la DSAC concernée ne prononce sa décision d'homologation qu'une fois qu'elle a accepté le PAC, en coordination avec la DIRCAM.

2.1.6.2. Décision d'homologation, périmètre et validité

Les procédures et minimums opérationnels d'aérodrome, établis selon les décisions d'homologation afférentes délivrées par le DirCAM sont utilisables par :

- les aéronefs militaires français effectuant des vols selon les règles de vol CAG (IFR ou VFR) et CAM (type I ou type V) ;
- les autres aéronefs évoluant en CAM sous autorisation du DirSAÉ selon les dispositions prévues par l'arrêté relatif aux règles et services de la circulation aérienne militaire¹⁴ (**RN23**).

Les vols réalisés en CAM type T sont hors du périmètre de l'homologation. Ils sont exécutés selon les normes et procédures particulières définies par l'exploitant d'aéronefs et portées en tant que de besoin à la connaissance de l'exploitant d'aérodrome.

Une décision d'homologation reste valide aussi longtemps que les conditions qui ont prévalu à sa délivrance ne sont pas modifiées.

Néanmoins, une expertise doit être menée en vue d'établir une nouvelle homologation, si des travaux ayant pour but ou pour conséquence une modification importante et durable des conditions qui ont prévalu à la délivrance d'une homologation sont réalisés (installation d'un nouveau balisage, nouvelle catégorie d'exploitation, changement de l'infrastructure ou d'équipements impactant les minimums opérationnels, etc.).

2.1.6.3. Plan d'actions correctives (PAC)

Pour répondre aux constats présentés dans le rapport d'expertise **le directeur d'aérodrome propose un PAC**. Le PAC contient **l'ensemble des actions correctives décidées ou réalisées pour répondre aux écarts notifiés** en précisant notamment les échéances pour le traitement.

Le PAC initial est transmis pour acceptation à la DIRCAM dans un **délai de 6 mois** maximal après la réception du rapport d'expertise.

Dans le cas où les échéances ne pourraient être respectées, **le directeur d'aérodrome adresse une demande de report motivée à la DIRCAM**.

¹⁴ Annexe à l'arrêté du 20 juillet 2016 modifié fixant les règles et services de la Circulation Aérienne Militaire.

Le PAC est ensuite transmis régulièrement à la DIRCAM accompagné des preuves proposées ou demandées par SDSA/DHA pour clôturer l'écart à son niveau *a minima* semestriellement.

En ce qui concerne les mises à jour du PAC, outre leur transmission régulière, la plus grande rigueur est apportée lors de leur élaboration (respect des échéances ou à défaut demandes de report motivées, réponses aux questions soulevées par la DIRCAM, fourniture de preuves explicites pour la clôture des écarts, proposition de moyens en réduction de risque dans l'attente de la correction de l'écart, etc.).

Principal outil de pilotage des non-conformités identifiées par la DIRCAM au profit du directeur d'aérodrome, le PAC est un vecteur participant à l'amélioration de la sécurité aérienne et à l'optimisation de la capacité opérationnelle de chaque plateforme.

Comme précisé à l'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM (RD08), [...] *le directeur d'aérodrome, responsable de la sécurité aérienne sur sa plate-forme, est responsable du maintien des conditions d'homologation de son aérodrome établies par la DIRCAM. A cet effet, l'élaboration et la conduite à son terme du PAC constituent une mission majeure.*

Parmi les bonnes pratiques, des réunions régulières entre l'exploitant d'aérodrome et les acteurs chargés du maintien de la **conformité de la plateforme (USID, ESCA/CLA, ESIC AERO/MMEIS...)** sont recommandées pour piloter le PAC et les échéances associées.

2.1.6.4. Clôture d'écart

La clôture d'un écart par la DIRCAM peut s'effectuer :

- par la transmission de preuve(s) par l'exploitant d'aérodrome (photographies, publication de consignes d'exploitation, manuel d'exploitation mis à jour, publication de l'information aéronautique mise à jour, attestation du directeur d'aérodrome de la réalisation de travaux dans l'état de l'art, arrêtés/décret publiés au JO (PSA, PSR, etc.), comptes rendus de mesures/relevés, etc.) ;
- lors d'une « contre-visite » sur site de la CNED, sur demande de l'état-major d'armée bénéficiaire ou de l'autorité organique de tutelle ;
- lors d'une visite d'expertise dans le cadre d'une visite de surveillance.

2.2. L'aérodrome et son environnement

2.2.1. Gestion des servitudes (PSA, PSR)

2.2.1.1. Plan de servitudes radioélectriques

Le PSR est un plan, approuvé par décret ou arrêté ministériel et opposable aux tiers. Il vise à protéger les moyens radioélectriques d'un aérodrome d'éventuelles perturbations.

L'élaboration et le suivi des PSR **est confié à la cellule nationale de gestion des fréquences (CNGF) de la direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information de la défense (DIRISI).**



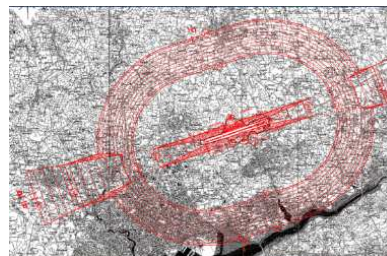
Le directeur d'aérodrome a pour mission de s'assurer que le PSR existe, soit à jour (en protégeant les moyens radioélectriques existant et non démantelés) et respecté

(permettant ainsi de disposer d'un fonctionnement optimal des moyens radioélectriques, sans interférence).

Pour ce faire, il s'appuie localement sur l'ESID/USID chargé de faire respecter cette servitude.

2.2.1.2. Plan de servitudes aéronautiques

Conformément à l'arrêté du 7 juin 2007¹⁵ (RN12), le PSA est un document d'urbanisme, approuvé par arrêté ministériel et opposable aux tiers. Il a pour but de protéger l'exploitation des aéronefs en limitant les hauteurs des obstacles futurs et permet d'entamer des procédures de suppression ou de balisage des obstacles existants et d'interdire la construction de nouveaux obstacles.



La mission d'élaboration des PSA des aérodromes des armées est confiée par le SID au SNIA. Le SID est responsable de leur suivi des PSA et est chargé d'en faire respecter les dispositions.

Le directeur d'aérodrome a pour mission de surveiller et faire respecter le PSA en s'appuyant sur le SID, afin de disposer de surfaces de dégagement intègres.

2.2.1.3. Rôle de la DIRCAM

Le DirCAM ne dispose à ce jour d'aucune responsabilité en matière de servitudes à l'exception des dérogations au PSR.



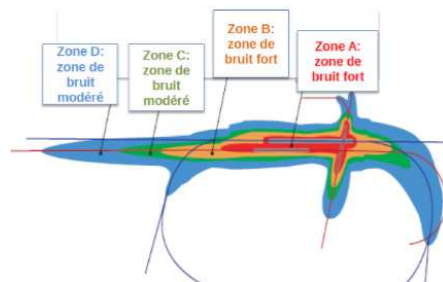
Néanmoins, suite aux recommandations de la DSAÉ validées en septembre 2020 par le comité stratégique sur la sécurité aérienne du MINARM, le DIRCAM devrait se voir attribuer prochainement, les responsabilités suivantes :

- approbation des autorisations de percement des PSA des aérodromes des armées, à titre temporaire ou permanent ;
- validation des études d'évaluation d'obstacles nécessaires dans le cadre de l'élaboration ou de la mise en révision d'un PSA.

2.2.2. Environnement (PEB, CCE, charte de l'environnement, gestion des gênes sonores)

2.2.2.1. Plan d'exposition au bruit

Le PEB est un document opposable aux tiers (annexé au Plan local d'urbanisme (PLU), signé par arrêté préfectoral, qui régit l'urbanisation autour des aérodromes en fonction de la gêne sonore, calculée selon un indice L_{den} ¹⁶, et les trajectographies de l'activité aérienne. Il est établi selon des hypothèses de trafic à court, moyen et



¹⁵ Arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques modifiées.

¹⁶ L_{den} L = level, D = day, E = evening, N = night

Niveau sonore moyen – 3 périodes : 6h00-18h00 / 18h00-22h00 / 22h00-6h00

Pondération du niveau sonore : 1 – 5 – 10

long terme (5/10/15 ans) et soumis à enquête publique. Il peut être réexaminé tous les 5 ans.

