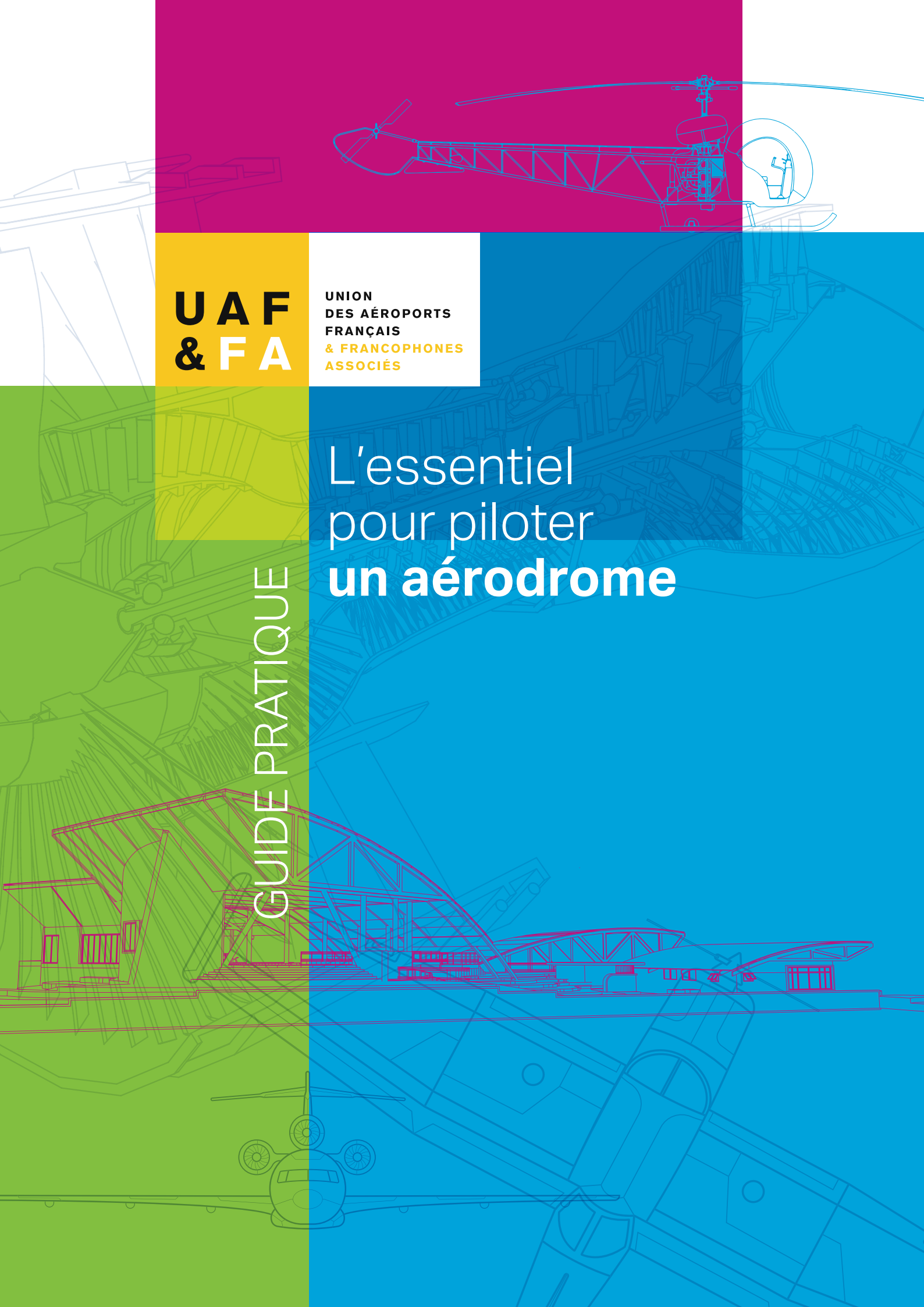




**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

GUIDE PRATIQUE

L'essentiel pour piloter un aérodrome

édito

Dans un contexte de profondes mutations - réglementaires, environnementales et économiques - les aérodromes d'aviation générale occupent plus que jamais une place essentielle au cœur de nos territoires. Trop souvent méconnus, parfois perçus comme de modestes infrastructures, ils constituent pourtant des acteurs stratégiques du maillage aéronautique Français.

Le guide que nous publions aujourd'hui n'est pas seulement un document technique ou opérationnel. Il reflète une conviction forte : le dynamisme de l'aviation générale repose avant tout sur la vitalité de ces plateformes et sur la diversité des acteurs qui les animent.

Les collectivités qui en sont responsables, les exploitants qui en assurent le fonctionnement quotidien, les services de l'État garants de la sécurité et de la sûreté, les aéroclubs, les écoles de pilotage, ainsi que l'ensemble des partenaires économiques, y jouent chacun un rôle déterminant.

À travers ce guide, nous portons également un message clair : l'avenir des petits aérodromes exige un cadre lisible, proportionné et adapté à leurs réalités opérationnelles. C'est toute l'ambition de ce travail.

Les aérodromes d'aviation générale sont des lieux d'apprentissage, d'innovation et de passion. Ils représentent souvent le premier contact des jeunes avec l'aviation. Ils portent aussi les transitions de demain : décarbonation, sobriété énergétique, intégration des nouvelles mobilités aériennes, préservation et gestion de la biodiversité.

Notre responsabilité collective est de préserver cette richesse, de la moderniser et de la rendre durable. C'est le sens des actions que l'UAF conduit à côté des aérodromes d'aviation générale : mettre en réseau, partager les bonnes pratiques, accompagner les évolutions, et défendre les intérêts de plateformes qui ne doivent jamais être considérées comme mineures. Elles sont, au contraire, un maillon indispensable de l'écosystème aéronautique Français.

Puissent ces pages renforcer encore le collectif qui unit nos aérodromes et rappeler à chacun l'importance d'un patrimoine vivant, utile et résolument tourné vers l'avenir.

Thomas JUIN
Président de l'UAF

somm- maire

I. INTRODUCTION	6	VI. GUIDE PRATIQUE DE LA FISCALITÉ LOCALE	22
I.1 Les objectifs du guide	6	VI.1 La taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB)	23
I.2 Public visé	6	VI.2 La taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM)	26
I.3 Les parties prenantes	7	VI.3 La cotisation foncière des entreprises (CFE)	27
I.4 Dispositions réglementaires relatives à la sécurité applicables aux aérodromes Français	8	VI.4 La taxe d'aménagement (TA)	29
II. STATUT JURIDIQUE DES AÉRODROMES	10	VII. MISSIONS DE L'EXPLOITANT D'AÉRODROME	31
II.1 Les deux grandes catégories d'aérodrome	10	VII.1 Les infrastructures	31
II.2 L'affectation de l'aérodrome	11	VII.2 Sécurité et sûreté aéroportuaire	45
II.3 Régime de propriété et de gestion des aérodromes	12	VII.3 Assistance en escale	76
III. LA GESTION AÉROPORTUAIRE ET LES RECETTES AFFÉRENTES	13	VII.4 AFIS et navigation aérienne	81
III.1 La gestion aéronautique	13	VIII. ENVIRONNEMENT	85
III.2 La gestion extra-aéronautique	16	VIII.1 Réduction des émissions de GES (décarbonation)	85
IV. LES AIDES PUBLIQUES	19	VIII.2 Adaptation au changement climatique	88
V. RESPONSABILITÉ ET ASSURANCES	20	VIII.3 Préservation des milieux naturels	88
V.1 Régime de responsabilité	20	VIII.4 La gestion des nuisances sonores du transport aérien	91
V.2 Assurances	21	ANNEXES	94
		Annexe 1 Synthèse des principales références applicables	94
		Annexe 2 Calendrier fiscalité locale récapitulatif	103
		Annexe 3 Tableau comparatif des surfaces à déclarer	104
		Annexe 4 Formulaires usuels en fiscalité locale	104
		Annexe 5 Lexique des termes	105
		Annexe 6 Lexique des codes et acronymes	107
		Annexe 7 Bibliographie	110
		Annexe 8 Organisation de la DGAC	111
		Annexe 9 Fiche réflexe en cas d'accident / incident aéronef	113

Introduction



Aérodrome de Vannes
Golfe du Morbihan
(© aérodrome de Vannes)

I.2 Public visé

I.1 Les objectifs du guide

Ce guide offre une référence claire, pratique et actualisée pour les acteurs de l'exploitation des aérodromes d'aviation générale.

Ses objectifs sont de :

- **Expliciter** le cadre juridique, organisationnel et technique pour sécuriser la gestion et faciliter le développement des infrastructures.
- **Clarifier** les rôles, les responsabilités et les obligations réglementaires de chacun, en fournissant des outils pratiques aux gestionnaires.
- **Harmoniser** les pratiques, améliorer la sécurité des opérations et renforcer la coordination entre les différents intervenants du secteur.

Ce guide s'adresse à plusieurs types d'acteurs :

- En premier lieu, **aux exploitants d'aérodromes** d'aviation générale et d'affaires (collectivités, délégataires privés ou publics).
- **Aux usagers opérant sur ces plateformes**, comme les aéroclubs, écoles de pilotage, ou opérateurs d'aviation d'affaires.
- Plus largement, **à l'ensemble des acteurs impliqués dans l'activité aéronautique locale** :
 - Autorités administratives.
 - Usagers et pilotes.
 - Partenaires industriels.
 - Organismes de formation.

TPOLOGIE SIMPLIFIÉE DES DIFFÉRENTS SEGMENTS DE L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES

AVIATION D'AFFAIRES				AVIATION GÉNÉRALE					
Transport				Travail aérien			Sportif et loisir		
Transport à la demande de personnes et de fret				Aviation de service public / d'intérêt général			Aviation de service public /Autre travail aérien (prise de vue, levage, parachutisme)	Vols formation pilote professionnel	Vols aéroclubs formation pilote privé
Transport de fret	Transport de personnes			EVASAN et secours aux personnes (MEDEVAC)	Lutte anti-incendie	Autres activités d'intérêt général (ex. : surveillance réseaux électriques...)			
	Aéronef d'entreprise	Pour compte de tiers	Aéronef personnel						
Hélicoptère									
Jets				—	—	—		—	
Avions à moteur à pistons et turboprops					—				
Avions légers < 2T		—	—	—	—				
Aéronefs divers (U.L.M. aérostats...)		—	—	—	—	—	—		

Source : Arthur D. Little

I.3 Les parties prenantes

La gestion d'un aérodrome d'aviation générale implique la coordination de nombreux acteurs clés.

Les autorités de l'État et organismes associés :

- **Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)** : définit et contrôle le cadre réglementaire, assure l'homologation et la surveillance des infrastructures et veille à la circulation aérienne. Elle est composée des grandes directions suivantes :
 - Direction du Transport Aérien (DTA).
 - Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC)
 - Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA).
 - Service Technique de l'Aviation Civile (STAC).
- **Préfet** : représente l'État localement, détient le pouvoir de police et coordonne les services en cas de crise.
- **Police aux Frontières (PAF) et Gendarmerie des Transports Aériens (GTA)** : assurent respectivement le contrôle aux frontières et la sécurité/sûreté publique.
- **Douanes** : contrôlent les flux de marchandises et peuvent assurer le contrôle aux frontières.
- **Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA)** : mène les enquêtes techniques après un accident ou incident pour améliorer la sécurité.
- **Météo France** : fournit les services météorologiques essentiels à la sécurité des vols.
- **École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC)** : forme les professionnels de l'aéronautique.

Les collectivités publiques :

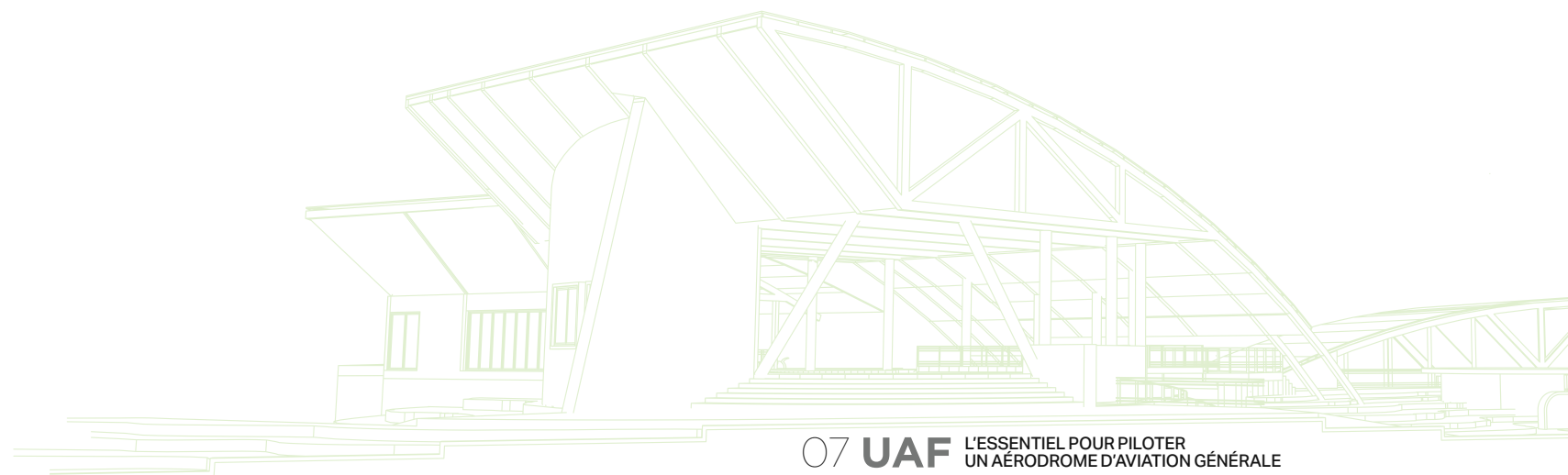
- Définissent la stratégie de développement de l'infrastructure lorsqu'elles en sont propriétaires ou gestionnaires.
- Choisissent le mode d'exploitation (régie directe ou délégation).

Les exploitants d'aérodrome :

- Assurent la mise en œuvre opérationnelle du service public conformément à la réglementation en vigueur.
- Gèrent le personnel, les équipements, la maintenance, la sécurité et la sûreté.
- Veillent au respect des obligations contractuelles.

Les acteurs opérationnels et usagers (Aéroclubs, écoles de pilotage, opérateurs de travail aérien...) :

- Utilisent les infrastructures et contribuent à l'activité et au financement de la plateforme.



Dispositions réglementaires relatives à la sécurité applicables aux aérodromes Français

Chaque aérodrome est soumis à un régime d'homologation ou de certification (nationale ou européenne) selon ses caractéristiques et son trafic (voir VII.1.4). Les exploitants doivent, dans ce cadre, respecter un ensemble de textes pour garantir la sécurité.

Principaux textes applicables :

■ Au niveau national :

Arrêté du 28 août 2003 relatif aux **conditions d'homologation** et aux **procédures d'exploitation** des **aérodromes**, modifié par Arrêté du 27 août 2024¹

Arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux **caractéristiques techniques** de certains **aérodromes** terrestres utilisés par les **aéronefs à voilure fixe**²

Arrêté du 29 septembre 2009 relatif aux **caractéristiques techniques** de sécurité applicables à la **conception, à l'aménagement, à l'exploitation** et à l'**entretien** des **infrastructures aéronautiques** terrestres utilisées exclusivement par des **hélicoptères** à un seul axe rotor principal

■ Au niveau européen (pour les aérodromes concernés) :

Règlement (UE) n°139/2014

S'applique aux aérodromes accueillant du trafic commercial avec une piste revêtue ≥ 800 m, une procédure aux instruments et dépassant certains seuils de trafic (10 000 passagers/an ou 850 mouvements de fret).

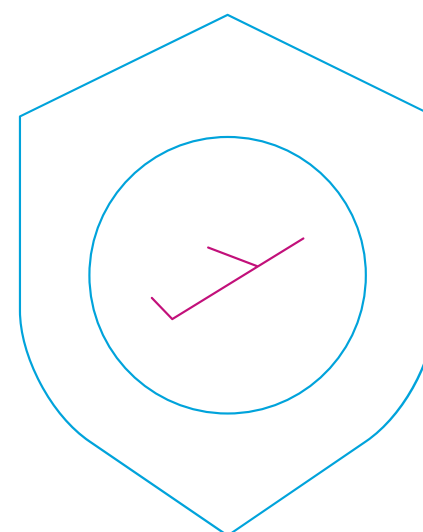
L'ensemble des dispositions réglementaires relatives à la sécurité applicables aux aérodromes Français sont référencées dans la liste R3-REF-L1-ext « Dispositions réglementaires relatives à la sécurité applicables aux aérodromes Français » publiée et maintenue à jour par la DGAC.

En complément, la DSAC a identifié les différents guides et la documentation en vigueur pour les aérodromes dans la liste R3-REF-L3-ext « Documentation relative à la sécurité pour les aérodromes Français »³.