Outil d'anticipation et de prévention, l'objectif du PEB est double:

- **éviter** que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances sonores liées au trafic aérien de l'aérodrome ;
- **préserver** les activités futures de l'aérodrome.

Les aérodromes des armées soumis à l'établissement d'un PEB sont précisés par arrêté du 28 mars 1988¹⁷ (**RN13**).

La norme Lden introduite en 2002 s'avérant moins adaptée aux aérodromes militaires que civils du fait de certaines spécificités défense (activité réduite en fin de semaine, empreinte sonore élevée de certains exercices d'entraînement, base de données bruit des avions d'armes inadaptée, etc.), un ajustement des règles d'urbanisme a été mis en place en 2013 pour faciliter la mise en révision des PEB, au profit exclusif des aérodromes des armées recevant des aéronefs de combat.

Par arrêté du 18 avril 2013¹⁸ (**RN14**), une liste d'aérodromes militaires a été établie pour lesquels la délimitation des zones C et B de l'enveloppe du PEB est définie avec plus de souplesse, grâce à un choix de courbes isophones plus étendu, au profit du préfet, pour faciliter la révision nécessaire des PEB.

L'initiation des travaux relatifs au PEB est du ressort du SID en liaison avec le directeur d'aérodrome et l'état-major bénéficiaire.

Les travaux d'élaboration du PEB nécessitent la consultation de l'autorité préfectorale, des communes et associations, une enquête publique et un accord exprès du ministre des armées. Une fois l'arrêté d'approbation et la publication faite, le directeur d'aérodrome doit s'assurer de son suivi, en liaison avec le préfet du département concerné.

2.2.2.2 Commission consultative de l'environnement et charte pour l'environnement

La commission consultative de l'environnement (CCE) est l'outil privilégié de la concertation entre exploitants d'aérodromes et riverains.

L'autorité administrative peut en effet créer, pour tout aérodrome visé à l'article L.112-5 du code de l'urbanisme, une CCE. Cette création est de droit lorsque la demande en est faite par une commune dont une partie du territoire est couverte par le PEB de l'aérodrome. La création est également de droit, pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 A du code général des impôts.

Cette commission, présidée par le préfet du département concerné, est composée de représentants des collectivités locales, d'associations de riverains et de protection de l'environnement et des représentants des professions aéronautiques.

La commission peut être consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut aussi émettre, de sa propre initiative, des recommandations sur ces questions.

¹⁷ Arrêté du 28 mars 1988 fixant la liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit, modifié par les arrêtés du 17 janvier 1994, du 4 septembre 2003 et du 27 mai 2005.

¹⁸ Avord, Cazaux, Istres, Luxeuil-Saint Sauveur, Mont-de Marsan, Nancy-Ochey, Orange-Caritat, Saint-Dizier, Solenzara, Lann-Bihoué et Landivisiau.

Le rôle du directeur d'aérodrome, membre de droit est donc prépondérant pour faire valoir, auprès de l'autorité préfectorale et des autres représentants, les spécificités et enjeux liés à l'activité aéronautique militaire de sa plateforme.

La commission peut aboutir à l'écriture d'une charte de qualité de l'environnement, notamment sonore. Ce document, non juridiquement contraignant, représente un engagement pour l'exploitant à appliquer des mesures limitant les nuisances, notamment sonore, sur l'aérodrome. **Le rôle du directeur d'aérodrome consiste notamment à s'assurer que les mesures ou engagements ne contraignent pas de manière trop sévère l'activité aéronautique militaire de sa plateforme.**

2.2.2.3. Gestion des dossiers éoliens et photovoltaïques

L'étude des dossiers obstacles et photovoltaïques est régie par l'instruction n° 1050/DSAÉ/DIRCAM¹⁹ (**RD09**).

Les sous-directions régionales de la CAM Nord ou Sud reçoivent et instruisent les demandes concernant les obstacles (mâts, éoliennes, photovoltaïques) arrivant sous forme de demande de « pré consultations », de déclarations préalables, de demandes d'autorisations environnementales ou de permis de construire, **qu'elles soumettent à tous les organismes pouvant être concernés et donc susceptibles d'être portés à la connaissance du commandant de base.**

Après avis de ces derniers, les dossiers sont soumis à la DIRCAM/SDR (section environnement et procédures) et sont validés par le DirCAM par délégation de signature du ministère des armées pour la plupart des dossiers.

Il se prononce ainsi pour des obstacles supérieurs à 50 mètres, impactant la navigation aérienne (article R. 244-1 du code de l'aviation civile – **RN01**), avis conforme repris par le préfet et éventuellement pour des dérogations aux plans de servitudes radioélectriques (article R. 26 du code des postes et des communications électroniques – **RN03**) après étude du CNGF.

Les directeurs d'aérodrome sont chargés de déterminer l'impact des projets sur les servitudes aéronautiques correspondant à leurs périmètres de responsabilité, sur l'exploitation de leur aérodrome et sur les procédures de circulation aérienne publiées.

En ce qui concerne le traitement des dossiers photovoltaïques, il est référencé dans l'appendice 7 de l'instruction n° 1050/DSAÉ/DIRCAM (**RD09**). Outre l'obligation de ne pas impacter les servitudes aéronautiques et radioélectriques, les installations photovoltaïques font l'objet d'une étude basée sur la note technique de la DGAC Edition n°4 de juillet 2011 sur les projets d'installations de panneaux photovoltaïques à proximité des aérodromes : des zones particulières ont été délimitées afin de se prémunir de l'éblouissement des installations photovoltaïques tant pour les équipages que pour les contrôleurs de la tour de contrôle.

2.2.3. Processus dérogatoires

2.2.3.1. Dérogations et acceptations d'une non-conformité au référentiel réglementaire

2.2.3.1.1. Dérogations

La délivrance d'une dérogation par le DirCAM peut être nécessaire compte tenu du trafic local et/ou pour faire face à un besoin opérationnel en présence d'une situation non prévue par l'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM (**RD08**).

¹⁹ Instruction n°1050 DSAÉ/DIRCAM relative au traitement des dossiers obstacles

Elle peut être délivrée à la suite d'une visite d'expertise au vu de l'analyse de la situation sur site ou sur demande d'un directeur d'aérodrome confronté temporairement à **une non-conformité par rapport aux normes réglementaires**. Dans ce dernier cas, **le directeur d'aérodrome** (ou l'autorité bénéficiaire) **adresse** à la DIRCAM/SDSA **un dossier étayé pour analyse** (justification, étude aéronautique, durée nécessaire de mise en conformité, etc.).

Dans tous les cas, les dérogations sont délivrées pour une **durée limitée ne pouvant excéder cinq ans** (cycle moyen entre deux visites d'expertise).

Durant la période de validité de la dérogation, il appartient au directeur d'aérodrome de notifier sans délai à la DIRCAM/SDSA (ou via son autorité de tutelle), tout événement ou incident lié à sa mise en œuvre. Après étude, le DirCAM peut maintenir, amender ou annuler la dérogation accordée.

Trois mois avant l'échéance d'une dérogation, si son renouvellement est jugé indispensable, **le directeur d'aérodrome (ou l'autorité bénéficiaire) sollicite sa reconduction** auprès du DirCAM (ou via son autorité de tutelle), en transmettant un dossier de demande de renouvellement motivé à SDSA/DHA.

Dans le cas où, sur demande motivée du directeur d'aérodrome (ou l'autorité bénéficiaire), une visite de surveillance est programmée dans les trois mois suivant la date d'échéance de la dérogation, la dérogation est prorogée jusqu'à la parution de la nouvelle décision d'homologation, sauf avis contraire de la CNED notifié lors de la réunion de clôture de la visite.

2.2.3.1.2. Acceptation de non-conformité

Exceptionnellement, prenant en compte les spécificités et besoins particuliers des armées, **le DirCAM peut accepter au cas par cas une non-conformité au référentiel réglementaire** considérant sur un aérodrome :

- le besoin opérationnel particulier ;
- le gain de sécurité pouvant être apporté aux usagers ;
- le trafic local ;
- l'environnement aéronautique ;
- les moyens en réduction de risques mis en œuvre.

A cet effet, l'état-major bénéficiaire doit solliciter la DIRCAM et **démontrer au travers d'une étude aéronautique l'acceptabilité** et la maîtrise **du niveau de risque** de façon pérennes, vis-à-vis des exigences applicables.

L'acceptation de la non-conformité, ainsi que ses conditions d'acceptation, sont précisées dans la décision d'homologation.

Tout événement ou tout incident lié à l'acceptation de la non-conformité doit être notifié sans délai à la DIRCAM/SDSA pour être analysé. Après étude, le DirCAM peut maintenir, amender ou annuler la non-conformité acceptée.

2.2.3.2. Dérogations et acceptations de percement des PSA et PSR

2.2.3.2.1. Dérogations au Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA)

Le préfet de département est le représentant de l'état territorialement compétent pour déroger aux PSA, il le fait sur la base d'une étude technique approuvée par l'autorité compétente (EM bénéficiaire dans l'emprise domaniale ou EMZD à l'extérieur sous couvert de l'ESID).

Les conditions de dérogation sont décrites ci-dessous, elles peuvent entraîner une modification des conditions d'exploitation de l'aérodrome et, dans le pire des cas, en obérer sa capacité opérationnelle :

- les autorisations d'implantation ou de construction d'équipements et d'installations grevant le PSA sont définies par décret 2012-1495 du 27 décembre 2012²⁰ (**RN11**). Elles portent sur :
 - les installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport public ;
 - les installations et équipements nécessaires à la conduite de travaux, pour une durée limitée qui doit être précisée.

En dehors de zones grevées de servitudes, la DSAÉ/DIRCAM/SDR CAM est compétente pour les constructions supérieures à 50 m de hauteur (éolienne, mât de mesure, pylône, de château d'eau, etc.) ainsi que pour les demandes de champs photovoltaïque supérieure à 500 m².

En dehors des cas de figure précités, **aucune dérogation n'est permise**. Le cas échéant, si le percement présente néanmoins un caractère définitif, le PSA doit être modifié pour prendre en compte l'obstacle perçant.

2.3.2.2 Dérogations au Plan de servitudes radioélectriques (PSR)

En application de l'article R. 26 du CPCE²¹ (**RN03**) et par délégation de signature de la ministre des armées, le DirCAM peut très exceptionnellement accorder des autorisations de créer des obstacles fixes ou mobiles impactant le PSR (PT2²² et PT8²³) d'un aérodrome des armées et dont la partie la plus haute excède une cote fixée par le décret prévu à l'article R. 25. Dans ce cadre, **sur avis motivé d'une autorité technique compétente** (DGA, DIRISI, ...) **et/ou sur la base d'une étude d'impact précise démontrant l'innocuité d'une installation**, le DirCAM peut étudier la **délivrance d'une autorisation à titre permanent ou temporaire**.

Dans tous les cas, si aucune solution n'est compatible avec le PSR en vigueur, une demande d'autorisations de créer des obstacles doit être transmise à la DSAÉ/DIRCAM dès l'expression du besoin en infrastructure validé, et le cas échéant, au minimum sept jours ouvrés avant lancement de travaux.

En ce qui concerne les **servitudes PT1²⁴**, **aucune autorisation ne peut être accordée**.

2.3. Procédures d'exploitation associées à l'aérodrome

2.3.1. Coordination avec les usagers

Particulièrement dans le cas des aérodromes duaux, la coordination avec les usagers est une composante essentielle de la sécurité aéronautique.

Il est impératif que le directeur d'aérodrome 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), de questionnaires annuels de satisfaction... qui visent à traiter tous les points relatifs à

²⁰ Décret 2012-1495 du 27 décembre 2012 relatif aux constructions ou installations nécessaires à la conduite de travaux dans une zone grevée de servitudes aéronautiques.

²¹ Code des postes et des communications électroniques

²² Volumes 3D destinés à la protection des centres d'émission-réception contre les obstacles

²³ Volumes 3D destinés à la protection des installations de navigation aérienne contre les obstacles

²⁴ Zones 2D destinées à la protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques

l'exploitation de l'aérodrome : sécurité aérienne, entretien de l'infrastructure aéronautique, etc.

2.3.2. Procédures relatives à la sécurité des pistes

Le directeur d'aérodrome doit s'assurer de l'existence :

- de procédures **d'inspection de l'aire de mouvement et de leur traçabilité**, conformément à l'annexe A du CHEA § 1.7.13 et, le cas échéant, à l'arrêté du 9 juin 2021²⁵ (**RN15**) ;
- de **modalités de circulation et d'accès des personnes et des véhicules sur l'aire de manœuvre et les surfaces de dégagements**, ainsi que celles relatives aux limitations d'obstacles dans les servitudes. Les exigences liées à ce point sont décrites aux chapitres 1.7.6 et 1.7.7 de l'annexe A du CHEA (**RN07**) ;
- de **procédures LVP**, contenant notamment les seuils de déclenchement et les actions à réaliser. Les exigences liées aux procédures *Low visibility procedures (LVP)* sont décrites au chapitre VI.7 de l'annexe A du CHEA (**RN07**) ;
- d'une **procédure de coordination définie entre les services de la circulation aérienne, les services de maintenance ou les services chargés des travaux**. Le directeur d'aérodrome doit aussi veiller à ce que des mesures de sécurité appropriées soient prises lors de l'exécution de travaux. Les exigences liées aux procédures spécifiques aux travaux sont détaillées au chapitre 1.7.3 de l'annexe A du CHEA (**RN07**).

2.3.3. Information aéronautique, contrôle et suivi des obstacles

Sur un aérodrome défense, l'informateur local est le **commandant de la base** ou son représentant. Au sein de son organisme, l'informateur local désigne un « correspondant information aéronautique » chargé d'assurer l'interface entre cet organisme et la DIA (ou le SIA selon le cas).

Les exigences liées à l'information aéronautique sont décrites dans l'annexe A du CHEA (**RN07**) § 1.7.2. Elles concernent notamment :

- les caractéristiques et les installations de l'aérodrome ;
- les informations sur l'état de fonctionnement des installations ;
- l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes.

Le directeur d'aérodrome doit également veiller à l'existence d'une procédure formalisée de suivi et de traitement des obstacles liant l'USID à ses services (annexée au contrat de service local liant l'USID à l'exploitant d'aérodrome).

Dans le cadre du contrôle des obstacles un « **fichier obstacles** » suivi par l'USID doit être constitué sur chaque aérodrome des armées.

Les modalités pour la constitution et les mises à jour du fichier sont précisées dans le guide pratique de suivi des obstacles sur un aérodrome des armées établi par le CR-AERO (n°542978/ARM/SGA /SID/ESID-BDX/DO/CR-Aéro du 13 mai 2019).

Les exigences liées au contrôle des obstacles sont définies au chapitre II.2.3.3 de l'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM (**RD08**).

²⁵ Arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes. L'applicabilité de cet arrêté aux aérodromes classés en liste 2 lorsque le MINARM est affectataire principal ou unique, sera explicitée dans la future version de l'instruction n°4450 DSAÉ/DIRCAM.

Des procédures doivent être mises en œuvre pour que les dispositions nécessaires soient prises, notamment l'amendement des publications de l'information aéronautique lors de la création d'obstacle ou la modification d'obstacles existants et l'amendement des données de la carte de type A pour les obstacles dans la surface de décollage.

2.3.4. Prévention du péril animalier

Le directeur d'aérodrome doit s'assurer de l'existence de documents décrivant les moyens, équipements et procédures utilisés dans le cadre de la prévention du péril animalier. Il doit aussi veiller à la traçabilité des interventions menées par le service de prévention du péril animalier.

Conformément au code de l'aviation civile (**RN01**) (articles D. 213-1-14 à D. 213-1-25) et à l'arrêté du 17 août 2010²⁶ (**RN16**), la prévention du péril animalier s'organise ainsi :

- sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (liste 1), lorsque le ministère des armées est affectataire principal et qu'il assure la prévention du péril animalier, il est fait application des procédures prévues par l'arrêté du 10 avril 2007²⁷ (**RN17**) ;
- sur les aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'État (liste 2), les seuls textes réglementaires applicables en matière de prévention du péril animalier sont ceux établis par les autorités d'emploi ;
- sur les aérodromes à usage restreint (liste 3), il est également fait application des procédures de l'arrêté du 10 avril 2007 (**RN17**).

2.3.5. Procédures d'urgence, Service/Escadron sécurité incendie et sauvetage (ESSIS-SSIS) / Rescue and fire fighting services (RFFS), Dispositions spécifiques ORSEC aérodrome (DSOA)

2.3.5.1. SSLIA/RFFS

Le directeur d'aérodrome doit s'assurer de l'existence de documents détaillant les moyens, l'organisation et les procédures SSLIA ainsi que leur adéquation avec le niveau de protection requis.