SOCLES Aérodromes « exemptés »

Certains aérodromes, bien que non soumis à la certification européenne (Règlement 139/2014), doivent respecter un socle réglementaire dit « exigences essentielles ».

Ce socle permet d'adapter les exigences réglementaires aux réalités opérationnelles des aérodromes de petite taille, tout en garantissant un niveau de sécurité conforme aux standards européens, est détaillé dans le **chapitre VII.2.1 - Mise en œuvre des exigences essentielles des règles européennes**.



ALERTE

Évolution du corpus réglementaire national

La DGAC a engagé une refonte profonde de la réglementation nationale applicable aux aérodromes Français.

Cette réforme vise à simplifier et moderniser le cadre existant, aujourd'hui marqué par la coexistence de plusieurs régimes (certification européenne, homologation nationale, exemptions), et à le mettre en cohérence avec les normes européennes (Règlement (UE) 2018/1139, Règlement (UE) 139/2014) ainsi qu'avec les standards de l'OACI.

Grands principes de la réforme :

- **Nouvelle catégorisation** : distinction simple entre aérodromes «certifiés» et «non certifiés».
- **Dispositif intégré** : regroupement des normes techniques et opérationnelles dans un seul arrêté.
- **Exigences graduées** : niveaux d'exigence adaptés au type d'exploitation et au volume de trafic.
- **Clarification des responsabilités** : rôle renforcé de l'exploitant, même pour les aérodromes non certifiés.
- **Mesures transitoires** : application progressive sur 3 à 5 ans, avec un accompagnement des exploitants.

Suivez attentivement les publications de la DGAC et de l'UAF & FA pour anticiper ces changements.

1. Dit « Arrêté CHEA »
2. Dit « Arrêté TAC »
3. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/securite-aerodromes>

Statut juridique des aérodromes

L'ESSENTIEL

- Il existe deux catégories d'aérodromes, selon qu'ils soient ouverts (ou non) à la CAP, et chaque aérodrome peut avoir une ou plusieurs affectations ;
- S'agissant du régime de gestion, chaque propriétaire d'aérodrome peut décider de le gérer en régie ou bien d'en déléguer la gestion à un tiers, ce dernier pouvant être une personne publique ou privée ;

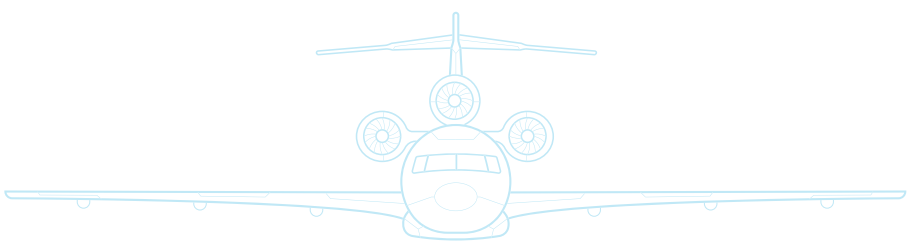


II.1 Les deux grandes catégories d'aérodrome

Bien que les aérodromes puissent répondre à plusieurs classifications, par catégorie, par nature ou encore par taille (en termes de trafic passagers ou de fret), le code des transports distingue deux catégories d'aérodromes.

- **Les aérodromes ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP),** sur lesquels tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage (Art. L. 6312-1 du code des transports). Ils sont listés par arrêté ministériel⁴ et leurs caractéristiques détaillées peuvent être consultées sur le site du Service de l'Information Aéronautique (SIA)⁵. Ces aérodromes font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent être en capacité de gérer, dont les modalités de classification sont détaillées aux Art. R. 6321-30 et suivants du code des transports. Ces aérodromes peuvent être créés par l'État, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions définies aux articles R. 6312-2 et R. 6312-3 du code des transports. Les modalités de création de ces aérodromes sont détaillées aux articles R. 6312-1 et suivants du même code. Par parallélisme des formes, la fermeture d'un aérodrome ne peut être prononcée que par arrêté ministériel. Cet arrêté est pris après enquête technique menée selon les référentiels applicables en fonction des caractéristiques de l'aérodrome et du trafic que son exploitant prévoit d'accueillir (Art. R. 6312-13 du code des transports). L'État garde ainsi la main sur la fermeture de tout aérodrome, y compris ceux appartenant à une collectivité. En tout état de cause, toute procédure de fermeture d'aérodrome doit être précédée par une consultation des tiers exerçant une activité aéronautique sur l'aérodrome.

4. Arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation
5. <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>



- **Les aérodromes non ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP)** (Art. L. 6312-2 du code des transports) réservés à différents usages :

Type d'usage	Usage d'administration d'État	Usage restreint (autres que les aérodromes à l'usage d'administration d'État)	Usage privé
Précisions		Destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont — soit limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, — soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet. Art. D. 6312-17 et suivants du code des transports	Créés par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités. Art. D. 6312-31 et suivants du code des transports
Exemples	Avord, Villacoublay-Vélizy	Altiport de Courchevel (réservé aux pilotes avec une qualification spécifique)	Atlantic Air Park (Vendée)

II.2 L'affectation de l'aérodrome

Il est désigné, par voie d'arrêté ministériel, pour chaque aérodrome (sauf ceux à usage privé) un affectataire en charge de la surveillance administrative de l'aérodrome. L'affectataire est une administration civile ou militaire de l'État, faisant un usage aéronautique permanent d'un aérodrome et y dispose d'installations ou pouvant se trouver dans la nécessité d'en disposer. Il peut parfois y avoir une pluralité d'affectataires, et le cas échéant, il y a un affectataire principal et un secondaire. Ainsi, sur les aérodromes civils, l'affectataire principal est généralement le ministère chargé de l'aviation civile et l'affectataire secondaire celui de la défense, pour répondre à des besoins de défense nationale. Le ministère de l'intérieur peut également être affectataire secondaire pour les besoins de la sécurité civile. À titre d'illustration, on peut citer l'aérodrome de Cognac-Châteaubernard, dont l'affectataire principal est la défense nationale. Il s'agit d'une base aérienne de l'armée de l'air, accueillant également un aéroclub civil. Les modalités de l'affectation sont définies aux articles R. 6311-7 et suivants du code des transports.

On distingue les aérodromes d'intérêt national et international, propriétés de l'État, et les aérodromes d'intérêt régional et local, propriétés des collectivités territoriales. Ces dernières sont devenues propriétaires de ces aérodromes suite à la loi de décentralisation de 2004 ou de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) de 2015.⁶ Les aérodromes d'aviation générale et d'affaires font généralement partie de cette deuxième catégorie, à l'exception de quelques plateformes faisant partie de groupements d'aérodromes d'État⁷.

Ainsi, la collectivité territoriale (ou le groupement de collectivités, prenant la forme d'un syndicat mixte) propriétaire signe avec l'État une convention, telle que prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports, afin de fixer les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion de l'aérodrome.⁸ Il lui appartient ensuite de décider du mode de gestion qu'elle souhaite mettre en place, à savoir soit gérer directement l'aérodrome (on parle alors de régie directe), soit confier l'exploitation à un tiers.⁹ Ce tiers peut être une personne publique ou privée. Le cas échéant, la délégation de gestion est mise en œuvre dans le respect de la procédure de mise en concurrence relative aux contrats de délégation de service public (Art. L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales).¹⁰

À titre d'illustration, le syndicat mixte de La Rochelle, propriétaire, gère l'aérodrome de Rochefort Saint-Agnant en régie directe, alors que la communauté d'agglomérations du pays de Vannes, elle, a procédé à une délégation de gestion de l'aérodrome de Vannes au bénéfice d'une société privée.

Quel que soit le régime de gestion choisi, restent à la charge de l'État l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations destinées à assurer sur un aérodrome le contrôle de la circulation aérienne (R. 6321-4 du code des transports). Cependant, en l'absence de contrôleurs aériens, le gestionnaire d'aérodrome peut fournir à sa charge, aux pilotes, le service d'information de vols Aerodrome Flight Information Service (AFIS).

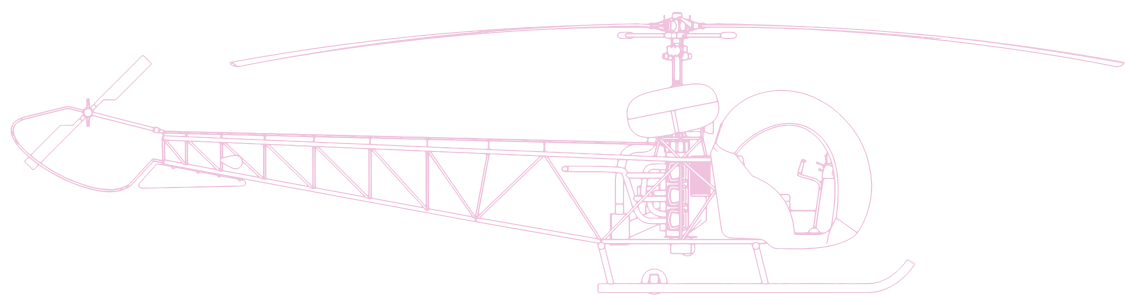
6. Loi n°2004-809 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, JO 17 août 17 août 2004, art. 28 et loi n°2015-991, 7 août 2015 portant organisation territoriale de la République, JO 8 août 2015, n°1, art. 21, lois codifiées aux articles L. 6311-1 et R.6313-1 et s. du code des transports.

7. Exemples : Cannes-Mandelieu ou Lyon-Bron

8. Les principales dispositions de la convention L. 6321-3 du code des transports sont définies aux articles R. 6312-6 et R. 6321-3 du code des transports.

9. Sur le régime de gestion des aérodromes, des précisions peuvent être trouvées dans l'ouvrage Dalloz Action, « Droit des Transports », chap.514 « Aérodromes », p731-765.

10. Il existe une dérogation à ce principe de mise en concurrence lorsque le contrat peut être qualifié de quasi-régie (anciennement appelée « in house »), c'est-à-dire lorsqu'il est réalisé par une personne autre que la collectivité, mais qui est directement assimilable à elle du fait de son financement et du pouvoir de contrôle exercé sur elle par la collectivité. Il s'agit d'une situation d'exception, limitativement prévue par la loi (L. 3211-1 du code de la commande publique).



La gestion aéroportuaire et les recettes afférentes



Différents aéronefs accueillis
(© aérodrome de Vannes)

L'ESSENTIEL

■ Le gestionnaire d'aérodrome a **deux missions majeures** :

- La **gestion aéronautique** : exploiter, entretenir et développer l'infrastructure aéroportuaire, dans le cadre d'une mission de service public.
- La **gestion extra-aéronautique** : gérer et valoriser le domaine public aéroportuaire, pour améliorer l'attractivité et générer des recettes.

■ Chaque mission donne lieu au paiement de redevances, de deux natures distinctes :

- **Les redevances aéronautiques** : tarifs facturés aux usagers de l'aérodrome, encadrés par trois principes réglementaires :
 - Égalité de traitement,
 - Adéquation globale aux coûts du service,
 - Transparence et consultation préalable des usagers.
- **Les redevances extra-aéronautiques** : loyers et recettes commerciales issus des occupations du domaine public aéroportuaire (tels que les commerces ou les activités industrielles). Les modalités de fixation de ces redevances sont définies dans les **autorisations d'occupation temporaires du domaine public (AOT/COT)**.

III.1 La gestion aéronautique

III.1.1 Définition de la mission

Que ce soit le propriétaire lui-même ou le tiers exploitant, le gestionnaire d'aérodrome a pour mission première l'exploitation, l'entretien et le développement de l'infrastructure aéroportuaire. Cette mission inclut les services aux passagers, aux compagnies aériennes et aux aéronefs, ainsi qu'aux autres utilisateurs de l'aéroport, tels que les services de l'État. Cette mission comprend également les services d'assistance en escale, de sécurité et de sûreté aéroportuaires, la maintenance des bâtiments, biens et équipements, les voies routières, les infrastructures aéronautiques et balisages lumineux situés sur l'emprise de l'aérodrome.

Qu'il soit public ou privé, le gestionnaire assure toujours une mission de service public liée à l'exploitation de l'aérodrome et exécute, sous l'autorité du titulaire du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent, de sorte que les principes du service public, à savoir continuité, mutabilité et égalité de traitement, doivent être appliqués.

Les différentes missions précitées sont détaillées dans les parties suivantes du présent guide.

III.1.2 Les redevances aéronautiques

La gestion aéronautique donne lieu à la perception par le gestionnaire d'aérodrome de redevances aéronautiques, appelées redevances « Services Publics Aéroportuaires » au sens des articles L. 6325-1, R. 6325-1 et R. 6325-4 du code des transports.

Les évolutions tarifaires sont toujours fixées par le propriétaire de l'aérodrome. Ainsi, si l'exploitation est déléguée à un tiers, ce dernier propose ces évolutions, qui sont in fine approuvées par le propriétaire.

Le régime juridique des redevances aéronautiques et leurs évolutions repose sur trois grands principes, indépendamment du niveau de trafic de l'aérodrome.

Le principe d'égalité de traitement des usagers (principe de non-discrimination)

Ce principe impose de traiter tous les usagers du service public de la même manière et donc de leur facturer le même montant de redevance, pour un service équivalent. Ainsi, une différenciation tarifaire entre les usagers ne peut reposer que sur des critères objectifs.

Ce principe d'égalité de traitement ne fait pas obstacle à la possibilité de moduler ses redevances à la hausse ou à la baisse dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. Ces modulations doivent être justifiées par l'un des quatre motifs d'intérêt général prévus par la loi. Ainsi, elles doivent pouvoir tendre à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de ces modulations doivent être proportionnées à l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent (art. R.6325-14 et suivants du code des transports).

Le principe d'adéquation aux coûts du service

Les redevances aéronautiques étant des redevances pour service rendu, elles doivent correspondre aux coûts du service supportés par l'exploitant.

C'est ainsi que le code des transports définit les services rendus en contrepartie du paiement des redevances d'atterrissage, de stationnement et passagers.

Pour les deux premières, elles concernent les services rendus aux aéronefs de plus de 6 tonnes (Art. R. 6325-5 et R. 6325-6 du code des transports).

De la même manière, s'agissant des aéronefs de 6 tonnes et moins, peuvent être prévues des redevances accessoires, en contrepartie de l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement (Art. R. 6325-9 du code des transports).

L'arrêté du 24 janvier 1956 sur les redevances d'atterrissage, et celui du 22 juillet 1959 sur les redevances de stationnement, sont en grande partie caduques. La fixation des redevances relève désormais directement de la compétence des exploitants, puisque l'État ne gère plus la totalité des aérodromes comme à cette époque. Certaines dispositions actualisées récemment restent néanmoins applicables (par exemple sur le bruit), sinon l'arrêté aurait été abrogé complètement.

Les exonérations automatiques prévues par l'arrêté n'ont toutefois plus lieu d'être, c'est à l'exploitant de décider des exonérations éventuelles et de les publier dans ses tarifs. Les grands principes liés aux redevances restant applicables, à commencer par l'égalité de traitement et l'adéquation au coût du service rendu détaillés ci-dessus.

La DGAC a ouvert à l'été 2023 le travail de refonte de ces arrêtés, et elle reconnaît elle-même que l'applicabilité de ces arrêtés est fortement remise en question. Dans la note de couverture du projet de refonte DGAC, l'aviation civile elle-même indique que « *La suppression de certaines exonérations ou réductions du montant des redevances aéroportuaires fixée par arrêtés est par exemple proposée afin de garantir le respect du principe d'égalité de traitement des usagers tel qu'interprété et appliqué par la jurisprudence administrative* ».

Outre le coût même du service, peuvent être prises en compte pour la détermination du montant des redevances, les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, les dépenses engagées pour la construction d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires. Cela peut être également et sous certaines conditions, des dépenses futures liées à la construction de certaines infrastructures ou installations dont le début des travaux est prévu dans un délai maximal de cinq ans.

En tout état de cause, il n'est désormais plus requis que chaque redevance soit en adéquation avec les coûts des services rendus au titre de cette redevance. La réglementation prévoit en effet expressément que le produit global de ces redevances ne puisse excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome.

Le principe de transparence vis-à-vis des usagers

Ce principe suppose d'informer et de consulter les usagers en amont de chaque évolution tarifaire. Cette consultation est engagée par le gestionnaire de l'aérodrome au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur des nouvelles conditions tarifaires (R. 6325-18 du code des transports).

Les consultations formalisées au sein de Commissions Consultatives Économiques (« **CoCoEco** »), telles que définies à l'article L. 6325-7 du code des transports, ne sont pas obligatoires pour les aérodromes d'aviation générale, qui se situent généralement bien en dessous des seuils de trafic définis par le code des transports (R. 6325-54)¹². Si ces derniers souhaitent néanmoins mettre en place une CoCoEco, ils ne sont donc pas tenus de respecter à la lettre le formalisme des CoCoEco, tel qu'imposé par le code des transports. Ils peuvent néanmoins s'inspirer des modalités d'organisation des CoCoEco pour leur propre besoin de consultation des usagers.