L'exploitant d'aérodrome se doit en effet d'établir des consignes opérationnelles fixant notamment les modalités d'intervention des divers moyens selon les circonstances en présence et le niveau de protection de l'aérodrome, les conditions dans lesquelles il est rendu compte du fonctionnement du service et les conditions de maintenance et d'entretien des matériels et infrastructures de service.

Un **niveau de protection** doit être défini afin de déterminer le niveau à assurer en fonction de la classe d'aéronef utilisant « normalement » l'aérodrome. A chaque niveau de protection correspond une **dotation réglementaire stipulant les moyens matériels d'intervention et les personnels opérationnels**.

En cas d'évènement aéronautique, l'intervention sur un aéronef peut conduire à dégrader, pour une durée variable, le niveau de protection d'origine de l'aérodrome. **Le directeur d'aérodrome peut ainsi restreindre l'exploitation de la plateforme.** L'indisponibilité imprévue, qu'elle soit totale ou partielle, doit être communiquée aux aéronefs à l'arrivée et au départ (ATIS/fréquence si <12h ; NOTAM si >12h).

²⁶ Arrêté du 17 août 2010 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal.

²⁷ Arrêté du 10 avril 2007 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes.

2.3.5.2. Plan de secours et DSOA

Le **directeur d'aérodrome** doit s'assurer de l'existence d'un **plan de secours valide et de la mise en place des exercices associés**.

Les exigences liées au plan de secours sont décrites au chapitre I.7.4 de l'annexe A du CHEA (**RN07**).

L'établissement d'un plan d'urgence consiste à déterminer la coordination et les différents moyens et actions à mettre en place pour répondre à différentes situations d'urgences pouvant survenir sur l'aérodrome. Il est établi en fonction des opérations aériennes et autres activités pour lesquelles l'aérodrome est utilisé et détaille les différentes situations d'urgences pouvant avoir lieu sur l'aérodrome, mais aussi les différents organismes appelés à intervenir selon chaque situation et leurs responsabilités.

Les exigences liées au DSOA sont définies dans la circulaire interministérielle n° 99-575 du 10 novembre 1999²⁸ (**RN20**). **Leur déclenchement est du ressort du Préfet**.

Le directeur d'aérodrome doit également s'assurer auprès des services préfectoraux de l'existence d'un DSOA à jour (validité 5 ans) ainsi que de l'organisation d'exercices d'application (tous les deux ans).

2.3.6. Mesures de police

2.3.6.1. Police des aérodromes et des installations aéronautiques

La police des aérodromes est exercée par le préfet. Ainsi, sur tout aérodrome où l'aviation civile est affectataire (principal ou secondaire) le préfet fixe localement les mesures de sûreté (en accord avec les articles R213-1 à R213-1-4 du code de l'aviation civile - **RN01**).

Cependant, les pouvoirs du préfet ne s'appliquent pas aux **zones militaires** des aérodromes où le ministre des armées est affectataire (conformément à l'article R. 213-3 du CAC – **RN01**), où **l'autorité militaire est seule compétente pour exercer les pouvoirs de police** (sûreté et sécurité, bon ordre et salubrité).

Le directeur de l'aérodrome doit faire assurer le respect des mesures de sûreté sur l'aérodrome relevant de son autorité.

2.3.6.2. Constatation des infractions aux règles de la circulation aérienne

Le **commandant de base assure**, en vertu de la délégation de pouvoirs qui lui est conférée, le **commissionnement des militaires assermentés**, placés sous son autorité, afin de **relever les infractions au code des transports**. Ces modalités sont notamment décrites dans l'instruction n° 1450/DSAÉ/DIRCAM (**RD04**).

2.3.7. Entretien et maintenance des installations (conventions et contrats de service)

Le directeur d'aérodrome doit s'assurer de l'existence d'un programme et de procédures formalisées pour l'entretien préventif des installations. Il doit aussi veiller au suivi et à la traçabilité des interventions préventives et curatives d'entretiens.

Les exigences liées à l'entretien des installations sont détaillées au chapitre I.8 de l'annexe A de l'arrêté CHEA (**RN07**) et au chapitre II.4 de l'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM (**RD08**).

²⁸ Circulaire interministérielle n°99-575 du 10 novembre 1999 relative au plan de secours spécialisé aérodrome.

Le programme d'entretien devra être mis en place pour les installations ci-après « afin de les maintenir à un niveau qui ne nuise pas à la sécurité, à la régularité ou à l'efficacité de la navigation aérienne » :

- la surface des aires de mouvements, y compris l'entretien des zones herbeuses (notamment à proximité des installations de navigation aérienne) ;
- les aides radioélectriques (dont l'alimentation électrique normale et secours) ;
- les aides visuelles (balisage par marque, balisage lumineux et panneautage) ;
- l'alimentation électrique (normale et secours) ;
- les équipements météorologiques.

Les opérations d'entretien effectuées par des prestataires de services extérieurs doivent être formalisées par des contrats de services.

L'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM (RD08) précise à cet effet que « *conformément à leurs directives internes, les directeurs d'aérodromes établissent des contrats de services avec les prestataires de services extérieurs qui assurent leur soutien technique* ».

Les contrats de services avec des prestataires de services extérieurs doivent clairement définir les attendus en matière de disponibilité des équipements, de délais d'intervention, de rétablissement du service et autres restrictions éventuelles.

Dans le cas où une intervention programmée de maintenance a un impact ou est susceptible d'avoir un impact dans la gestion du trafic aérien (essais de coupure d'alimentation électrique, entretien des équipements radioélectriques, fauchage à proximité des aires aéronautiques, etc.), afin de réduire et maîtriser les risques associés, la méthodologie d'intervention sur les systèmes opérationnels (MISO) est appliquée entre les différents intervenants. Les exigences MISO sont détaillées dans l'instruction n° 4150/DSAÉ/DIRCAM²⁹ (RD06).

²⁹ Instruction n° 4150/DSAÉ/DIRCAM relative au processus de supervision et de réalisation des études de sécurité des prestataires de services de la navigation aérienne de la défense.

LA SURVEILLANCE DES SERVICES RENDUS A LA NAVIGATION AÉRIENNE

PARTIE 3. LA SURVEILLANCE DES SERVICES RENDUS A LA NAVIGATION AÉRIENNE

3.1. La certification et la surveillance des PSNA/D

3.1.1. Applicabilité de la réglementation et intérêt de la démarche

La mise en œuvre du Ciel unique européen (CUE) repose sur le règlement (CE) n° 550/2004 qui stipule notamment que « *la fourniture de tous les services de la navigation aérienne dans la Communauté est soumise à une certification par les États membres* ».

Cette **certification est attribuée au regard du respect des exigences** définies dans le règlement d'exécution (UE) n°2017/373 du 1^{er} mars 2017 applicable depuis le 2 janvier 2020³⁰ (RE02).

Le contrôle de l'application de ces règlements et des exigences afférentes est effectué par les autorités compétentes de chaque État. Pour ce qui concerne la France, la DGAC/DSAC est la seule autorité déclarée auprès de la Commission européenne (CE) au titre des services de la navigation aérienne rendus à la CAG.

Bien que la réglementation du Ciel unique européen (CUE) ne s'applique pas à l'aéronautique d'État, les armées ont fait le choix en 2004-2005 de certifier, au sens de la réglementation européenne, tous ses PSNA rendant des services au profit de la CAG.

Ce choix a notamment permis :

- de consolider la qualité des services rendus par les armées selon un schéma garantissant une cohérence d'ensemble pour la CAG et une meilleure protection juridique des armées en cas d'accident ;
- d'étendre, sur demande des armées, l'attribution par la DGAC de la licence civile de contrôleur à l'ensemble des contrôleurs aériens défense rendant des services du contrôle de la circulation aérienne générale.

Cette démarche volontaire a eu pour conséquence la mise en œuvre d'un processus de certification initiale et de surveillance continue, selon les normes européennes en vigueur, des PSNA/D et des organismes de formation (OF) rattachés à ces derniers.

Dans un souci de cohérence, d'harmonisation et de lisibilité, les armées ont fait le choix en 2012 d'instaurer une surveillance externe indépendante des organismes rendant des services de navigation aérienne au profit de la CAM.

En outre, cela permet aux armées, et notamment aux PSNA/D, de respecter la **clause dite « d'effort »** instituée par le R(UE) 216/2008 (remplacé depuis par le R(UE) 1139/2018³¹ (RE01) qui la réaffirme), en vue d'**assurer un niveau de sécurité aussi efficace dans un espace aérien partagé** avec l'aviation civile, et *in fine* de **préserver la liberté d'accès des aéronefs d'État en tous lieux**, à des coûts et avec des contraintes maîtrisées.

³⁰ Règlement d'exécution (UE) n° 2017/373 de la commission du 1er mars 2017, établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne.

³¹ Règlement d'exécution (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne pour la sécurité aérienne.

3.1.2. Le rôle de de la DIRCAM

Conformément à l'article D. 131-10 du code de l'aviation civile (**RN01**), par délégation du directeur de la sécurité aéronautique d'État (DirSAÉ), le directeur de la circulation aérienne militaire (DirCAM) exerce, pour le compte de la DSAC, les fonctions d'autorité de surveillance nationale défense des PSNA/D qui rendent des services au profit de la CAG. Cette surveillance est également assurée par le DirCAM pour les services relevant de la CAM.

Au sein de la DSAÉ/DIRCAM, la mission de certification et de surveillance est confiée à la sous-direction surveillance et audit (SDSA), composée d'auditeurs désignés, formés et qualifiés de manière identique à leurs homologues civils de la DSAC.

En **matière de licence de contrôleur de la circulation aérienne (ATCO)**, celle-ci est directement délivrée par la DSAC au personnel qui rend les services du contrôle aux aéronefs évoluant en CAG. Dans ce cadre, **la DSAC et non pas la DIRCAM, homologue et surveille les organismes de formation initiale ainsi qu'en unité des 3 armées et de la DGA/EV**. Un auditeur DIRCAM/SDSA participe toutefois aux différents audits dans ce domaine.

3.1.3. Les responsabilités liées au SMS du commandant de base

Le R(UE) n° 2017/373 (**RE02**) stipule que chaque prestataire de services désigne un « **dirigeant responsable qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient exécutées conformément aux exigences applicables. Le dirigeant responsable est chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace** ».

Il impose également la mise en œuvre et le maintien d'un système de gestion qui comprend « **une définition claire de la chaîne de responsabilité dans l'ensemble de sa structure, et notamment la responsabilité directe du gestionnaire responsable** ».

Les prérogatives du commandant de base, en tant que **responsable local du prestataire**, doivent être clairement explicitées dans les manuels SMS des PSNA/D et/ou des unités. Elles consistent notamment à :

- assumer la responsabilité de la sécurité aérienne sur sa plateforme aéronautique ;
- décliner des objectifs et garantir un niveau de sécurité acceptable en conformité avec la politique du PSNA/D en matière de gestion du trafic aérien ;
- assurer le fonctionnement du SMQS et le pilotage de la sécurité ATM au travers des outils et indicateurs SMQS ;
- émettre des directives lors des revues annuelles de qualité et de sécurité qu'il préside ;
- procéder à l'acceptation du risque, par délégation du PSNA/D, pour certaines études de sécurité ou études de risque ;
- assumer, en fonction des directives du PSNA/D, la (co)présidence des commissions locales de sécurité (ou de désigner un représentant) ;
- s'assurer de la cohérence des prestations de soutien avec le niveau de sécurité défini dans les unités sous ses ordres, et établir à cet effet les contrats de service avec les organismes extérieurs.

3.1.4. Les services certifiés et surveillés (ATS, CNS, CAM vs CAG)

Les PSNA/D rendant des services au profit de la CAG peuvent être certifiés pour :

- les services de circulation aérienne (CA) ;
- les services de communication, navigation et surveillance (CNS) ;
- la gestion de l'espace aérien (ASM).

Pour ce qui concerne les services de météorologie (MET), **Météo France est le seul prestataire de services de météorologie certifié en France**. Sur les aérodromes des armées mixtes soumis à la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) (3 à ce jour³² : Hyères, Lorient et Istres), les services de météorologie sont rendus par le prestataire Météo France, les services de météorologie des armées intervenant en appui. La surveillance de ce prestataire est effectuée directement par la DSAC, accompagnée d'un observateur de la DIRCAM/SDSA.

Les autres aérodromes des armées non RSTCA ne font pas partie du périmètre de certification de Météo France.

Les modalités de la coopération entre l'EMA et Météo France sont définies dans deux protocoles cadre **et déclinées localement dans des conventions** (obligatoire dès qu'un aérodrome dispose d'au moins un équipement de météorologie aéronautique appartenant à Météo-France).

Les services de météorologie de la défense doivent répondre à trois exigences essentielles, afin de justifier de la qualité de la prestation fournie :

- la formation initiale et continue doit être délivrée et validée par Météo France ;
- les procédures et méthodes de travail doivent être similaires à celles de Météo France (rédaction d'un manuel d'exploitation) ;
- le matériel et les équipements de mesure doivent être conformes aux spécifications de Météo France, installés et entretenus dans le respect des normes.

3.1.5. La gestion de la formation

3.1.5.1. Formation des contrôleurs aériens

L'article R. 135-5 modifié du code de l'aviation civile (**RN01**) désigne la DSAC comme autorité nationale de surveillance pour le domaine du suivi de la formation CAG et des documents associés (PFU, PCU, licences). La DSAC peut délivrer, suspendre et retirer les licences, qualifications et mentions ainsi que les homologations et agréments prévus pour la CAG.

Conformément à l'instruction n° 4250/DSAÉ/DIRCAM³³ (**RD07**), la DIRCAM agit comme coordonnateur entre les organismes de formation des armées et l'autorité nationale de surveillance. A cet effet, elle s'assure de la cohérence du suivi des différents dossiers des armées relatives au dispositif « licence » et participe systématiquement en tant qu'auditeur aux audits formation des organismes de formation des armées.

³² Liste fixée par arrêté annuel

³³ Instruction n°4250 DSAÉ/DIRCAM relative à la licence de contrôleur de la circulation aérienne du personnel relevant du ministère des armées.

Dans ce domaine, le règlement UE) 2015/340 de la commission du 20 février 2015³⁴ (**RE05**) précise que « *les organismes de formation doivent désigner un cadre responsable. Une ou plusieurs personnes doivent être désignées par l'organisme de formation pour assumer la responsabilité de formation. Cette/ces personne(s) dépende(nt) directement du cadre responsable* ».

Dans le cadre de ces fonctions, le commandant de base peut notamment, être appelé à approuver localement les PFU et PCU (ALAVIA et COMALAT), et au travers des différents conseils ou commissions de progression ou de qualification du personnel contrôleur, être amené à attribuer ou retirer des qualifications opérationnelles et intervenir directement dans le processus de gestion de l'échec.

3.1.5.2. Formation des techniciens

Le règlement d'exécution (UE) 2017/373 (**RE02**) renforce les exigences en matière de suivi de la formation et des compétences du personnel technique. Cette responsabilité incombe au PSNA. Pour cela, chaque PSNA/D dispose de directives, dont la mise en œuvre des procédures afférentes relève de la responsabilité des entités locales (CIRISI, ESICAéro, SMMEIS, MSAé).

3.1.6. La surveillance exercée par l'autorité compétente AC (Audit local, PAC et suivi)

3.1.6.1. Périmètre de surveillance

La surveillance des PSNA/D rendant des services de la navigation aérienne s'effectue au travers de la surveillance continue portant sur :

- le respect des exigences européennes, notamment reprises dans les instructions DSAÉ/DIRCAM ;
- le respect de la réglementation de la circulation aérienne générale et militaire;
- l'application des directives, consignes et instructions éditées par les états-majors, les directions et les PSNA/D de chaque armée et direction, pour la mise en œuvre des services rendus.

L'ensemble de ces textes, associé aux documents du système de management de la qualité et de la sécurité (SMQS) locaux (manuels, MANEX ATM, CNS, Météo, notes d'organisation interne, etc.), constitue le référentiel à partir duquel les auditeurs évaluent la conformité des PSNA/D rendant des services de navigation aérienne au profit de la CAG et/ou de la CAM.

3.1.6.2. Etablissement du programme annuel d'audits DSAÉ/DIRCAM

Le programme d'audits est élaboré par la DSAÉ/DIRCAM en concertation avec les PSNA/D sur la méthode de **surveillance basée sur les risques** (RBO : *Risk Based Oversight*).