En conséquence, il appartient au gestionnaire d'organiser cette consultation librement, étant entendu que, dans ce cadre, il doit fournir aux usagers les informations nécessaires permettant de justifier les évolutions tarifaires envisagées, et ce, principalement au regard du principe d'adéquation aux coûts. Le gestionnaire sera aussi tenu de prévoir des délais suffisants afin que les usagers puissent prendre connaissance des informations transmises et le cas échéant formuler leurs observations.

Une fois la consultation terminée et les nouveaux tarifs approuvés par le propriétaire, le gestionnaire d'aérodrome a l'obligation de notifier au préfet les nouveaux tarifs au moins deux mois avant leur entrée en vigueur (Art. R. 6325-38 du code des transports).

Enfin, la grille tarifaire doit être publiée par le gestionnaire, par les moyens de son choix (par exemple, publication sur son site internet).

12. L'article R6325-54 du code des transports prévoit en effet que : « Sont dotés d'une commission consultative économique :

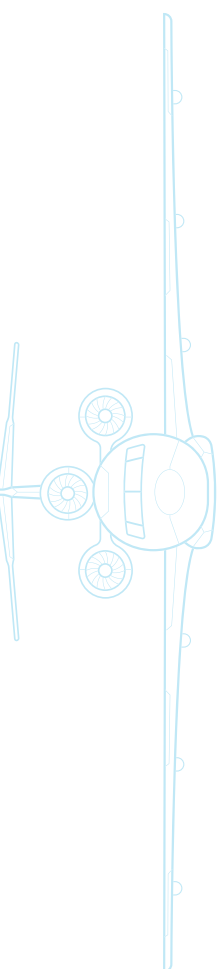
1° Les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé deux cent mille passagers ;

2° Les aérodromes qui ont accueilli, pendant les trois dernières années, au moins deux transporteurs aériens assurant en moyenne la prise en charge de cinquante mille passagers par an chacun.

Une même commission peut être commune à plusieurs aérodromes proches dont l'exploitant est identique. »



Un vol sanitaire demande un traitement particulier
(© aérodrome de Vannes)



11. Les services de l'État sont principalement le contrôle du trafic aérien, la police aux frontières, la gendarmerie du transport aérien, les services départementaux d'incendie.

Cas particulier de la facturation des propriétaires d'ULM (fichier Oiseau)

Pour la facturation des redevances dues par les usagers propriétaires d'ULM (Ultralégers motorisés), le fichier « OISEAU » de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) contenant les données des propriétaires de ce type d'aéronef est mis à la disposition des membres de l'UAF & FA. Un accord d'utilisation de cette base de données, à caractère confidentiel, a été signé depuis 2016 entre l'UAF & FA et la DGAC.

Chaque ULM dispose d'une carte d'utilisation, et les ULM équipés d'une radio doivent obtenir une licence de station d'aéronef (LSA) délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile. La DGAC gère donc une base de données actualisée, déclarée auprès de la CNIL, regroupant les coordonnées des détenteurs de cartes et de LSA pour l'ensemble des ULM enregistrés en France.

La diffusion et l'utilisation des données du fichier « OISEAU » doivent rester strictement limitées afin qu'elles ne soient pas exploitées à d'autres fins que le recouvrement des redevances. À cet effet, tout exploitant souhaitant utiliser ces données doit signer un accord de confidentialité avec l'UAF & FA, reprenant les conditions d'utilisation du fichier, s'agissant notamment des exigences de protection des données personnelles.

III.2 La gestion extra-aéronautique

III.2.1 Définition de la mission

La gestion et la valorisation du domaine public aéroportuaire constitue une autre mission essentielle du gestionnaire d'aérodrome. En effet, elle lui permet d'améliorer les services aux usagers du service public, de renforcer l'attractivité de la plateforme par la présence notamment de commerces, restaurants ou d'entreprises aéronautiques, et, bien évidemment, d'en tirer profit grâce aux recettes domaniales versées par ses occupants.

Le domaine public et le régime juridique qui lui est applicable sont définis dans le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (le « CGPPP »)¹³.

En substance, l'occupation sans titre étant illégale, l'exercice de toute activité par un tiers sur la plateforme doit être expressément autorisée par le gestionnaire d'aérodrome, par le biais d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public, prenant la forme d'une convention (la « COT ») ou d'un acte unilatéral (l'« AOT »). L'AOT/COT, constitutive ou non de droits réels¹⁴, doit être temporaire et sa durée est définie en fonction du montant des investissements à la charge de l'occupant. À noter que si la COT est constitutive de droits réels, elle doit faire l'objet d'une publicité foncière afin de faire l'objet d'un acte authentique. Cette publicité peut se faire par acte notarié ou par simple acte administratif (Art. 710-1 du code civil), sachant que le coût d'un acte administratif est généralement moins onéreux qu'un acte notarié dès lors qu'il n'est pas lié à la valeur du bien concerné.

Afin d'harmoniser les conditions applicables à l'occupation domaniale sur l'aérodrome, il est conseillé aux gestionnaires d'aérodrome de mettre en place des conditions générales, usuellement appelées « Cahier des Clauses et Conditions Générales (CCCG) ». Le cas échéant, les AOT/COT constituent les conditions particulières de l'occupation domaniale et font référence au CCCG. Le CCCG type est disponible sur demande pour les adhérents de l'UAF & FA auprès des juristes de l'Union.

S'agissant des modalités d'attribution des AOT/COT, elles varient selon la nature de l'activité qui sera exercée sur le domaine public. Si l'activité constitue une exploitation économique, le gestionnaire d'aérodrome ne peut délivrer l'AOT qu'après avoir mis en œuvre des mesures de publicité et de mise en concurrence¹⁵, sauf si on entre dans les quelques cas d'exception prévus par la réglementation, tels que lorsque l'urgence le justifie ou bien qu'une procédure de sélection se soit révélée infructueuse¹⁶.

Vous pouvez retrouver toutes les précisions relatives aux caractéristiques du domaine public aéroportuaire et aux modalités procédurales d'attribution des AOT dans le guide de l'UAF & FA relatif à la domanialité publique, publié en 2024¹⁷.

III.2.2 Les redevances extra-aéronautiques

La gestion extra-aéronautique donne lieu à des redevances extra-aéronautiques.

Ces redevances comprennent pour l'essentiel les recettes liées aux activités domaniales/commerciales et prélevées sur les entreprises présentes sur l'emprise aéroportuaire (hormis pour les occupations entrant dans le champ d'application du Service Public Aéroportuaire, comme celles des compagnies aériennes et assistants en escale), de même que les recettes des parcs automobiles prélevées auprès des usagers (les parcs étant généralement gérés en direct par les exploitants d'aérodrome).

13. Aux termes de l'article L. 2111-1 du CGPPP, « Sous réserve de dispositions législatives spéciales, le domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 est constitué des biens lui appartenant qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public. ». Plus spécifiquement, l'article L. 2111-16 du CGPPP dispose que « Le domaine public aéronautique est constitué des biens immobiliers appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 1 et affectés aux besoins de la circulation aérienne publique. Il comprend notamment les emprises des aérodromes et les installations nécessaires pour les besoins de la sécurité de la circulation aérienne situées en dehors de ces emprises. »

14. L'AOT peut être constitutive ou non constitutive de droits réels, en fonction des exigences de financement des investissements dont a besoin l'occupant. En effet, en cas d'investissements importants et donc de besoin de financement associé, le droit réel permet au titulaire de l'AOT de disposer des prérogatives et obligations du propriétaire (Art. L. 1311-5 du Code Général des Collectivités Territoriales (le « CGCT »).

15. Art. L. 2122-1-1 du CGPPP

16. Art. L. 2122-1-2 & L. 2122-1-3 du CGPPP

17. <https://www.aeroport.fr/public/page/la-domanialite-publique-aeroportuaire-412>

Les aides publiques

L'ESSENTIEL

- *Un aéroport étant considéré comme une activité économique, toute aide publique est en principe interdite car elle fausse ou risque de fausser la concurrence.*
- **Des exceptions** existent pour les petits aérodromes / aides de faibles montants :
 - jusqu'à 200 000 € d'aides publiques sur 3 ans (règlement européen 1407/2013), ou
 - jusqu'à 500 000 € sur 3 ans si l'aérodrome est qualifié de SIEG (règlement européen 360/2012).
- Le règlement européen dit « **RGEC** » permet également aux petits aérodromes de percevoir :
 - des aides de fonctionnement jusqu'à 100 % du déficit,
 - des aides à l'investissement jusqu'à 75 % des coûts éligibles.

Se pose toujours la question de savoir dans quelle mesure des aides publiques peuvent être versées aux exploitants d'aérodrome, pour financer une partie de leurs coûts d'exploitation et d'investissement. En effet, un aéroport étant reconnu comme une activité économique, indépendamment de sa taille et de son mode de gestion, il constitue une « entreprise » au sens du droit européen, soumise au droit de la concurrence²². Ainsi, en vertu du principe général d'interdiction des aides d'État, tout financement public est considéré comme faussant ou risquant de fausser la concurrence et est donc illégal.

Ceci étant rappelé, un certain nombre d'assouplissements à ce principe d'interdiction des aides publiques existe, permettant ainsi à des aérodromes à faible trafic et/ou recevant des aides d'un faible montant, de percevoir des financements publics. Tel serait le cas d'un aérodrome percevant un montant de financement public maximum de 200 000 € sur trois exercices fiscaux, indépendamment de son niveau de trafic²³. Tel serait également le cas d'un aérodrome qualifié de Services d'Intérêt Économique Général (SIEG) percevant un montant de financement public n'excédant pas 500.000 euros sur trois exercices fiscaux²⁴.

Pour déterminer le niveau d'aides publiques pouvant être perçu pour financer leurs investissements et leur fonctionnement, les aérodromes d'aviation générale peuvent également se baser sur le Règlement Général d'Exemption par Catégorie (RGEC)²⁵. Ce texte permet aux petits aérodromes de percevoir des aides au fonctionnement jusqu'à 100 % du déficit de financement et des aides aux investissements à hauteur de 75 % des coûts éligibles.

Une nouvelle version du RGEC est attendue pour 2026/2027.

22. Art. 107 para. 1 du Traité de l'Union Européenne (TFUE). Pour autant, les activités aéroportuaires se rattachant à l'exercice de prérogatives de puissance publique, telles que les mesures de sécurité et de sûreté, ne relèvent pas du droit de la concurrence. Le juge a pu considérer que la construction et l'extension d'une piste ne relevaient pas de prérogatives de puissance publique.

23. Ces aides de faible montant sont présumées ne pas avoir d'incidence sur la concurrence et les échanges dans le marché intérieur, et ne sont donc pas des aides d'État : Règl. (UE) 1407/2013, Commission, 18 déc. 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis, JOUE L 352, 24 déc., p. 1.

24. Un aérodrome peut être considéré comme un SIEG s'il a un faible niveau de trafic et de rentabilité et est situé dans une zone géographique enclavée. Règl. (UE) 360/2012, Commission, 25 avr. 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du TFUE aux aides de minimis accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général, JOUE L 114, 26 avr., p. 8.

25. Règl. (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

S'agissant des redevances domaniales, le principe veut que toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique donne lieu au paiement d'une redevance, sauf exceptions limitativement énumérées par la loi.

La gratuité de l'occupation est notamment possible lorsque l'autorisation est « *délivrée gratuitement aux associations à but non lucratif qui concourent à la satisfaction d'un intérêt général* », tel qu'un aéroclub agréé par la DSAC¹⁸. En tout état de cause, cette hypothèse de gratuité de l'occupation reste à la discrétion de l'exploitant de l'aérodrome, car il ne s'agit que d'une possibilité et non d'une obligation.

Ces redevances ne sont pas des redevances réglementées, contrairement aux redevances aéronautiques. Elles sont fixées par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve, le cas échéant, de l'accord de la personne publique délégante¹⁹, dans le respect du principe d'égalité de traitement.

Les redevances sont généralement composées d'une **partie fixe** et d'une **partie variable** (basée sur un pourcentage du chiffre d'affaires réalisé par l'occupant)²⁰. Les conventions d'occupation domaniale peuvent également prévoir le paiement par les occupants à l'exploitant d'aérodrome de minimums garantis, soit, autrement dit, une somme minimale, si les performances commerciales de l'activité sont inférieures à un niveau prédéterminé par les parties.

Il est utile de préciser que dans le cadre d'une AOT constitutive de droits réels, la taxe foncière est payée directement par l'occupant, et non par le gestionnaire d'aérodrome²¹.

Sur les aspects fiscaux, vous trouverez des précisions dans la partie relative VI – Guide pratique de la fiscalité locale.

18. L'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être délivrée gratuitement dans des cas limitativement énumérés par la loi (Art. L. 2125-1 du CGPPP). En plus du cas énuméré dans le texte 3.2.2, tel est également le cas notamment « lorsque l'occupation ou l'utilisation contribue directement à assurer l'exercice des missions des services de l'État chargés de la paix, de la sécurité et de l'ordre publics ou du contrôle aux frontières dans les aéroports, les ports et les gares »

19. Art. L. 6325-3 du code des transports

20. La part variable est justifiée par le fait que la loi permet à ces redevances de « tenir compte des avantages de toute nature procurés à l'occupant ou au bénéficiaire du domaine » (Art. L. 2125-3 du CGPPP).

21. Art. 1400 du code général des impôts.

Responsabilité et assurances

L'ESSENTIEL

Le gestionnaire d'aérodrome exerce une mission de service public et participe à la police administrative sur la plateforme. À ce titre :

- Il est **présupposé responsable** en cas de dommage subi par un usager, s'il y a défaut d'aménagement ou d'entretien de l'aéroport ; il peut s'exonérer en prouvant l'entretien normal, la faute de la victime ou la force majeure.
- Il doit **obligatoirement être assuré** en responsabilité civile exploitant d'aérodrome (obligation légale), dommages aux biens, et assurance flotte automobile (VTM).

Des **assurances complémentaires** sont **recommandées**, telles que des polices responsabilité civile atteinte à l'environnement (pollution, dépollution) et polices cyber (cyberattaques).

V.1 Régime de responsabilité

Le gestionnaire assure une mission de service public liée à l'exploitation de l'aérodrome et exécute, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent. Au titre de sa mission de service public, il fournit un service aéroportuaire répondant aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des administrations et entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, des passagers et du public.

Sur cette mission globale d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure aéroportuaire, la question de la responsabilité de l'exploitant est traitée au regard de la notion d'entretien normal de l'ouvrage public. Ainsi, lorsque l'usager d'un ouvrage public subit un préjudice, l'exploitant d'aérodrome voit peser sur lui une présomption de responsabilité pour défaut d'aménagement ou d'entretien de l'ouvrage aéroportuaire. Une telle présomption ne peut être combattue par l'exploitant que s'il apporte la preuve de l'entretien normal de l'ouvrage, étant entendu que sa responsabilité sera exonérée en cas de faute de la victime ou en cas d'événement de force majeure. À la lecture de la jurisprudence bien fournie sur le sujet, l'exploitant d'aérodrome apporte régulièrement la preuve de son entretien normal. À défaut, les tribunaux ont pu reconnaître une responsabilité de l'aéroport, ou bien un partage de responsabilité entre l'aéroport et, par exemple, les services de navigation aérienne, de la compagnie aérienne et/ou de la société de travaux.

V.2 Assurances

Un exploitant d'aérodrome, indépendamment de son niveau de trafic, doit souscrire un contrat d'assurance couvrant les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome. Il souscrit ainsi à minima une police d'**assurance responsabilité civile**, une police d'**assurance dommages aux biens** et une police **flotte automobile pour ses véhicules**.

L'assurance responsabilité civile exploitant d'aérodrome garantit les risques encourus en responsabilité civile du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome. Cette police est une obligation légale qui découle de la convention-type (article 14) prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports) et conclue entre l'État et la collectivité propriétaire de l'aérodrome. La police RC Exploitant d'Aérodrome doit être souscrite par la collectivité (ou le groupement de collectivités) propriétaire, ou bien par le tiers exploitant, en cas de délégation de gestion.

Cette garantie s'exerce lorsqu'un événement intervient :

- 1/ sur l'aérodrome, impliquant un aéronef et en relation avec la fourniture des prestations ou de biens à des tiers dans le cadre de l'exploitation aéroportuaire, et
- 2/ en tous autres endroits, lorsqu'ils sont en relation directe avec l'activité aéroportuaire, dans le cadre des opérations de transport de passagers ou de fret par voie aérienne.

L'assurance des véhicules terrestres à moteur (VTM) est une autre obligation légale et s'applique aux véhicules utilisés dans le cadre de l'exploitation aéroportuaire.

Un gestionnaire d'aérodrome peut également souscrire d'autres assurances non obligatoires, telles que (liste non exhaustive) :

- **Une police d'assurance atteinte à l'environnement**, afin de couvrir tout risque de pollution du fait de l'activité aéroportuaire. Les garanties doivent alors inclure notamment les frais de dépollution des sols et de remise en état des installations. S'agissant des risques d'atteinte à l'environnement, il convient de se référer à la partie du guide relative à l'environnement.
- **Une police cyber**, pour se protéger des conséquences d'une cyberattaque.

Guide pratique

de la fiscalité locale

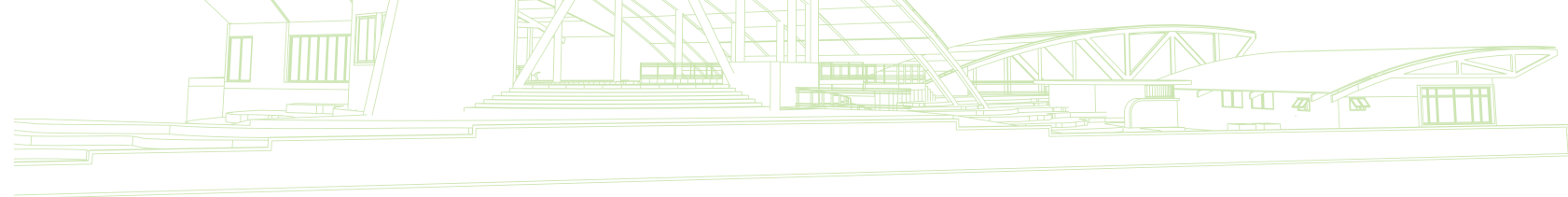


Hangars sur l'aérodrome de Vannes
(© aérodrome de Vannes)

L'ESSENTIEL

- **La fiscalité locale est territoriale :** chaque commune taxe séparément les biens (bâti, terrains) présents sur son territoire.
- **Taxe foncière (TFPB) :** due chaque année sur les bâtiments, pistes, terrains d'aérodrome. Elle est calculée sur la valeur locative. Déclaration obligatoire sous 90 jours après toute nouvelle construction ou tout changement d'occupant.
- **TEOM :** taxe pour l'enlèvement des déchets, liée à la taxe foncière. Elle est refacturable aux occupants si c'est prévu au contrat.
- **CFE :** due par exploitant et occupants (aéroport, aéroclub, restaurant...) pour les locaux qu'ils occupent pour exercer leur activité. Elle est calculée sur la base de la valeur locative avec une possibilité de plafonnement en fonction de la valeur ajoutée.
- **Taxe d'aménagement (TA) :** payée une seule fois lors d'un projet de construction/aménagement sur bâti et stationnement. Elle se calcule sur la surface créée $\times$ valeur forfaitaire $\times$ taux local ; à anticiper dans le budget des travaux.
- **Points de vigilance :** bien identifier qui paie quoi, déclarer toutes les évolutions physiques des bâtiments/terrains dans les délais, et vérifier toutes les exonérations/réductions possibles.
- En cas d'AOT constitutive de droits réels, la TFPB est due par l'occupant.

L'imposition locale est établie dans chaque commune où le contribuable dispose de locaux ou de terrains. Ainsi, la fiscalité locale s'apprécie par commune, chacune ayant potentiellement ses propres taux d'imposition et ses propres délibérations concernant les exonérations facultatives. Par conséquent, si une structure aéroportuaire s'étend sur le territoire de plusieurs communes, voire de plusieurs départements, les obligations déclaratives qui en découlent doivent être effectuées distinctement auprès des services compétents pour chaque commune de situation des biens. Cette approche territoriale morcelée est une caractéristique essentielle de la gestion fiscale des grandes infrastructures comme les aéroports.



VI.1 La taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB)

La taxe foncière reste le socle de la fiscalité locale : elle est due chaque année pour l'ensemble des bâtiments et terrains qu'il s'agisse d'un terminal passager, d'un hangar, d'une piste ou d'un entrepôt de fret...

VI.1.1 Principe fondamental et fait générateur

Le principe de l'annualité implique que la taxe foncière est calculée pour toute l'année sur la base de la situation constatée au 1^{er} janvier : consistance et affectation du bien, statut juridique et identité du redevable. Les changements intervenant en cours d'année (propriétaire, démolition, construction) ne sont pris en compte qu'au 1^{er} janvier suivant, sauf exceptions prévues par la loi. Ce mécanisme assure la stabilité et la prévisibilité de l'assiette fiscale.

VI.1.2 Périmètre des biens imposables

Sont soumis à la TFPB l'ensemble des infrastructures constitutives de la structure aéroportuaire :

■ Les bâtiments présentant le caractère de véritables constructions :

Aérogares, hangars, bâtiments de fret, ateliers de maintenance, casernes de pompiers, bâtiments administratifs et commerciaux, etc.

Sont considérés comme tels les bâtiments hors d'eau et hors d'air, quel que soit leur degré de vétusté.

N'entrent pas dans le champ d'application de la TFPB, les bâtiments non destinés à perpétuelle demeure de type « Algeco ».

■ Les ouvrages d'art et voies de communication :

Pistes, taxiways et aires de stationnement des aéronefs ou des véhicules légers, dès lors qu'ils ont fait l'objet d'aménagements spécifiques (revêtement bitumé, piste en dur, etc.).

■ Les sols et terrains :

Les terrains des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont passibles de la TFPB, y compris pour leurs parties non bâties comme les aires d'atterrissage en herbe. Cette règle déroge à la Taxe Foncière sur les Propriétés Non Bâties (TFPNB) et s'applique dès lors que l'utilisation de ces terrains donne lieu à la perception de taxes et/ou redevances. (Art. 1381 CGI)

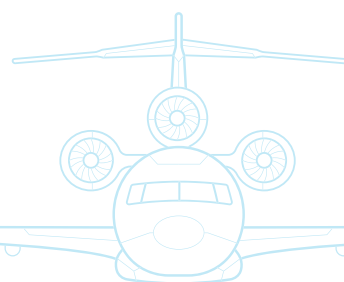
Ce principe comporte, cependant, une exception à l'égard des parcelles qui, affectées à la culture ou au pacage des animaux ou constituées en réserves foncières, sont imposables à la taxe foncière sur les propriétés non bâties.

Ces parcelles rentrent dans la catégorie des emplacements réputés « sans affectation aéronautique spéciale ». Elles se trouvent situées en dehors des zones « indispensables » qui forment « l'arrière-pont aérien (bandes de sécurité et de visibilité constituant les dépendances nécessaires des aires de mouvement des appareils). Leur identification ne doit pas présenter de difficultés en ce qui concerne les aérodromes classés dans les catégories A et B.

Elle peut s'avérer plus délicate pour les aérodromes rangés dans les catégories C, D et E.

Les parcelles concernées sont classées selon leur type de culture (terres, prés, landes, etc.) où elles donnent lieu à une classification spéciale sous la désignation de « dépendances d'aérodromes ».

Autre exception, les aérodromes affectés à l'aviation légère et sportive (ALS) faisant partie du domaine public bénéficient de l'exonération permanente de taxe foncière non bâtie prévue par l'article 1394-2° du CGI lorsqu'ils sont improductifs de revenus.



VI.1.3 Méthodes de calcul de la base d'imposition (Valeur Locative Cadastrale)

La TFPB est calculée en appliquant les taux votés par les collectivités locales à la valeur locative cadastrale (VLC). Pour les locaux professionnels et les biens industriels, deux méthodes existent pour déterminer cette VLC.

- 1. Méthode Tarifaire (Art. 1498 du CGI) : régime de droit commun pour les locaux professionnels et commerciaux, y compris ceux exploités sous Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT).
- 2. Méthode Comptable (Art. 1499 du CGI) : méthode de principe pour les «établissements industriels», ce qui est généralement le cas d'un aéroport (pistes, aérogare, hangars...).
- Condition : les biens doivent figurer à l'actif du bilan du propriétaire et/ou exploitant soumis à certaines obligations comptables.
- Calcul : la VLC est calculée en appliquant un taux d'intérêt au prix de revient des immobilisations (terrains + constructions) inscrit au bilan, minoré d'un tiers.
- Taux applicables (depuis 2021) : 4 % pour les sols/terrains et 6 % pour les constructions/installations.

VI.1.4 La refacturation aux occupants (AOT/COT) :

La qualification juridique du titre d'occupation conditionne directement le redevable légal de la taxe foncière :

- En cas d'AOT constitutif de droit réel la taxe foncière est due par l'occupant, lequel est assimilé à un propriétaire au sens de l'article 1400 du CGI. Il en assume donc l'imposition directe, sauf stipulation contraire.
- En cas d'AOT non constitutive de droit réel, la taxe foncière reste à la charge du gestionnaire du domaine public - notamment l'exploitant aéroportuaire - sauf si la convention d'occupation contient une clause prévoyant la refacturation de la quote-part de la taxe éponyme. En l'absence d'une telle clause, la taxe ne peut être légalement refacturée aux occupants.

Cette distinction est essentielle : une refacturation automatique sans clause spécifique expose le gestionnaire à un risque de restitution des sommes perçues.

VI.1.5 Obligations déclaratives et bonnes pratiques

- Déclarez tout changement dans les 90 jours : toute construction nouvelle, reconstruction ou addition de construction doit être déclarée à l'administration fiscale dans les 90 jours de son achèvement.
- Impact du délai : le respect de ce délai est impératif pour bénéficier de l'exonération partielle de 2 ans sur les constructions nouvelles. Si la déclaration est hors délai, l'exonération est réduite ou totalement perdue.
- Déclarez tout changement d'usage et/ou d'occupant d'un bâtiment : un changement d'usage ou d'occupant d'un bâtiment impacte la VLC du bâtiment concerné. Il est donc important de déclarer avant le 31 décembre de l'année en cours tout changement.
- Réduction service public aéroportuaire : la valeur locative de l'ensemble des immobilisations affectées au service public aéroportuaire (pistes, aérogares, etc.) bénéficie d'une réduction d'un tiers applicable aux actifs « éligibles ».
- Pour les installations antipollution : réduction de moitié de la valeur locative pour les équipements concernés qui font l'objet d'un amortissement exceptionnel.

VI.1.6 Points de vigilance et échéances

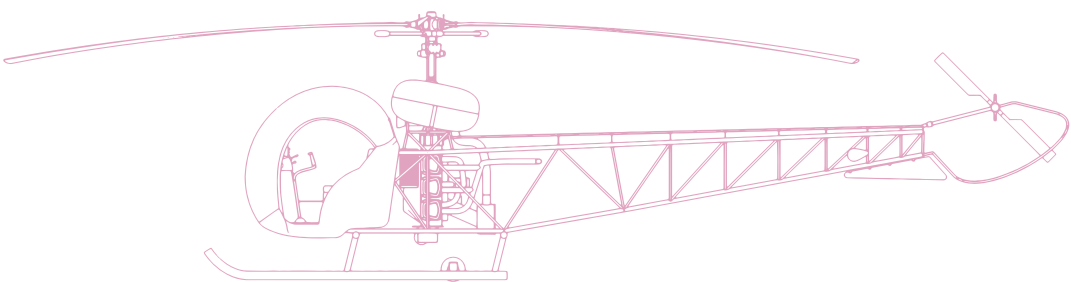
- Erreur sur le redevable légal : au regard de la nature et des dispositions du contrat de concession/DSP, il est essentiel d'identifier clairement qui est le redevable légal de la taxe foncière.
- S'agissant des AOT constitutives de droits réels, une omission de publication rend l'identification du débiteur de la taxe foncière, de la TEOM ou de la TSB litigieuse, exposant la structure aéroportuaire à des contestations tant de la part de l'administration fiscale que du titulaire.
- Oubli ou sous-déclaration des changements : tout agrandissement, démolition, nouvelle construction ou changement d'affectation doit être déclaré dans les 90 jours. L'absence de déclaration peut entraîner un rappel d'impôt et, surtout, la perte irréversible de l'exonération partielle de deux ans.
- Mauvaise appréciation de la surface taxable : des erreurs de métrés ou de périmètre peuvent générer une assiette erronée, avec des conséquences fiscales lourdes.

Échéances importantes :

- 1^{er} janvier : date de référence pour les faits générateurs.
- 90 jours : délai déclaratif après achèvement des travaux.
- 31 décembre : délai de réclamation pour l'année suivant la mise en recouvrement.

VI.1.7 Synthèse de la TFPB

Catégorie	Description	Points clés pour l'aéroport
Qui paie ?	Le propriétaire et/ou gestionnaire au 1 ^{er} janvier de l'année.	Identifier le redevable légal (propriétaire, concessionnaire...). La refacturation aux occupants (AOT/COT) est un processus à sécuriser.
Qu'est-ce qui est taxé ?	Toutes les constructions (hangars, terminaux) et, par dérogation, les terrains d'aérodrome même non bâtis (pistes, taxiways, aires en herbe)	Règle spécifique des terrains d'aérodrome taxés à la TFPB et non à la TFPNB, si des redevances sont perçues.
Comment est-ce calculé ?	Valeur Locative Cadastrale (VLC) x Taux votés par les collectivités. La VLC est déterminée soit par la méthode tarifaire (surface pondérée x tarif) soit par la méthode comptable (basée sur le prix de revient).	Un aéroport est souvent considéré comme un « établissement industriel », imposé selon la méthode comptable ou la méthode tarifaire dans la catégorie « locaux exceptionnels »
Quelles sont les obligations ?	Déclarer toute modification (construction, changement d'affectation) dans les 90 jours de l'achèvement.	Le respect de ce délai pour les constructions neuves est important pour obtenir l'exonération partielle de 2 ans.
Points de vigilance	Refacturation aux occupants : doit être prévue au contrat et basée sur l'usage réel.	Mettre en place un suivi rigoureux des déclarations et occupations.



VI.2

La taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM)

La TEOM est une taxe annexe à la TFPB, destinée à financer le service de collecte des déchets. Sa perception ne dépend pas de l'utilisation effective dudit service.

VI.2.1 Principe fondamental et fait générateur

Étant une taxe annexe à la TFPB, elle suit le même principe d'annualité : elle est due par le propriétaire au 1^{er} janvier de l'année d'imposition.

VI.2.2 Personnes et biens imposables

- **Personnes imposables** : la TEOM est établie au nom du propriétaire des biens au 1^{er} janvier. Elle figure sur le même avis que la taxe foncière.
- **Propriétés imposables** : elle porte sur toutes les propriétés soumises à la TFPB, même celles qui en sont temporairement exonérées (ex : constructions nouvelles).

VI.2.3 Calcul de la base d'imposition

La TEOM est assise sur la même base que la TFPB, c'est-à-dire la valeur locative cadastrale de la propriété.

VI.2.4 Exonérations et dégrèvements spécifiques

- **Exonérations de plein droit** : les bâtiments dont la VLC est calculée suivant la méthode comptable et certains locaux affectés à un service public.
- **Exonérations facultatives** : les collectivités peuvent délibérer pour exonérer certaines activités. Il est utile de vérifier si une telle délibération existe sur votre territoire.
- **Absence de service** : les locaux situés dans une zone où le service de collecte ne fonctionne pas sont exonérés (sauf délibération contraire). Ce n'est pas automatique, la demande doit être faite auprès des services fiscaux.
- **Dégrèvement pour vacance** : si un local est vacant ou inexploité pendant plus de trois mois pour des raisons indépendantes de la volonté de son propriétaire, un dégrèvement peut être accordé sur réclamation.

VI.2.5 Obligations déclaratives

Étant une taxe annexe à la TFPB, aucune déclaration particulière, les bases retenues sont celles de la TFPB.

VI.2.6 Synthèse de la TEOM

Catégorie	Description	Points clés pour l'aéroport
Principe	Taxe annexe à la TFPB pour financer la collecte des déchets.	Elle figure sur le même avis d'imposition que la taxe foncière.
Qui paie ?	Le propriétaire au 1 ^{er} janvier.	Comme la TFPB, elle est refacturable aux occupants si le contrat le prévoit.
Base de calcul	La même valeur locative cadastrale que la TFPB.	Toute erreur sur la VLC de la TFPB se répercute automatiquement sur la TEOM.
Points de vigilance	Vérifier les exonérations facultatives : la collectivité a-t-elle voté une exonération pour les locaux industriels et commerciaux ? Demander le dégrèvement en cas de vacance d'un local de plus de 3 mois.	Se rapprocher des services de la commune ou de l'EPCI pour connaître les délibérations en vigueur. Gérer proactivement les demandes de dégrèvement pour les locaux vides.

VI.3

La cotisation foncière des entreprises (CFE)

La CFE est une taxe locale due par toute entreprise exerçant une activité professionnelle non salariée. Elle concerne directement les aéroports pour l'ensemble des biens (bâti & foncier) propres à l'activité aéroportuaire.

VI.3.1 Principe fondamental et fait générateur

Le **principe de l'annualité** s'applique : l'imposition est établie pour l'année entière sur la base des faits existant au 1^{er} janvier de l'année N-2. Les modifications en cours d'année (changement d'exploitant, extension, démolition...) n'ont d'effet qu'à partir du 1^{er} janvier suivant.

VI.3.2 Personnes et biens imposables

- **Personnes imposables** : l'exploitant au 1^{er} janvier de l'ensemble des biens utilisés pour l'activité professionnelle. Chaque locataire (aéroclub, restaurant, entrepôt...) est également redevable pour les locaux qu'il occupe et responsable de ses propres déclarations.
- **Biens imposables** : la CFE est assise sur les biens passibles de taxe foncière dont l'occupant a disposé pour son activité.