Cette méthode permet de concentrer les actions de la DSAÉ/DIRCAM au profit des organisations susceptibles de présenter **un risque plus important** en termes :

- de profil de risque évalué à partir des caractéristiques structurelles de chaque aérodrome (mouvements, type de trafic, environnement etc.) et de ses éventuelles difficultés conjoncturelles (situation RH, changement ATM, qualité de l'infrastructure aéroportuaire, etc.) ;

³⁴ Règlement (UE) 2015/340 de la commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne.

- de performance de sécurité, permettant d'appréhender la bonne gestion des risques de la part des opérateurs et déterminée à partir des grandes thématiques de surveillance (mise à jour documentaire, gestion des changements, pilotage de la formation, interfaces extérieures, gestion des évènements ainsi que des actions correctives et actions préventives, points forts) ;
- de niveau de conformité apprécié à partir des écarts relevés en audits constituant des éléments de preuve factuels de la bonne gestion règlementaire de sécurité.

Dans tous les cas, une fréquence d'audit d'environ 5 à 6 ans (correspondant à un cycle de surveillance) est toutefois maintenue.

3.1.6.3. Modalités de réalisation d'un audit sur site

En fin d'année A-1, le programme d'audit des unités concernées de l'année A est diffusé par la DIRCAM aux PSNA/D.

Au plus tard un mois avant la date prévue d'audit, la DSAÉ/DIRCAM envoie une lettre de confirmation de l'audit au commandant de base.

Sur site, l'audit débute par une réunion d'ouverture qui rassemble les auditeurs de la DSAÉ/DIRCAM, **le commandant de base ou son représentant**, le responsable SMS de l'organisme audité et tout le personnel concerné par l'audit.

Le commandant de base est systématiquement sollicité pour un entretien individuel qui a pour but d'aborder la dynamique du système de management de la sécurité au sein de son organisme.

A la fin de l'audit, les constats relevés dans la documentation et au cours des entretiens sont présentés lors de la réunion de clôture qui rassemble les participants de la réunion d'ouverture et si possible le responsable SMS du PSNA/D concerné. A l'exclusion des écarts majeurs, les constats présentés ne sont pas classifiés. Ils le seront ultérieurement au sein de la DSAÉ/DIRCAM lors d'une réunion d'harmonisation pour garantir l'homogénéité des classements.

Le commandant de la base et/ou le responsable SMS du PSNA/D, s'il est présent, peuvent échanger sur la nature des constats présentés lors de la réunion de clôture afin de lever les incompréhensions, s'il en subsiste.

Sous un délai de 45 jours maximum, les conclusions de l'audit font l'objet d'un rapport d'audit adressé au PSNA/D précisant les observations et écarts constatés accompagné d'une lettre d'envoi du DirCAM. Le rapport est également transmis à la DSAC.

Sous un délai de 2 mois à compter de la date d'envoi du rapport, le PSNA/D doit transmettre à la DIRCAM, pour acceptation, une **proposition de plan d'actions correctives (PAC) des écarts constatés** assorties d'une échéance de leur réalisation.

Tout dysfonctionnement majeur ayant un impact sur la sécurité peut faire l'objet d'une remarque spécifique et doit être corrigé dans un délai plus court, fixé par le DirCAM. Le cas échéant, des mesures conservatoires immédiatement applicables peuvent être exigées.

Un écart est clôturé par la DSAÉ/DIRCAM lorsque les actions correctives sont réalisées, conformément au mode de suivi retenu, et qu'elles sont jugées efficaces.

3.1.7 Le rôle du SMS local

Les points clés de réussite, pour être en conformité avec la réglementation pour les services rendus à la CAG (comme à la CAM d'ailleurs), sont notamment :

- l'intégration totale de la démarche SMS de haut en bas de la chaîne hiérarchique dans le processus de commandement ;
- la sensibilisation du personnel jusqu'aux responsables de sécurité aérienne (commandant de base, commandant en second, officier sécurité aérienne base, GAA) et l'implication du commandement qui doit en découler ;
- l'adéquation au juste besoin des mentions d'unités au regard des services rendus ;
- la réalisation et la tenue à jour de lettres d'accord, de protocoles entre organismes de contrôle ainsi que des contrats de services avec des prestataires de services extérieurs ;
- la réalisation et la tenue à jour des protocoles locaux entre organismes de contrôle ;
- la tenue à jour de la documentation opérationnelle en salle d'opérations ;
- la bonne remontée et l'analyse des évènements ATM ;
- la promotion de la sécurité au travers de la diffusion des enseignements.
- l'adéquation entre les tâches à réaliser et les ressources humaines affectées.

Le rôle des différents acteurs, les modalités d'application et, *in fine*, l'approche à avoir vis-à-vis du SMS sont décrits, *a minima*, de manière générique dans les manuels SMS des PSNA/D.

3.2. Le processus de notification d'évènement (du FNE/ASR à la commission défense de sécurité aérienne (CDSA) / groupe permanent du directoire de l'espace aérien pour la sécurité de la gestion du trafic aérien (GPSA)

« Lorsqu'un pilote ou un agent d'un PSNA relève qu'un évènement ATM a compromis ou aurait pu compromettre la sécurité d'un aéronef ... Il le notifie », RCAM.

3.2.1. Applicabilité de la réglementation (UE, FR, Défense) et intérêt de la démarche responsabilité du Dir ADR et autorité locale du PSNA/D

En application du règlement n° 376/2014³⁵ (RE03) du Parlement Européen, du règlement d'exécution 2015/1018³⁶ (RE04) de la commission et l'arrêté du 26 mars 2004³⁷ (RN21), et de l'instruction n° 1150/DSAÉ/DIRCAM³⁸ (RD03) (afin de garantir le même niveau de sécurité en CAG et en CAM le processus global a été étendu aux services de la CAM), tous les évènements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien (ATM), impliquant des aéronefs et/ou des organismes du contrôle de la circulation aérienne, que ce soit en CAM ou en CAG, doivent être notifiés.

3.2.2. La notification, l'analyse, la clôture et le suivi d'un évènement

Ce processus est rendu obligatoire et contraignant, notamment en termes de délais de notification et d'analyse.

³⁵ Règlement n° 376/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile.

³⁶ Règlement (UE) n° 2015/1018 de la commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les évènements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil.

³⁷ Arrêté du 26 mars 2004 relatif à la notification et à l'analyse des évènements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien dit « ATM » - cosigné par le MINARM.

³⁸ Instruction n° 1150/DSAÉ/DIRCAM relative à la procédure de traitement des évènements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien par les organismes de la Défense.

Tous les PSNA/D doivent ainsi mettre en œuvre un dispositif formel de notification et d'analyse des événements ATM qui se décline en plusieurs phases explicitées dans l'instruction n° 1150/DSAÉ/DIRCAM (**RD03**) (notification, analyse, clôture et suivi des ACAP). La participation à la commission locale³⁹ d'un organisme défense de la circulation aérienne est définie au niveau local, conformément aux directives du PSNA/D, et selon l'expertise recherchée. Le **président** (ou coprésident en cas de CLM) de cette commission peut ainsi être le **commandant de base**, celui-ci aura alors pour rôle de superviser et d'arbitrer, si besoin, les débats et d'en signer le compte-rendu.

Dans le cas spécifique d'accidents ou d'incidents graves, tels que spécifiés dans les arrêtés du 4 avril 2003⁴⁰ et du 6 février 2006, une notification sans délai doit, conformément aux directives de sécurité aérienne propres à chaque armée, être adressée au **bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA)** ou au **bureau enquêtes et accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État (BEA-É)**.

3.2.3. Les notions de « culture juste et de « culture de sécurité »

- Culture juste :

Le règlement (UE) n° 376/2014 (**RE03**) du Parlement Européen réaffirme le cadre de la « *culture juste* » dans lequel « *les agents ne doivent pas être punis pour leurs actions, omissions ou décisions lorsqu'elles sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés* », visant notamment à **créer des conditions favorables à la notification des événements**.

- Culture de sécurité

Une **culture de sécurité** saine fondée sur une relation de confiance réciproque entre les différents acteurs de la sécurité aérienne est la pierre angulaire d'un dispositif de gestion de sécurité efficace (PSAÉ). La culture de sécurité est une notion assez large qui englobe la **culture de notification**, la **culture d'adaptation** (capacité de reconfiguration et gestion du risque opérationnel), la **culture de l'expérience** (capacités d'analyse et de remise en cause), la **culture informée** (actualisation des connaissances en matière de SA) et la **culture juste**. Elle permet en particulier de favoriser la remontée et le partage d'informations et de définir les lignes rouges à ne pas franchir.