VI.3.3 Calcul de la base d'imposition et réduction spécifique

- **Base d'imposition** : la base d'imposition de la CFE correspond à la valeur locative des biens passibles de taxe foncière dont le redevable a disposé pour les besoins de son activité professionnelle pendant la période de référence (généralement N-2).

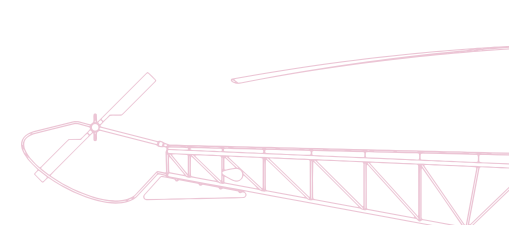
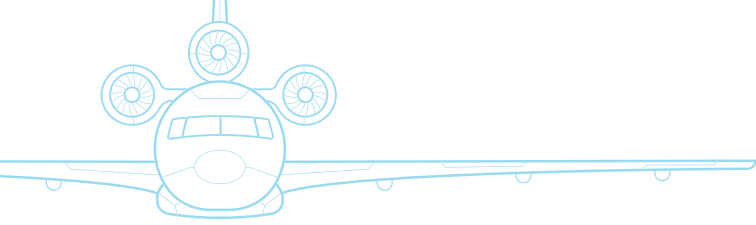
VI.3.4 Le Plafonnement en fonction de la Valeur Ajoutée (PVA)

Du fait de leur configuration, les structures aéroportuaires sont soumises à de lourds investissements (pistes, aérogares, équipements), ce qui rend ce dispositif de plafonnement particulièrement adapté à leur modèle économique

- **Fondement juridique** : l'article 1647 B sexies du CGI plafonne la Contribution Économique Territoriale (CET, qui inclut la CFE) à 1,438 % de la valeur ajoutée (taux 2025).
- **Modalités – Procédure déclarative** : ce n'est pas automatique. L'entreprise doit en faire la demande via le formulaire n° 1327-CET-SD avant le 31 décembre de l'année suivant la mise en recouvrement.
- **Intérêt pour les aéroports** : les aéroports ont structurellement une valeur locative cadastrale importante (bases de CFE élevées) pour une valeur ajoutée qui peut être proportionnellement plus faible, ce qui les rend particulièrement éligibles à ce dispositif.

VI.3.5 Exonérations et optimisations possibles

- **Création d'établissement** :
 - Pas de CFE l'année de la création.
 - Base réduite de moitié la première année d'imposition (N+1).
 - Exonération facultative de 3 ans supplémentaires possible sur délibération de la collectivité.
- **Réduction service public aéroportuaire** : la valeur locative de l'ensemble des immobilisations affectées au service public aéroportuaire (pistes, aérogares, etc.) bénéficie d'une réduction d'un tiers applicable aux actifs « éligibles ».
- **Installations antipollution** : la valeur locative est réduite de moitié, voire de 100 % sur délibération locale.
- **Zonages d'aménagement du territoire** : droit à des exonérations temporaires pour les aéroports situés dans une zone spécifique (Zone France Ruralités Revitalisation - FRR, Bassin d'Emploi à Redynamiser - BER, etc.). Demande d'exonération à effectuer via le formulaire (n° 1465-SD) pour bénéficier des exonérations liées à un zonage.



VI.3.6 Obligations déclaratives et bonnes pratiques

- **Déclaration initiale** ^(1447-C-SD) : à déposer avant le 31 décembre de l'année de création.
- **Déclaration de modification** ^(1447-M-SD) : à déposer avant le 2^e jour ouvré suivant le 1^{er} mai en cas de changement (ex : augmentation de surface, démolition...).

VI.3.7 Points de vigilance et échéances

- Cessation d'activité : en cas de fermeture définitive, vous avez droit à un dégrèvement au prorata temporis sur demande.
- Vérifier régulièrement les dispositifs locaux d'exonération et leurs dates d'expiration.

Échéances importantes :

- **1^{er} janvier (N-2)** : date de référence pour les faits générateurs.
- **2^e jour ouvré suivant le 1^{er} mai** : délai pour la déclaration modificative (1447 M-SD).
- **31 décembre** : délai pour la déclaration de création (1447-C) et pour la réclamation contentieuse.

VI.3.8 Synthèse de la CFE

Catégorie	Description	Points clés pour l'aéroport
Qui paie ?	Chaque exploitant pour les locaux qu'il utilise au 1 ^{er} janvier (société d'exploitation, aéroclub, restaurant...).	L'exploitant de l'aéroport doit bien distinguer les locaux qu'il utilise lui-même de ceux mis à disposition d'autres entreprises.
Base de l'imposition ?	La valeur locative des biens passibles de taxe foncière (la même que pour la TFPB) des biens utilisés pour l'activité professionnelle.	Règle spécifique des terrains d'aérodrome taxés à la TFPB et non à la TFPNB, si des redevances sont perçues.
Comment est-ce calculé ?	VLC (N-2) x Taux voté par la collectivité.	Vérifier systématiquement l'éligibilité au plafonnement en fonction de la valeur ajoutée (PVA). Ce n'est pas automatique, il faut le demander !
Quelles sont les obligations ?	Déclaration initiale (1447-C) à la création, puis déclaration modificative (1447-M) si la consistance des locaux change.	Respecter les délais de déclaration est essentiel pour bénéficier des exonérations (création, zonages).
Points de vigilance	Ne pas oublier de demander le plafonnement à la valeur ajoutée (PVA). Vérifier les exonérations locales (zonages) possibles. En cas de cessation totale, demander le dégrèvement au prorata.	Proactivité requise : se renseigner auprès des collectivités sur les exonérations facultatives et vérifier chaque année l'éligibilité au PVA.

VI.4 La taxe d'aménagement (TA)

La taxe d'aménagement (TA) est un prélèvement sur toutes les opérations de construction et d'aménagement soumises à autorisation d'urbanisme.

VI.4.1 Fait Générateur

La TA ne suit pas le principe d'annualité.

- **Fait générateur** : la date de délivrance de l'autorisation d'urbanisme (permis de construire, déclaration préalable) pour les projets de plus de 5 000 m². La date d'achèvement des travaux pour les projets de moins de 5 000 m².

VI.4.2 Personnes et opérations imposables

- **Redevable** : le bénéficiaire de l'autorisation de construire ou d'aménager.
- **Opérations imposables** : toute opération de construction, reconstruction ou aménagement créant de la surface. Les constructions de moins de 5 m² ou les travaux de simple réfection sont exclus.

VI.4.3 Méthodes de calcul

Le calcul est le suivant : **(Surface taxable x Valeur forfaitaire) x Taux**.

- **Surface Taxable** : somme des surfaces de plancher closes et couvertes, sous une hauteur de plus de 1,80 m, calculée à partir du nu intérieur des façades.
- **Valeurs Forfaitaires²⁶ (2025)** :
 - Constructions : **930 €/m²** (hors Île-de-France) et **1 054 €/m²** (en Île-de-France).
 - Places de stationnement : **3 052 €** par place (peut être augmenté par délibération jusqu'à 6000 €).
- **Taux applicables** : fixés par les collectivités locales.
 - Communal/Intercommunal : 1 % à 5 %.
 - Départemental : Maximum 2,5 %.
 - Régional (Île-de-France uniquement) : Maximum 1 %.

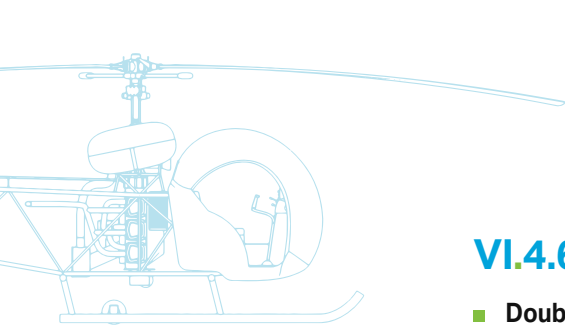
VI.4.4 Cas spécifique des installations photovoltaïques

- **Panneaux au sol** : sont imposables sur la base de leur surface réelle de panneaux (et non l'emprise au sol du projet).
 - Valeur forfaitaire 2025 : 10 € par m² de surface de panneau.
- **Panneaux en toiture** : les installations intégrées aux toitures (hangars, ombrières) ne sont pas soumises à cette taxation spécifique.

VI.4.5 Obligations déclaratives et bonnes pratiques

- **Déclaration d'achèvement dans les 90 jours** : sur *impots.gouv.fr* ou via le formulaire 6840-SD
- **Cas des projets > 5 000 m²** : une déclaration préalable doit être faite avant le 7^{ème} mois suivant la délivrance du permis. Deux acomptes (50 % à 9 mois et 35 % à 18 mois) sont alors exigibles.

26. Il est à noter que ces valeurs forfaitaires évoluent annuellement.

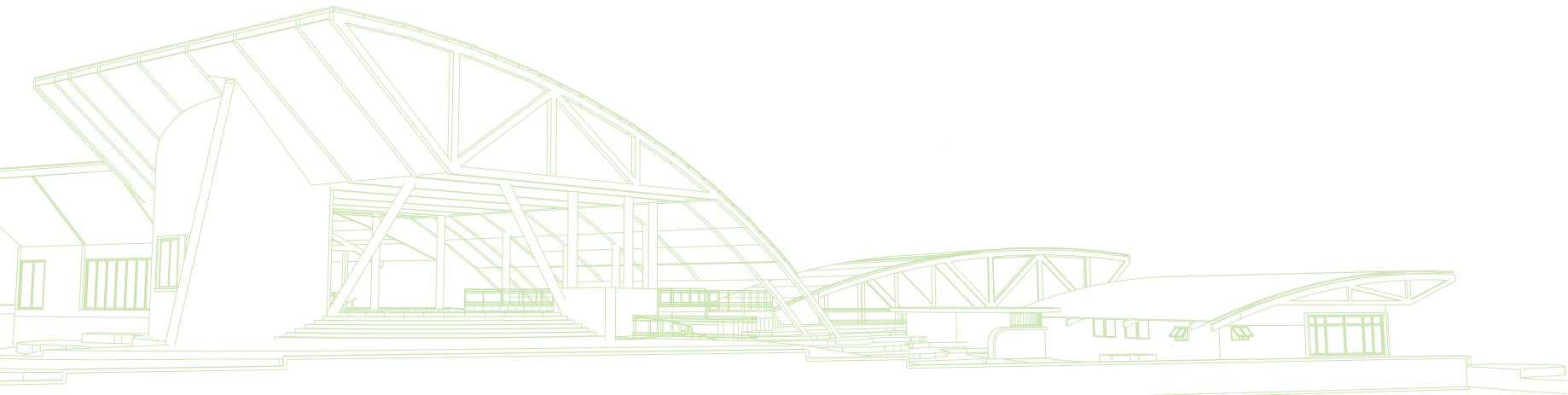


VI.4.6 Points de Vigilance et Échéances

- **Double régime :** (la gestion de la taxe dépend de la date de dépôt de l'autorisation (avant/après le 1^{er} septembre 2022). Avant le 1^{er} septembre 2022 (taxe gérée et liquidée par les (DDT/DDTM), après le 1^{er} septembre 2022 (taxe gérée et liquidée par la DGFIP.
- **Taxe d'Archéologie Préventive (TAP) :** pour les travaux affectant le sous-sol, cette taxe s'ajoute à la TA. Elle est calculée sur la même base avec un taux national de 0,40 %.
- **Païement :**
 - Montant < 1 500 € : 1 seule fois, 3 mois après achèvement.
 - Montant > 1 500 € : première échéance 3 mois après la date d'achèvement des travaux et deuxième échéance 9 mois après la date d'achèvement des travaux.

VI.4.7 Synthèse de la TA

Catégorie	Description	Points clés pour l'aéroport
Quand paie-t-on ?	Une seule fois par projet de construction ou d'aménagement.	Anticipez cette taxe dès la phase projet pour l'intégrer au budget de l'investissement.
Fait Générateur	La délivrance du permis de construire ou de l'autorisation ou l'achèvement des travaux.	Projet > ou < à 5 000 m²
Base de calcul	(Surface de plancher créée x Valeur forfaitaire /m²) x Taux locaux. Des valeurs spécifiques existent pour le stationnement et les panneaux photovoltaïques au sol.	Les panneaux solaires en toiture ne sont pas taxés de la même manière que ceux au sol.
Obligations	Déclaration d'achèvement des travaux dans les 90 jours.	Le paiement est décalé et intervient plusieurs mois après l'achèvement, en 1 ou 2 fois selon le montant. Pour les projets >5 000 m², des acomptes sont dus avant même la fin des travaux.
Points de vigilance	Ne confondez pas le fait générateur (autorisation) et l'exigibilité (achèvement). Pensez à la Taxe d'Archéologie Préventive (TAP) qui s'ajoute souvent.	Le décalage entre l'autorisation et le paiement nécessite un suivi de trésorerie précis.



Missions de l'exploitant d'aérodrome

VII.1 Les infrastructures

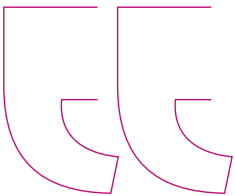
L'exploitant d'aérodrome est responsable du maintien en conformité des infrastructures, afin qu'elles soient adaptées à l'activité prévue.

L'aéroport de Auch et ses infrastructures (© aérodrome de Auch)

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

- Caractéristiques physiques des plateformes
- Balisage
- Aides à la navigation et météorologiques
- Entretien de l'aire de mouvement
- Homologation et certification
- Infrastructures pour hélicoptères

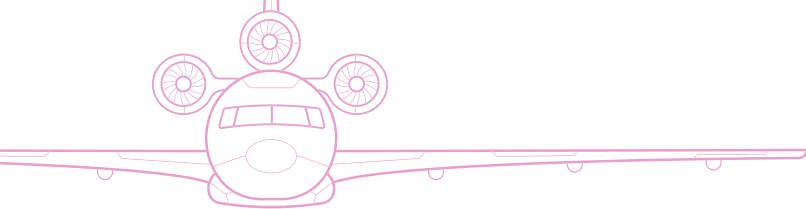
VII.1.1 Caractéristiques physiques des plateformes aéronautiques et servitudes



L'ESSENTIEL

- Pour **identifier un aérodrome**, on utilise soit un **code OACI à 4 lettres** (plans de vol, ANSP), soit un **code IATA à 3 lettres** (réservations de vols, étiquettes bagages)
- **L'aire de mouvement** = aire de manœuvre (pistes, taxiways) + aire de trafic (stationnement, embarquement, assistance en escale).
- La **piste** et sa **bande** doivent rester **dégagées de tout obstacle** ; les limites au sol (lignes de sécurité, points d'attente) protègent les zones critiques.
- Chaque aérodrome a un **code de référence** (ex : 3C) qui conditionne les exigences d'infrastructure selon l'avion cible.
- Autour de l'aérodrome, des **surfaces de dégagement** doivent rester libres pour la sécurité des vols ; ces contraintes sont reprises dans le Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA), opposable aux tiers.
- **L'exploitant surveille et signale tout obstacle**, et peut s'opposer ou imposer des limites si la sécurité est compromise.

NB : les termes techniques de cette partie sont définis en annexe 5 : Lexique des termes.



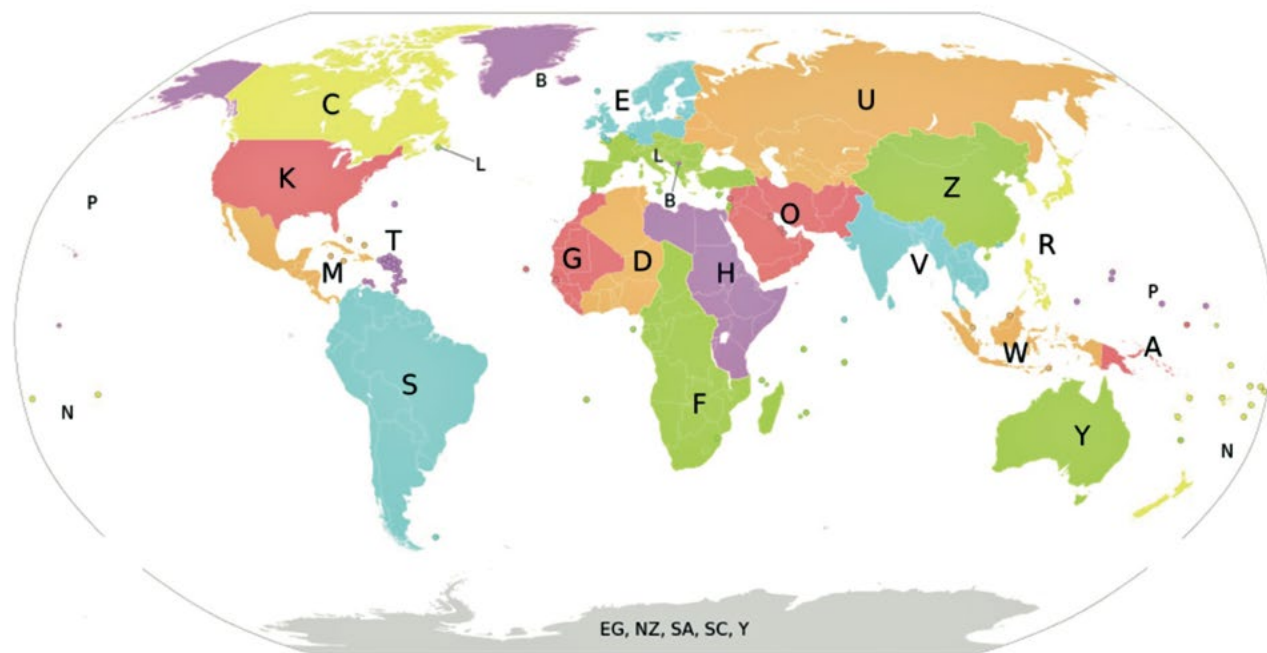
Les codes identifiants les aérodromes

Pour identifier un aérodrome, il existe deux types de codes :

- **Code OACI (4 lettres)** : standards internationaux, ces codes sont utilisés pour les plans de vols et par les ANSP

Exemples :

- Aéroport de Marseille : LFML
- Aéroport de Fort-de-France : TFFF



- **Code IATA (3 lettres)** : utilisés par les compagnies aériennes pour les réservations ou les étiquettes bagages.

Exemples :

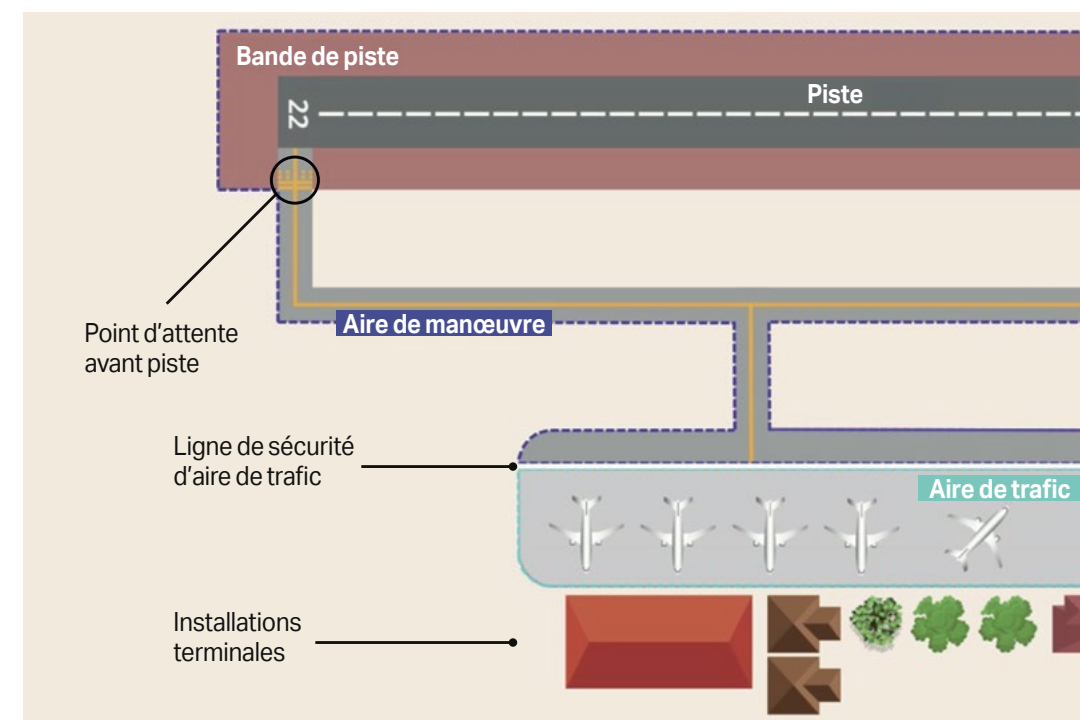
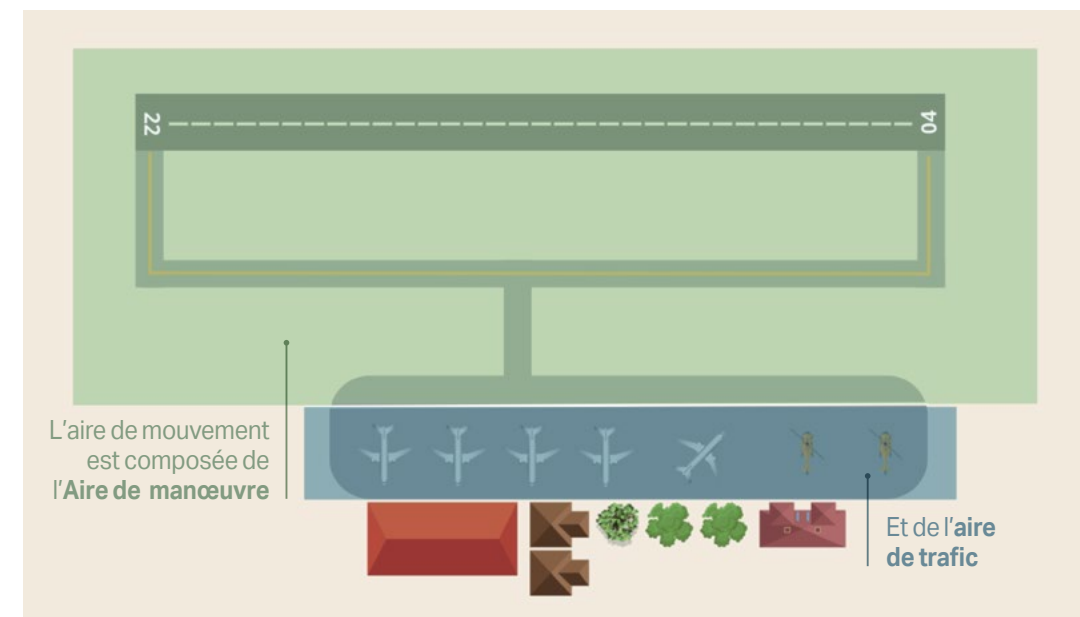
- Aéroport de Marseille : MRS
- Aéroport de Fort-de-France : FDF

L'aire de mouvement

La zone « côté piste » d'un aérodrome présente une zone dite « **aire de mouvement** ». Zone essentielle à l'exploitation, elle est composée de :

- **L'aire de manœuvre** : partie utilisée pour les décollages, atterrissages et la circulation des aéronefs (pistes, voies de circulation), à l'exclusion des aires de trafic.
- **L'aire de trafic** : zone destinée au stationnement, à l'embarquement / débarquement des passagers, à l'avitaillement ou à l'entretien des aéronefs.

L'aire de manœuvre est séparée de l'aire de trafic par une ligne blanche continue ("Ligne de sécurité")



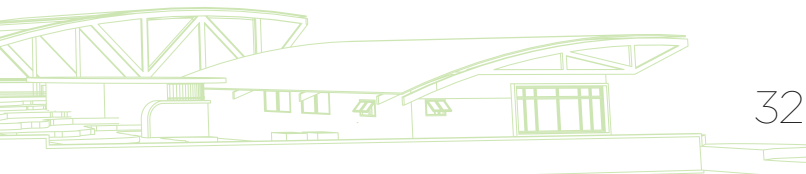
Les servitudes associées

La piste est encadrée d'une bande de piste dont les dimensions dépendent de la catégorie d'aérodrome. La bande de piste a pour but de protéger les aéronefs en cas de sortie de piste à l'atterrissage ou au décollage.

Une attention particulière doit être portée aux objets et obstacles présents sur la piste et bande de piste :

- La piste doit rester libre de tout objet ou obstacle de nature à endommager un aéronef lors de son atterrissage ou de son décollage (voir VII.2.8 : Gestion des FOD).
- La bande de piste doit rester libre de tout matériel ou toute installation, à moins que ses fonctions n'imposent un tel emplacement pour les besoins de la navigation aérienne.

Ces servitudes « s'allègent » lorsqu'on s'éloigne de la piste. Voir ci-après « Normes relatives aux dégagements aéronautiques ».



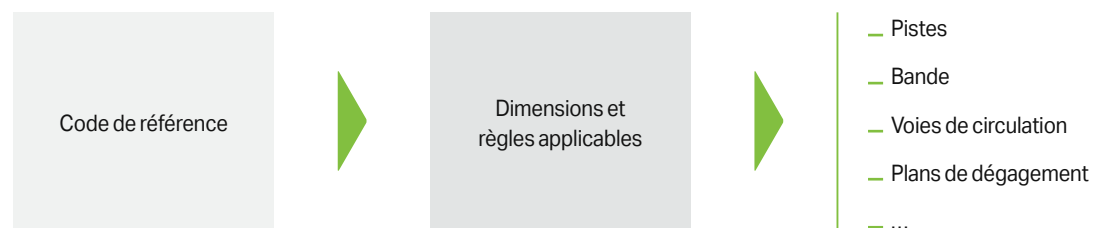


LIGNE DE SÉCURITÉ

Points et limites de protection

- **Lignes de sécurité d'aires de trafic :** elles matérialisent la séparation entre aire de trafic / l'aire de manœuvre et délimitent les zones à utiliser par les véhicules au sol.
- **Points d'attente avant piste :** protège la piste et les surfaces de limitation d'obstacles. Les aéronefs et véhicules doivent s'y arrêter en attendant une clairance ou après s'être assurés de leur propre sécurité.

Code de référence de l'aérodrome



Le code de référence de l'aérodrome :

- Définit les règles applicables à l'infrastructure ;
- Est composé d'un **chiffre (1 à 4)** basé sur la distance de référence de l'aéronef à voilure fixe auquel l'infrastructure est destinée, et d'une **lettre (A à F)** basée sur son envergure et sa largeur de train²⁷.

Exemple : Un aérodrome est destiné à accueillir des Falcon 8X comme aéronef de référence.

Distance de référence : **1792m**

Envergure : **26,28m**

Largeur de train : **< 9m**

Code de référence de l'aérodrome :

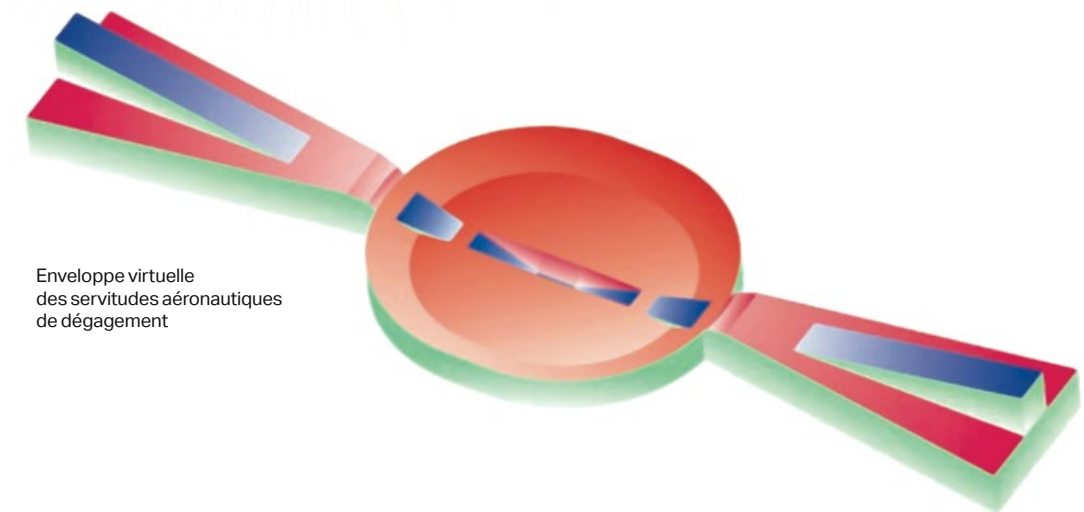
3C

Source : Dassault

27. Les tableaux de correspondance qui permettent d'établir le code de référence de chaque infrastructure figurent à l'article 4 de l'arrêté TAC.

Les dégagements aéronautiques

Définition : surfaces autour des aérodromes définissant des volumes qui doivent rester libres de tout obstacle pour garantir la sécurité des vols. Leurs caractéristiques²⁸ varient en fonction du code de référence de la piste ou des pistes de l'aérodrome (cf. supra) et de leur mode d'exploitation (à vue de jour et de nuit, aux instruments). Les surfaces de dégagement définissent les hauteurs que ne devraient pas dépasser les objets de manière à ne pas porter atteinte à la sécurité des aéronefs.



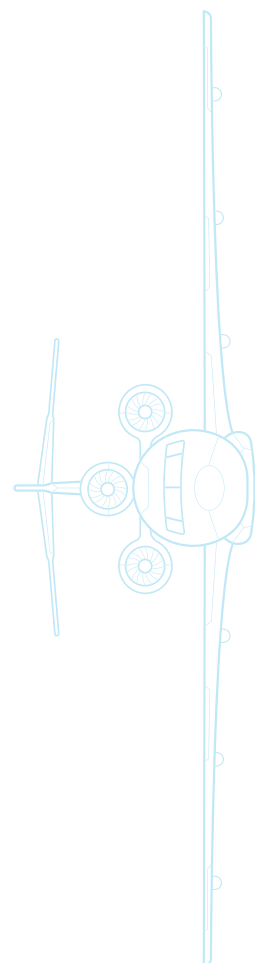
Plan de servitudes aéronautiques (PSA) :

Document d'urbanisme existant pour chaque aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. Opposable aux tiers, il limite la hauteur des constructions en fonction des surfaces de dégagement de l'aérodrome et impose le balisage des obstacles.



Vous pouvez consulter un PSA sur le site <https://www.geoportail.gouv.fr> en activant la couche «Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA)» dans les "Données thématiques" > "Territoires et Transport" > "Foncier, cadastre et urbanisme"

28. définies dans l'annexe 2 de l'arrêté TAC.



Responsabilités :

- **L'exploitant** doit notifier à la collectivité locale en charge du PSA, au SNA, et à la DSAC tout obstacle extérieur qui perce les surfaces de dégagement. Si l'obstacle se situe dans l'emprise, il met en place les mesures conservatoires nécessaires.
- **L'État** élabore le PSA²⁹ et s'assure du respect des servitudes aéronautiques.

En ce qui concerne les rôles et responsabilités des différentes parties prenantes dans la surveillance des obstacles, la DSAC a émis un guide. Destiné aux aérodromes certifiés européens, ce document précise néanmoins les responsabilités d'un exploitant, quels qu'ils soient, pour le traitement des obstacles³⁰.

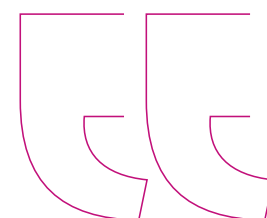
Cas particulier des projets éoliens à proximité des aérodromes :

- **Risques** : les éoliennes, du fait de leur hauteur importante et de leur rotation, peuvent pénétrer les surfaces de dégagement définies par PSA et générer des perturbations radioélectriques ou radar.
- **Obligations** : tout projet éolien situé à proximité d'un aérodrome doit faire l'objet d'une étude préalable d'impact sur la sécurité aéronautique, réalisée en lien avec la DSAC et le Service de la Navigation Aérienne (SNA) territorialement compétent. Cette analyse vise à vérifier la compatibilité du projet avec les surfaces de dégagement et les aides à la navigation (VOR, DME, ILS, radars, etc.). En cas de non-conformité, le projet peut être soumis à des prescriptions particulières (réduction de hauteur, déplacement, balisage diurne et nocturne renforcé) voire faire l'objet d'un avis défavorable de l'autorité compétente.
- **Recommandations** : il est recommandé aux porteurs de projets éoliens et aux collectivités locales d'associer systématiquement l'exploitant de l'aérodrome dès la phase amont d'instruction, afin d'éviter toute incompatibilité réglementaire et d'assurer la préservation des dégagements aéronautiques.

29. Les conséquences financières de l'établissement de servitudes incombent à l'État, sous réserve des cas où la convention mentionnée à l'article L. 6321-3 prévoit que son signataire prendra en charge tout ou partie des dépenses engagées par l'État. Nota : Il existe une exception concernant la charge financière des servitudes supportée par l'exploitant : les conséquences financières d'un balisage de ligne EDF d'une tension supérieure à 90000 Volts sont supportées par RTE (Réseau Transport d'Énergie), déléataire d'EDF.