Des engagements et directives de sécurité aérienne explicitant ce cadre ont également été publiées par les autorités d'emploi. La « culture juste » y est décrite comme un équilibre entre les principes indissociables suivants :

- un climat de confiance propice à la remontée d'information ;
- la valorisation des actions exemplaires ;
- le « respect des lignes rouges », en sanctionnant de manière proportionnée les erreurs inacceptables et les indisciplines.

3.2.4. Le rôle de la DIRCAM (bureau de coordination mixte / défense (BCM/BCD))

Au travers des attributions de la DIRCAM, le BCM/BCD assure la supervision du processus de traitement des événements ATM mis en œuvre par les PSNA/D grâce à l'application OASIS. Ainsi, la DIRCAM, par le biais du BCM/BCD est destinataire des

³⁹ Commission locale de sécurité (CLS), défense (CLD), ou mixte (CLM) selon la nature de l'événement

⁴⁰ Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile.

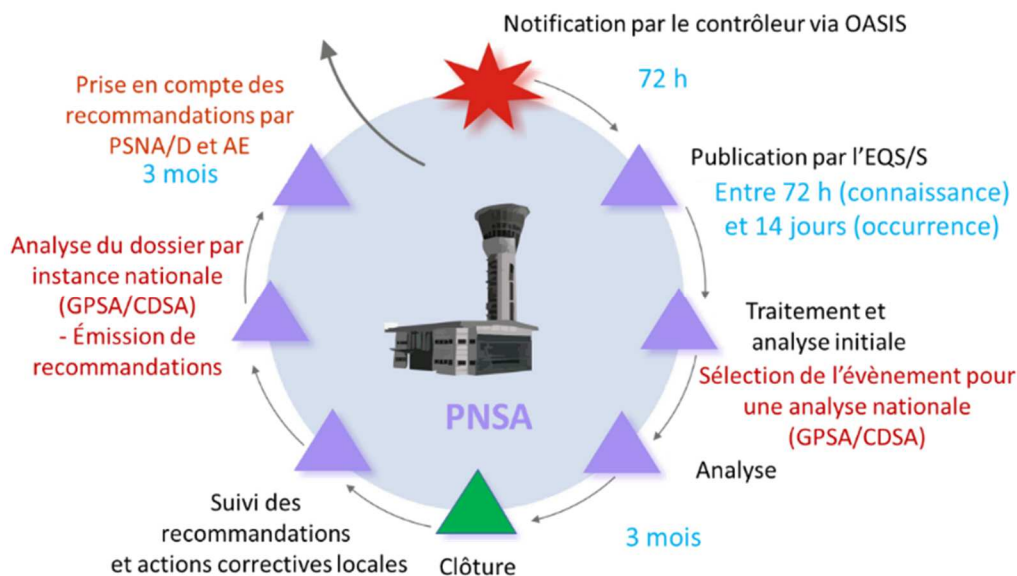
notifications, analyses et classements de tous les événements notifiés (FNE) par les contrôleurs de la défense.

Point de contact privilégié des PSNA/D, commandements et directions ainsi que des unités de contrôle, pour le traitement des événements ATM, il assure un travail pédagogique et de promotion dans ce domaine en coordination selon les besoins avec l'aviation civile.

3.2.5. Le traitement en instances nationales

Agissant également pour le compte des instances nationales de traitement des événements que sont le GPSA (sous mandat du directoire de l'espace aérien) et la CDSA (sous mandat du MINARM), le BCM/BCD assure le recueil et l'exploitation des dossiers au profit des instances nationales en fonction de la gravité d'un événement et/ou de son intérêt en matière d'enseignements et de retour d'expérience. Ces instances ont pour mission :

- d'analyser des événements ATM mixtes / défense, ou des thématiques globales choisies en fonction de la récurrence de leur occurrence ;
- d'élaborer et de proposer aux autorités d'emploi et aux PSNA(/D) toutes mesures propres (recommandations) à éviter le renouvellement de ces événements et à renforcer la sécurité du trafic aérien.



3.3. La gestion des changements liés aux évolutions

3.3.1. Applicabilité de la réglementation (UE, FR, Défense) et intérêt de la démarche

En conformité vis-à-vis des exigences du règlement d'exécution (UE) 2017/373 (RE02) en matière de gestion des changements et du règlement (UE) 2018/1139 (RE01) en matière d'interopérabilité des systèmes, les PSNA/D doivent appliquer un processus de gestion des changements, approuvé par la DIRCAM, qui ne revêt un caractère obligatoire que pour les services rendus au profit de la CAG.

Toutefois, ce processus peut être appliqué également pour les services rendus au profit de la CAM, sur décision du PSNA/D, notamment s'il présente de potentielles interactions avec les services de la CAG.

Un changement apporté à un système ATM/ANS est lié à une action volontaire et anticipée. Il peut avoir pour origine l'introduction d'un nouveau (sous-) système, la

modification ou le retrait de service d'un (sous-) système existant. **Chaque changement doit faire l'objet d'une démonstration de sécurité (DdS) menée à bien par du personnel qualifié.** Les modalités pratiques de la gestion des changements sont décrites dans l'instruction n° 4150/DSAÉ/DIRCAM et dans le référentiel documentaire du prestataire de services.

Une DdS a pour objet de fournir l'assurance que le changement envisagé ne remet pas en cause la sécurité des services rendus, y compris lors des phases de transition.

En fonction de l'organisation définie par le PSNA/D, le commandant de base/formation (ou son représentant) peut être désigné en tant qu'acteur de la DdS, soit en tant qu'approbateur, soit en tant qu'autorité d'acceptation du changement (cf. paragraphes V.4 et V.5 de l'instruction n° 4150/DSAÉ/DIRCAM – **RD06**).

3.3.2. Le rôle de la DIRCAM (SDSA/DSS)

Par délégation du DirSAÉ, le DirCAM qui exerce les fonctions de surveillance pour le compte de la DSAC, s'assure également de la conformité des PSNA/D aux exigences requises dans ce domaine. A ce titre, il est en particulier chargé :

- d'accepter les procédures, élaborées par les PSNA/D, de réalisation des DdS pour les changements apportés à un système fonctionnel ;
- de s'assurer que les PSNA/D lui notifient tous les changements planifiés en matière de sécurité ;
- d'examiner et d'approuver (ou non) les démonstrations de sécurité relatives aux changements classés « suivis » conformément aux critères définis au paragraphe I.4 de l'instruction n° 4150/DSAÉ/DIRCAM (**RD06**);
- de procéder à des vérifications, *a posteriori*, de démonstrations de sécurité sur des changements « non suivis ».

Au sein de la DSAÉ/DIRCAM, c'est la division sécurité des systèmes (DSS) de la SDSA qui remplit cette mission pour le DirCAM.

ANNEXE I PRINCIPALES RESPONSABILITÉS ET POINTS D'ATTENTION DU COMMANDANT DE BASE

[Cette annexe ne se substitue pas aux textes en vigueur et au présent guide]

Le commandant de base :

- **est juridiquement responsable de :**
 - la sécurité aéronautique et la sûreté sur sa plateforme ;
 - du suivi du maintien des conditions d'homologation de son aérodrome et la conformité des installations aéronautiques (au moyen du PAC) ;
 - de la conformité de l'information aéronautique et du respect des consignes d'utilisation de sa plateforme ;
 - si son aérodrome est mixte, de la direction et de l'administration générale.
- **préside** ou co-préside les commissions de sécurité (CLS, CLM, CLD) ;
- **participe** à la Commission Consultative de l'Environnement, sous l'autorité préfectorale de département ;
- **définit et contrôle :**
 - domaine homologation
 - la tenue à jour du PEB, du PSA, du PSR et du plan de masse, en qualité de garant de l'application des règles ;
 - la bonne exécution des plans et programmes relatifs au dispositif de circulation aérienne, en particulier la délimitation des espaces aériens affectés, l'implantation des aides visuelles et radioélectriques et des procédures d'arrivée et de départ de l'aérodrome ;
 - l'établissement et à la bonne application des procédures relatives à la sécurité des pistes, au suivi et au traitement des obstacles (par l'USID ou équivalent) ;
 - l'existence et l'efficacité de procédures de sûreté ;
 - domaine SMS
 - la mise en œuvre et le maintien d'un système de gestion ;
 - l'existence et l'efficacité des procédures pour prévenir le péril animalier ;
 - l'existence et l'efficacité des procédures d'urgence, d'incendie et de secours ;
 - l'existence et l'efficacité des contrats de service avec les prestataires en matière d'ATM ;
 - l'atteinte des objectifs de sécurité en matière de gestion du trafic aérien (ATM) ;
 - la surveillance du fonctionnement du SMQS ;
 - l'application des directives de qualité et de sécurité lors des revues annuelles de sécurité qu'il préside ;
 - domaine environnement général
 - une convention entre les affectataires et le cas échéant une équitable répartition des charges. Il doit également mettre en place un système de coordination et d'échange avec les usagers.
- **s'assure de la préparation :**
 - des audits DIRCAM et DSAC et participe dans la mesure du possible aux réunions d'ouverture et de clôture.