30. Guide relatif à la surveillance des obstacles aux abords des aérodromes (10 septembre 2025)

VII.1.2 Aides visuelles, aides à la navigation aérienne et aides météorologiques



L'ESSENTIEL

- Les aides visuelles (marquages au sol, panneaux, balisage lumineux, balises) guident les pilotes au sol et en approche ; leur niveau dépend du type d'exploitation (jour VFR, nuit, IFR).
- **Règles clés** : marquage piste = blanc ; marquage taxiway = jaune ; limites de sécurité = blanc continu ; points d'attente = marquage jaune + panneaux + parfois feux « wig wag ».
- **Les aides radio/navigation** (ILS, VOR, etc.) permettent des opérations aux instruments ; elles sont protégées par des servitudes radioélectriques (PSR).
- La DGAC maintient ces aides ; l'exploitant doit garder les zones dégagées et peut avoir des responsabilités partagées avec le SNA.
- **Météo** : au minimum une manche à air ; si contrôle/ATS présent, des services météo plus complets sont exigés selon le type de trafic (IFR, commercial...).

Aides visuelles

Définition : les aides visuelles mises en place sur un aérodrome sont un dispositif normé pour aider les pilotes à se situer au sol et en approche. Un balisage inadapté est une source de risque.

Le balisage par marques, ou "marquage au sol"



Les panneaux de signalisation



Le balisage lumineux



Les balises rétro réfléchissantes



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

Par exemple :

- Pour un **aérodrome uniquement utilisé en vol à vue de jour** : marquage au sol, balises (généralement pour les pistes non revêtues) et panneaux d'identification de piste sont suffisants.
- Pour un **aérodrome utilisé en vol de nuit** : du balisage lumineux et l'éclairage des panneaux sont nécessaires en complément.
- Pour les **aérodromes utilisés en vol aux instruments** (IFR) : les contraintes sont dépendantes de la catégorie d'exploitation (approches classiques, de précision ou encore décollage par faible visibilité).

Caractéristiques principales³¹:

- Le marquage au sol sur piste est systématique de couleur blanche,
- Le marquage au sol sur taxiway ou voie de circulation des aéronefs est systématiquement jaune
- Les lignes de sécurité d'aires de trafic sont matérialisées par un marquage blanc continu
- Les points d'attente avant piste sont matérialisés par un marquage jaune en travers du taxiway, des panneaux d'obligation, voire également des feux lumineux clignotant de part et d'autre du taxiway (« wig wag »)

Aides à la navigation aérienne

Les aides radioélectriques permettent l'utilisation d'un aérodrome par des aéronefs en vol aux instruments. Elles sont protégées par un plan de servitudes radioélectriques (PSR) émis par les services compétents de l'État.

Responsabilités :

- **La DGAC** : assure la maintenance de ces équipements. L'exploitant d'aérodrome peut être néanmoins propriétaire de ces équipements. Dans ce cas, Il fait assurer la maintenance des équipements par une entreprise certifiée CNS (prestataire de services de Communication, navigation et surveillance)
- **L'exploitant d'aérodrome** : entretient leurs emplacements et s'assure que les zones de servitudes de ces aides sont libres de tout obstacle.

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

Aides météorologiques

Minimum requis : un indicateur de vent (manche à air) pour les aérodromes sans services de circulation aérienne.

Lorsque l'aérodrome dispose de services de circulation aérienne, des services étendus doivent être rendus pour contribuer à la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne. Pour un aérodrome donné, ces derniers sont déterminés en fonction de critères liés à son exploitation (présence de trafic IFR, commercial, régulier ou non).

VII.1.3 Entretien de l'aire de mouvement

L'ESSENTIEL

- *L'exploitant doit maintenir en bon état les pistes, taxiways et aires de stationnement : inspections régulières + inspections renforcées après événement.*
- *Tout défaut ou danger doit être signalé immédiatement aux usagers (NOTAM, consignes) puis corrigé.*
- *Les défauts mineurs (fissures, stagnations d'eau, marquages peu lisibles, FOD...) doivent être traités en préventif, avec traçabilité.*
- *Surfaces revêtues : balayage, colmatage des fissures, drainage, contrôle d'adhérence, suivi de l'état des chaussées.*
- *Surfaces en herbe : fauche maîtrisée, drainage, propreté, gestion de la végétation pour limiter le risque animalier.*
- *Le balisage (marquage au sol, feux) doit rester lisible et fonctionnel.*
- *En cas de dégradation, d'encombrement ou de négligence, l'exploitant peut facturer les coûts, restreindre l'accès, et des sanctions pénales peuvent s'appliquer.*

L'entretien de l'aire de mouvement (pistes, taxiways, aires de stationnement) est une responsabilité essentielle de l'exploitant pour garantir la sécurité.

Principes clés :

- Des inspections régulières, adaptées au volume de trafic ;
- Des inspections renforcées après intempéries, travaux ou incidents ;
- La communication immédiate aux usagers de tout danger identifié, via NOTAM ou consignes locales, jusqu'à la remise en état.
- La mise en place de mesures préventives d'entretien, pour éviter toute dégradation pouvant avoir un impact sur la sécurité.

Inspections :

Les inspections ont pour but de détecter, entre autres :

- Des dégradations de l'enrobé (fissures, nids-de-poule), arrachements, difficulté de pompages d'eau, faiblesses de joints, affaissements ;
- Dégradation du marquage, du balisage, ou des systèmes d'éclairage ;
- Présence de FOD ;
- Mauvaise qualité de la fauche ;
- La présence de contaminants (eau, gel, glace, neige...etc.) ;
- ...



31. L'ensemble des caractéristiques relatives aux aides visuelles sont décrites dans l'arrêté CHEA

Les inspections régulières doivent être consignées dans un registre, afin d'assurer la traçabilité des actions menées.

N.B. : Depuis les 12 août 2021³², les exploitants d'aérodrome doivent assurer les missions « GRF » visant à caractériser l'état de surface des pistes en tout temps, via la transmission d'un code normé par tiers de piste.

Surfaces revêtues

- **Au quotidien :** les défauts mineurs (fissures, arrachements, zones de stagnation d'eau etc.) doivent être réparés pour éviter des interventions plus lourdes et coûteuses. Ces traitements préventifs peuvent inclure colmatage/fraisage ciblé, rebouchage de fissures, rapiéçage, maintien des joints, nettoyage périodique, contrôle d'adhérence si nécessaire, reprise de marquage (contraste/lisibilité), etc. Ces actions sont planifiées annuellement et priorisées par criticité.
- **Auscultation des chaussées :** l'auscultation des chaussées vise à évaluer l'état structurel et fonctionnel des surfaces revêtues d'un aérodrome (pistes, taxiways, aires de trafic) pour en optimiser l'entretien. La méthode de l'indice de service constitue l'outil de base du système d'auscultation. Peu onéreuse et peu pénalisante pour la circulation aérienne, elle fournit des informations factuelles et exhaustives sur l'état des chaussées et leur évolution dans le temps. C'est une aide à la décision précieuse en matière d'entretien et elle guidera le déclenchement éventuel d'auscultations plus importantes.
- **Mesures préventives :** afin de minimiser les frais de réparation et assurer une exploitation pérenne de l'infrastructure, une liste non exhaustive de mesures préventives applicables à une surface revêtue :
 - **Le balayage de la piste :** le balayage consiste en une opération de nettoyage de débris, objets, gravats, végétaux, etc. pouvant être présents sur les chaussées. La fréquence d'une opération de balayage sur un aérodrome d'aviation générale dépend de l'état des chaussées et de l'activité aéronautique pratiquée, mais généralement il est préconisé un balayage tous les 6 mois.
 - **Le pontage des fissures :** cette opération consiste à colmater les fissures observées afin de prévenir l'infiltration de l'eau dont les effets se révèlent désastreux à moyen terme. La fréquence du pontage dépend de l'état de la surface observée.
 - **Le drainage :** effectuer régulièrement le curage des fossés, l'entretien des avaloirs, restaurer les pentes afin d'éviter les stagnations et dégradations sur les chaussées et accotements.
 - **Les fluides :** les chaussées aéronautiques sont sensibles aux fluides pouvant s'y déverser (liquide hydraulique, kérosène, produits de dégivrage ...), sans préjudice du risque de pollution environnementale. Il convient à l'exploitant d'être vigilant et de sensibiliser ses usagers.

Plusieurs guides d'entretien des chaussées aéronautiques sont disponibles pour savoir ce qu'il faut faire par exemple en cas de dégradation de la chaussée (catalogue des dégradations), pour l'entretien des pistes en herbe, déterminer l'indice de service etc.³³

Surfaces non revêtues (piste en herbe, abords)

- **Gestion de la végétation :** une tonte régulière, menée selon les recommandations nationales (guide STAC), permet d'assurer la visibilité des pilotes. La maîtrise de la végétation contribue également à limiter les risques de dommages par ingestion d'objets (FOD) et à garantir un drainage efficace des eaux pluviales.
- **Mesures préventives :** liste non exhaustive de mesures préventives applicables à une surface non revêtue afin d'assurer une exploitation pérenne de l'infrastructure :
 - **Un fauchage régulier :** cette opération consiste à couper l'herbe et à la récupérer dans le périmètre de la bande de piste de façon à assurer la sécurité de l'exploitation. Pour cela, un contrat avec un sous-traitant peut être conclu, l'objectif étant d'effectuer un fauchage régulier afin de limiter la hauteur du tapis herbeux à 5-10 cm de la surface du sol de la bande de piste.
 - **Maintenir un état de surface du tapis herbeux propre** à assurer la sécurité de l'exploitation (suppression des taupinières, enlèvement des mottes de terre, etc.).
 - **La vérification de l'efficacité du drainage superficiel :** l'eau doit s'écouler convenablement, par le biais de profils larges, ou en travers, correctement entretenus.
 - **L'entretien de la propreté des fossés et des exutoires :** tout obstacle à l'évacuation de l'eau doit être éliminé.
 - **L'évacuation des résidus de fauche** qui limite la fermentation et donc les risques de feu, de glissance et l'attractivité faunique.

En pratique, un exploitant d'aérodrome d'aviation légère disposant d'au moins une piste en herbe peut solliciter le Service National d'Ingénierie Aéroportuaire (SNIA), via sa DSAC interrégionale, pour envisager une intervention gratuite. Ces travaux (entretien des surfaces gazonnées, compactage, drainage, débroussaillage, etc.) peuvent être programmés chaque année, selon les budgets affectés, à l'issue d'un arbitrage au niveau national.

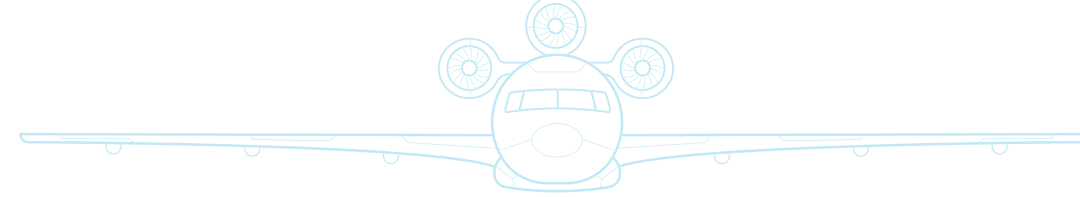
SÉCURITÉ

Risque animalier

L'exploitant doit mettre en place une organisation proportionnée pour la gestion du risque animalier (voir partie VII.2.7 du présent guide). **La gestion de la végétation joue ici un rôle central :** un enherbement trop haut ou composé d'essences attractives (baies, semences appétentes) accroît la présence d'oiseaux et de mammifères. L'action de fauche génère une augmentation ponctuelle du risque, les oiseaux étant attirés par les zones fraîchement tondues, l'accès à la nourriture y étant facilité. Aussi, il s'agira de trouver l'équilibre entre entretien et risque animalier. La coordination avec les services locaux (associations, SDIS, collectivités) peut renforcer l'efficacité de ce dispositif.

32. Voir 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

33. <https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/fr/publications/categorie/chaussees-aeronautiques>



Balisateur diurne et nocturne

L'entretien du marquage et du balisage lumineux, lorsqu'ils existent, est indispensable (surfaces revêtues et non revêtues).

- Marquage au sol : il est indispensable de maintenir un bon contraste par un rafraîchissement régulier
- Balisage lumineux : les feux doivent être maintenus en état de fonctionnement (nettoyage, contrôles, remplacements préventifs des optiques, lampes, câbles, transformateurs...etc.)

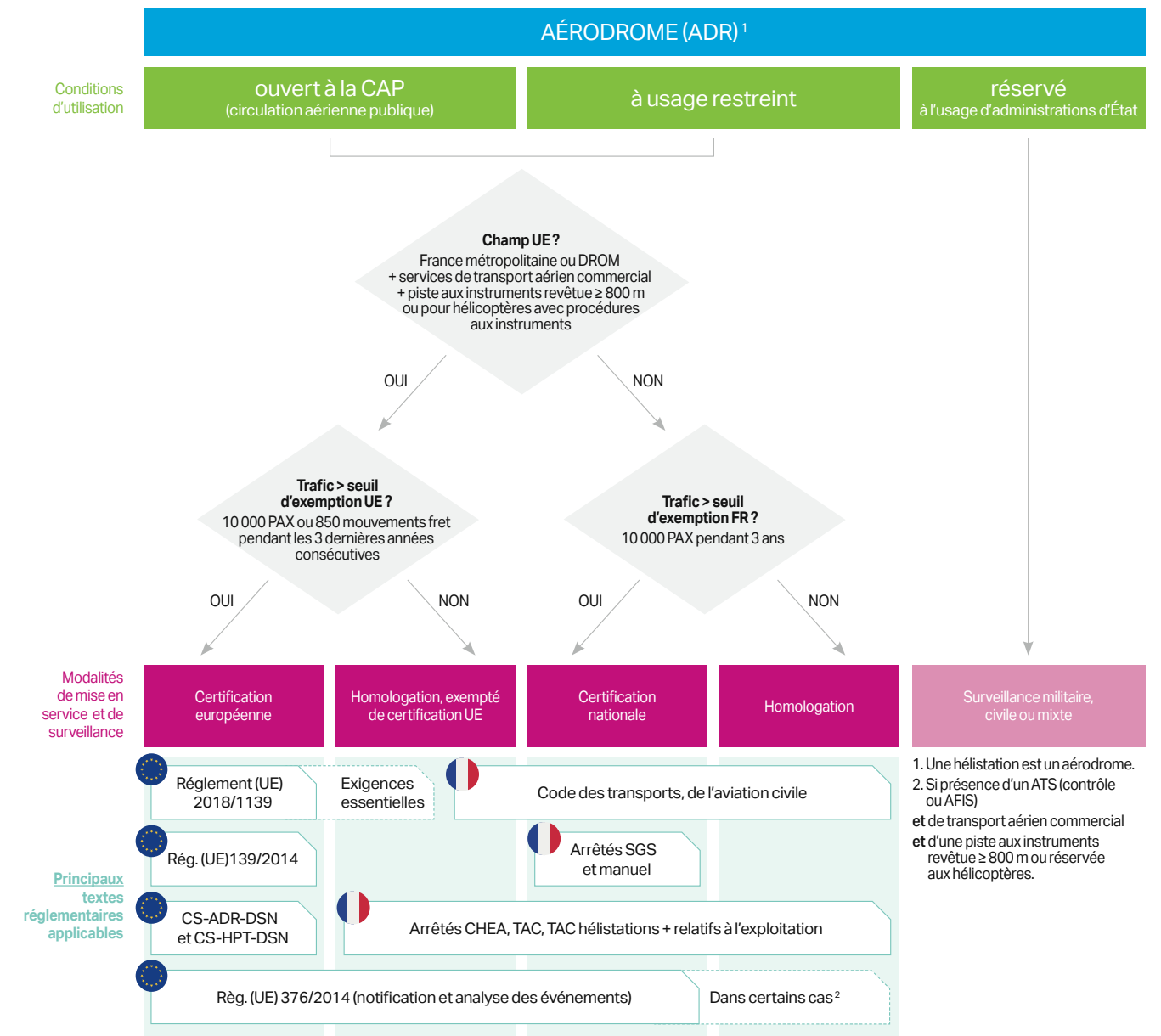
Responsabilités et sanctions en cas de dégradations

- **Dégradation volontaire ou négligence** : l'exploitant peut imputer aux usagers les coûts liés à toute dégradation volontaire ou par négligence (fuite de carburant, traces de freinage excessif, endommagement de clôtures ou d'équipements). Ces frais peuvent être refacturés directement, sur la base d'un constat d'incident. En cas de manquement grave ou répété, des mesures restrictives d'accès à l'aérodrome peuvent être mises en œuvre. Ces dispositions relèvent à la fois du droit commun (responsabilité civile) et des règles de police applicables sur le domaine aéroportuaire.
- **Encombrement des aires** : selon le code des transports aux articles L. 6371-2 et L. 6371-3, dans le cas d'un aéronef encombrant une piste, bande ou voie de circulation etc., il appartient à l'exploitant d'aérodrome de donner l'ordre à l'exploitant de l'aéronef ou à son propriétaire d'enlever l'appareil encombrant. Si ces derniers n'obtempèrent pas, le directeur de sécurité de l'aviation civile concerné, ou son représentant, peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, ou voies de circulation aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef. Les mêmes mesures sont applicables pour le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'un animal encombrant.
- **Sanctions pénales** : selon l'article L. 6372-4 du code des transports (relatif aux atteintes aux infrastructures aéronautiques), est puni de 5 ans d'emprisonnement et de 18 000 euros d'amende la dégradation d'installations aéronautiques, la perturbation de leur fonctionnement, ou des actions compromettant la circulation des aéronefs. L'exploitant signalera les violations éventuelles à la Gendarmerie des Transports Aériens et à la DSAC IR.