ANNEXE II TEXTES DE RÉFÉRENCE

EUROPÉENS	
RE01	Règlement d'exécution (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne pour la sécurité aérienne
RE02	Règlement d'exécution (UE) n° 2017/373 de la commission du 1er mars 2017, établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne
RE03	Règlement n° 376/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile.
RE04	Règlement d'exécution n° 2015/1018 de la commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les évènements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés.
RE05	Règlement UE) 2015/340 de la commission du 20 février déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne
NATIONAUX	
RN01	Code de l'aviation civile
RN02	Code des transports
RN03	Code des postes et des communications électroniques
RN04	Code de l'environnement.
RN05	Code de l'urbanisme
RN06	Arrêté du 23 novembre 1962 modifié relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation
RN07	Arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA).
RN08	Arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les avions à voilure fixe (TAC).
RN09	Arrêté du 17 septembre 1998 relatif à l'exploitation des aérodromes où le ministère de la défense est affectataire unique ou principal et aux procédures et minimums opérationnels d'aérodrome utilisables par les avions relevant du ministère de la défense
RN10	Arrêté du 8 mars 2006 relatif aux prérogatives et obligations des affectataires ainsi qu'aux principes de répartition des charges sur les aérodromes à affectation aéronautique mixte affectés à titre principal au ministère de la défense
RN11	Décret 2012-1495 du 27 décembre 2012 relatif aux constructions ou installations nécessaires à la conduite de travaux dans une zone grevée de servitudes aéronautiques

RN12	Arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques
RN13	Arrêté du 28 mars 1988 fixant la liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit, modifié par les arrêtés du 17 janvier 1994, du 4 septembre 2003 et du 27 mai 2005
RN14	Arrêté du 18 avril 2013 fixant la liste des aérodromes militaires prévue par le 5ème alinéa de l'article R.147-2 du code de l'urbanisme
RN15	Arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes
RN16	Arrêté du 17 août 2010 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal
RN17	Arrêté du 10 avril 2007 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes
RN18	Arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes
RN19	Arrêté du 17 août 2010 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal
RN20	Circulaire interministérielle n° 99-575 du 10 novembre 1999 relative au plan de secours spécialisé aérodrome
RN21	Arrêté du 26 mars 2004 relatif à la notification et à l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien dit « ATM » - cosigné par le MINARM
RN22	Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
RN23	Annexe à l'arrêté du 20 juillet 2016 modifié fixant les règles et services de la Circulation Aérienne Militaire RCAM
RN24	Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile.
RN25	Arrêté du 6 février 2006 fixant la liste des incidents devant être portés à la connaissance du BEA/É
ARMÉES	
RD01	Décret n° 2013-366 du 29 avril 2013 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État
RD02	Instruction n° 350/DSAE/DIRCAM relative à la conception et à l'établissement des procédures de vol aux instruments

RD03	Instruction n°1 150/DSAÉ/DIRCAM relative à la procédure de traitement des évènements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien par les organismes de la Défense
RD04	Instruction n° 1450/DSAÉ/DIRCAM relative au traitement des infractions
RD05	Instruction n° 4050/DSAÉ/DIRCAM relative à la surveillance par l'autorité nationale de surveillance défense des prestataires de services de la navigation aérienne de la défense
RD06	Instruction n° 4150/DSAÉ/DIRCAM relative au processus de supervision et de réalisation des études de sécurité des prestataires de services de la navigation aérienne de la défense
RD07	Instruction n° 4250/DSAÉ/DIRCAM relative à la licence de contrôleur de la circulation aérienne du personnel relevant du ministère des armées
RD08	Instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM relative à l'infrastructure, aux équipements, aux procédures d'exploitation et de maintenance, aux conditions d'homologation et de surveillance des aérodromes de la défense.
RD09	Instruction n° 1050/DSAÉ/DIRCAM relative au traitement des dossiers obstacles
Autorités d'Emploi – PSNA/D	
RAE01	Instruction n° 1956/DEF/EMAA/OGS/BAJ relative aux attributions des commandants de base concernant la gestion des aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire pour les besoins de l'armée de l'air.
RAE02	Instruction n° 3030/DEF/COMALAT/BCA relative aux attributions particulières des commandants de formation administrative en raison de l'affectation d'aérodromes de l'armée de terre.
RAE03	Instruction permanente n° 00.50 ALAVIA/ ORG/NP organisation du commandement de force maritime et d'éléments de force maritime organisation et fonctionnement de la force de l'aéronautique navale
RAE04	Guide CFA au profit des directeurs d'aérodrome : note n° 101/CFA/EM/MR-SA/BSNAP du 10/10/2019
RAE05	Note n° 504243/ARM/MGAA du 13 novembre 2017 fixant les codes de références des aérodromes affectés principalement au ministère des armées pour les besoins de l'armée de l'air

ANNEXE III ABRÉVIATIONS

AE	Autorités d'emploi
ANS	Air Navigation Services
ASM	Airspace Management
ATM	Air Traffic Management
BCM/BCD	Bureau de Coordination Mixte – Bureau de la commission défense
CAG	Circulation Aérienne Générale
CAM	Circulation Aérienne Militaire
CAP	Circulation Aérienne Publique
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
CDSA	Commission Défense de Sécurité Aérienne
CHEA	Conditions d'Homologation et aux procédures d'Exploitation des Aéroports
CNED	Commission Nationale d'Expertise Défense
CNGF	Cellule Nationale de Gestion des Fréquences
CNS	Communication, Navigation et Surveillance
COSTRAT SA	Comité Stratégique de Sécurité Aérienne
CPCE	Code des Postes et des Communications Electroniques
CR-AÉRO	Centre Référent AÉROportuaire
CUE	Ciel Unique Européen
DGNUM	Direction Générale du Numérique
DHA	Division Homologation des Aéroports
DIRCAM	Direction de la Circulation Aérienne Militaire
DIRISI	Direction Interarmées des Réseaux d'Infrastructure et des Systèmes d'Information de la défense
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSAÉ	Direction de la Sécurité Aéronautique d'État
DSOA	Dispositions Spécifiques ORSEC Aéroport
EQS/S	Entité Qualité Service/Sécurité
FNE	Formulaire de Notification d'Evènement
GAIA	Groupement Aérien des Installations Aéronautiques
GPSA	Groupe Permanent du Directoire de l'Espace Aérien pour la Sécurité de la gestion du trafic Aérien
GSBdD	Groupement de Soutien de Base de Défense
IFR	Instrument Flight Rules

LVP	Low Visibility Procedures
MANEX	Manuel d'Exploitation
NOTAM	Notice to Airmen
ORSEC	Organisation des SECours
PSA	Plan de Servitudes Aéronautiques
PSAÉ	Programme de Sécurité Aéronautique
PSNA/D	Prestataires des Services de la Navigation Aérienne Défense
PSR	Plan de Servitudes Radioélectriques
RBO	Risk Based Oversight
RSTCA	Redevance pour Services Terminaux de la Circulation Aérienne
SDSA	Sous-Direction Audit et Surveillance
SID/USID	Service d'Infrastructure de la Défense/Unité de Soutien de l'Infrastructure de la Défense
RFFS	Rescue and Fire Fighting Services
SMS	Système de Management de la Sécurité
SNIA	Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
SSLIA	Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs
STAC	Service Technique de l'Aviation Civile
TAC	Arrêté Technique de l'Aviation Civile
VFR	Visual Flight Rules