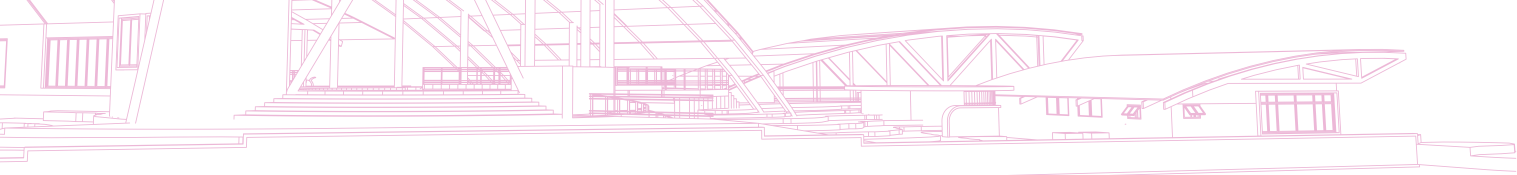
VII.1.4 Homologation et certification des aérodromes

Chaque aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou à usage restreint est soumis à homologation, certification nationale ou certification européenne.

- **Critères** : le régime applicable dépend de l'emplacement, des caractéristiques et du volume de trafic de l'aérodrome, tel que présenté dans le logigramme suivant.



- **Surveillance** : des contrôles des infrastructures, du balisage, des équipements et de leur exploitation sont effectués par la DSAC IR afin de s'assurer que les conditions d'homologation ou de certification sont respectées.



VII.1.5 Création et extension d'infrastructure

Responsabilités

Le signataire de la convention, généralement en concertation avec l'exploitant, définit la stratégie de développement de l'infrastructure et décide de la création ou de l'extension d'infrastructures existantes pour faire évoluer l'activité aéronautique.

Procédures obligatoires

Certains travaux majeurs nécessitent une étude d'impact environnemental et sont soumis à enquête publique³⁴ :

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

Exceptions

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

VII.1.6 Infrastructures réservées aux hélicoptères

Les infrastructures dédiées aux hélicoptères (hélistations, hélisurfaces) doivent respecter les prescriptions spécifiques de l'**arrêté du 29 septembre 2009**.

Exigences clés

- Caractéristiques physiques : dimensions minimales des aires, résistance des surfaces, dégagements horizontaux et verticaux autour des zones d'évolution afin d'assurer l'absence d'obstacles dangereux.
- Aménagements techniques : dispositifs de balisage visuel et lumineux adaptés aux opérations de jour comme de nuit, signalisation des zones sensibles, et mise en place de protections contre les risques de souffle rotor.
- Conditions d'exploitation : définition de procédures claires pour l'utilisation simultanée des zones par plusieurs aéronefs, gestion des flux de circulation et mesures de sécurité pour le personnel au sol.
- Entretien et maintenance : surveillance régulière de l'état des surfaces, enlèvement rapide de tout débris ou objet susceptible d'être projeté par le souffle rotor, et contrôles périodiques des équipements de balisage et de sécurité.

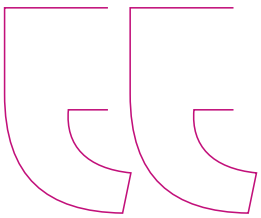
Rôle de l'exploitant

- S'assurer de la conformité réglementaire des installations,
- Tenir à jour l'information aéronautique relative à ces infrastructures.

34. Deux formes d'enquêtes publiques sont possibles (si une déclaration d'utilité publique est nécessaire pour l'obtention de nouveaux terrains, ou non). Se référer au code de l'environnement.

VII.2 Sécurité et Sûreté aéroportuaire

VII.2.1 Mise en œuvre des exigences essentielles des règles européennes



L'ESSENTIEL

- Certains aéroports (ouverts à la CAP, avec une piste revêtue et des procédures aux instruments) sont soumis aux exigences européennes de sécurité.
- Même s'ils sont exemptés (<10 000 passagers) ils doivent avoir :
 - un système de gestion de la sécurité (SGS),
 - une organisation claire des responsabilités (dirigeant responsable, responsable SGS, personnel),
 - un plan d'urgence,
 - un manuel d'aéroport à jour.
- Tous les événements de sécurité (sortie de piste, incursion piste, FOD dangereux, panne balisage critique, etc.) doivent être signalés et tracés via ECCAIRS 2.

Le règlement (UE) 2018/1139 met en place un cadre législatif pour l'aviation civile européenne, visant à garantir un niveau de sécurité normalisé pour chaque état de l'Union européenne.

Ce règlement n'est applicable qu'à l'exploitation d'aéroports répondant aux critères spécifiques du règlement, à savoir des aéroports :

- Ouverts au public (CAP) ;
- Offrant des services de transport aérien commercial
- Équipés de pistes aux instruments revêtues de 800 mètres au moins, (ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères utilisant des procédures d'approche ou de départ aux instruments)

Par voie dérogatoire, les aéroports dont le seuil de passagers est inférieur à 10 000 par an sont exemptés de certificat de sécurité (règles EASA). Néanmoins, les aéroports sous champ européen (répondant aux critères ci-dessus) sont tenus de mettre en œuvre des **exigences essentielles** définies à l'Annexe VII du règlement (UE) 2018/1139.

Exigences essentielles clés (voir guides A, B, C et D de la DSAC)

- Mettre en place un **système de gestion de la sécurité (SGS)**,
- Adapter les infrastructures si nécessaire,
- Établir un **manuel d'aéroport**.

Système de gestion de la sécurité et de la conformité

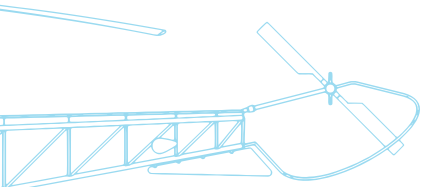
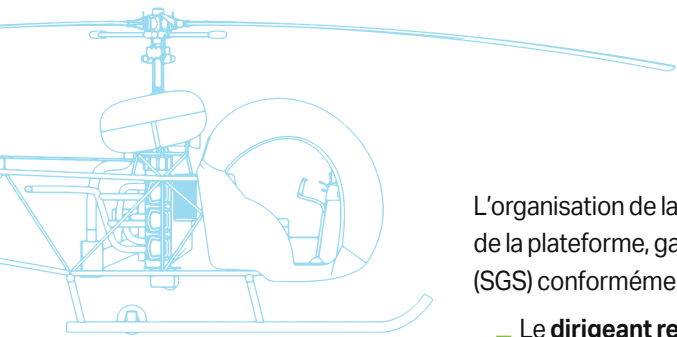
L'objectif de ce système est de garantir la sécurité et la continuité des opérations.

Pour cela, l'exploitant d'aéroport exempté doit disposer d'un système de gestion de la sécurité (SGS) et de la conformité.

Les caractéristiques principales de ce système de gestion sont :

- **L'organisation de la sécurité**

35. Selon la DSAC, il suffit qu'un vol d'aviation d'affaires transporte au moins un passager payant par an, par exemple, pour remplir ce critère.



L'organisation de la sécurité repose sur une **structure adaptée à la taille et à la complexité** de la plateforme, garantissant la mise en œuvre efficace du système de gestion de la sécurité (SGS) conformément aux prescriptions du Guide D publié par la DSAC. Cela passe par :

- Le **dirigeant responsable** qui assure la responsabilité de la conformité et de la sécurité de l'exploitation. Il définit la politique de sécurité, veille à la mise à disposition des ressources nécessaires et promeut une culture de sécurité positive au sein de l'organisation.
- Le **responsable SGS**, désigné par le dirigeant, qui est chargé de la mise en œuvre et du suivi opérationnel du système. Il s'assure de la bonne application des procédures, de la tenue à jour de la documentation et de la diffusion des informations relatives à la sécurité. Il doit notamment mettre en place un processus de gestion des risques sécurité, des actions de promotion de la sécurité et des outils d'amélioration continue du SGS.
- Chaque membre du personnel de l'exploitant**, permanent ou intervenant occasionnel, qui participe à la maîtrise des risques à hauteur de ses missions. Les rôles et responsabilités de chacun sont formalisés.
- Une approche collaborative, impliquant **l'ensemble des acteurs présents** sur la plateforme : exploitant mais aussi usagers, prestataires, services de secours, autorités locales et partenaires institutionnels. Cette coordination vise à favoriser la circulation de l'information, le retour d'expérience et l'amélioration continue du niveau de sécurité.

Enfin, l'organisation intègre un dispositif spécifique de planification des interventions d'urgence, assurant la coordination avec les services compétents (préfecture, secours, opérateurs) et permettant de garantir une réponse adaptée à tout événement majeur survenant sur ou à proximité de l'aérodrome.

■ La notification d'évènements

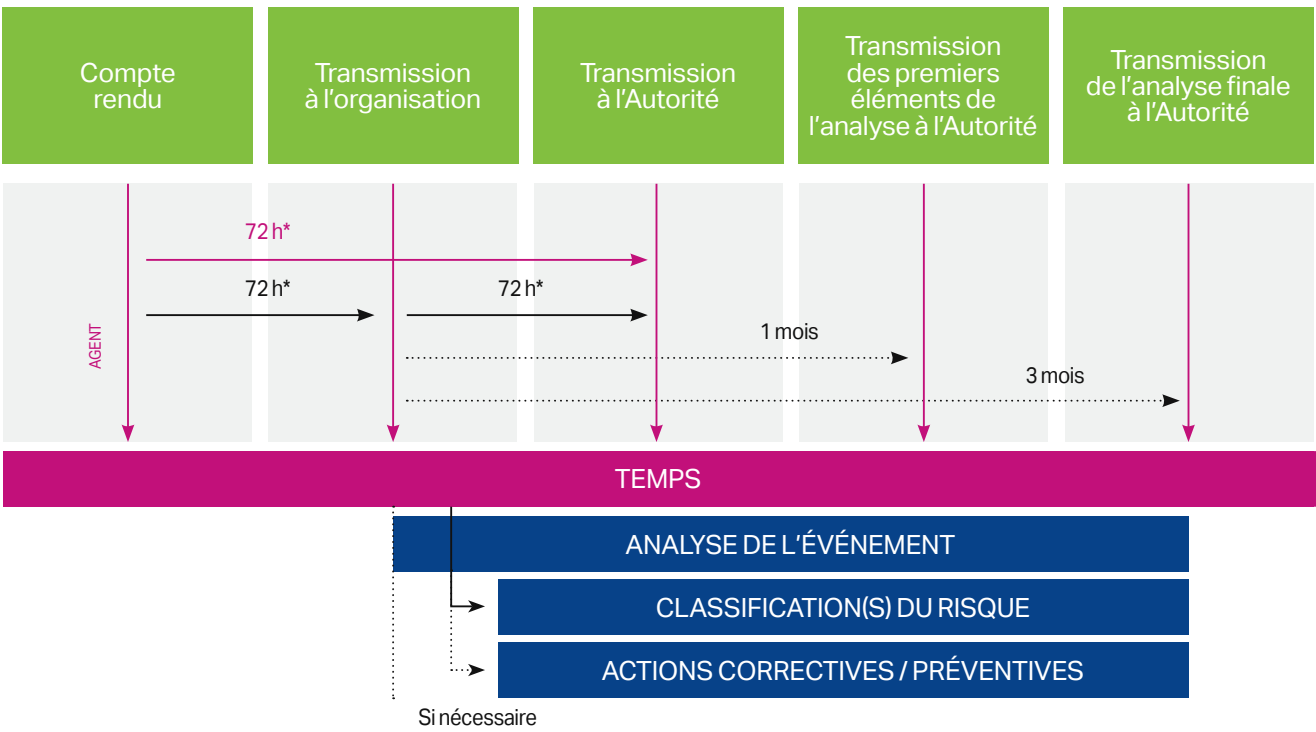
Un système doit être en place pour collecter, analyser et suivre les événements de sécurité afin de contribuer à l'objectif d'amélioration continue de la sécurité.

Ce système de notification d'évènement doit couvrir le périmètre d'activité de l'aérodrome, et donc intégrer les tiers et sous-traitants actifs sur la plateforme (exploitants d'aéronefs, prestataires de service de la navigation aérienne, assistance en escale, prestataires dont les activités et/ou produits peuvent avoir une incidence sur la sécurité des aéronefs). Il est piloté par le responsable du système de gestion de la sécurité.

Note : dans les aérodromes d'aviation générale et d'affaires, la gestion de la sécurité repose souvent sur des moyens simples et adaptés à leur activité. Les notifications d'évènements ou d'incidents sont généralement transmises par courriel, puis centralisées et suivies à l'aide d'outils de type tableur (Excel). Cette approche permet un suivi structuré des signalements tout en restant proportionnée aux ressources limitées de ces structures.

La notification d'évènement est cadrée par le règlement UE n°376/2014 (établissant le cadre réglementaire des comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile européenne). Ce règlement vise aussi à instaurer le principe de culture juste pour favoriser la déclaration d'évènements par l'ensemble des acteurs.

CHRONOLOGIE DU TRAITEMENT D'UN ÉVÉNEMENT DANS LE CADRE DU RÈGLEMENT (UE) N° 376/2014



* Ces délais ne sont pas requis pour les comptes rendus volontaires mais une bonne pratique consistera à adopter les délais applicables aux comptes rendus obligatoires.

Depuis le 30 juin 2023, la notification d'évènement à l'autorité de surveillance nationale s'effectue à travers la plateforme ECCAIRS 2 (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems). Cette plateforme centralise la notification d'évènements de sécurité sur l'entièreté de l'Union européenne. L'interface avec cette plateforme est définie avec votre référent DSAC.

Quels sont les événements à notifier ?

Le règlement UE n°2015/1018 et plus spécifiquement son annexe IV (« Événements liés aux aérodromes et services au sol ») cadre les types d'évènements à notifier obligatoirement à l'autorité conformément au règlement UE n°376/2014. Cette liste sert de référence pour les exploitants d'aérodrome, mais reste non-exhaustive.

Rappelez régulièrement au personnel et aux usagers la liste des événements devant obligatoirement être notifiés.

Cela peut inclure, sans s'y limiter :

- Sortie de piste ou de voie de circulation,
- Incursion de piste / taxiway (réelle ou potentielle),
- Objet étranger (FOD) sur l'aire de mouvement ayant mis ou pouvant mettre en danger un aéronef,
- Obstacle non publié (ou mal balisé) sur ou à proximité de l'aérodrome,
- Dégâts causés par souffle réacteur/rotor/hélice,
- Défaillance importante d'un équipement/système d'aérodrome (balises, aides, etc.) ayant mis ou pouvant mettre en danger un aéronef,
- Indisponibilité du SSLIA au regard des exigences applicables,
- Incendie, fumée ou explosion dans les installations/environs/équipements de l'aérodrome (avec risque pour aéronef/occupants),
- Plus globalement, tout événement où la performance humaine a directement contribué ou aurait pu contribuer à un accident ou incident grave.

■ La mise en place d'un manuel d'aérodrome

L'annexe VII du règlement UE n°2018/1139 exige la création d'un manuel d'aérodrome. Il rassemble les informations essentielles sur les infrastructures, les procédures opérationnelles, le système de gestion de la sécurité et les responsabilités du personnel. Le manuel d'aérodrome doit être maintenu à jour et constitue un élément clé du processus de surveillance la DSAC. Il est officiellement approuvé par le dirigeant responsable de l'aérodrome, qui en assume l'autorité et l'engagement.

N.B. : Le Guide C établi par la DSAC à destination des aérodromes exemptés propose, en son annexe, une structure possible de manuel d'aérodrome exempté.

VII.2.2 Service de sécurité et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA)

- L'exploitant doit mettre en place un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs (SSLIA) adapté au trafic, pour protéger les vies en cas d'accident. À partir du 1^{er} janvier 2029, seuls les exploitants d'aérodromes accueillant du trafic commercial devront mettre en œuvre un SSLIA, le champ d'application sera plus limité.
- Le cadre réglementaire SSLIA vient d'être réformé (décembre 2025) pour se rapprocher du droit européen et clarifier les responsabilités et ajuster les exigences (notamment sur les niveaux 1 et 2).
- Chaque aérodrome a un niveau de protection (1 à 10) défini par la taille des avions : plus le niveau est haut, plus les moyens exigés sont importants.
- Ce niveau peut être modulé (réduit) selon les périodes d'activité ou certains types de vols (fret, entraînement...).
- Niveau 1 (cas le plus courant en aviation générale) : exigence minimale = extincteur poudre de 50 kg, mais cette exigence évolue au 1^{er} janvier 2029 vers un meilleur niveau de sécurité pour les aérodromes devant mettre en place les niveaux 1 et 2
- Les moyens SSLIA couvrent les personnels, les véhicules, les quantités d'eau et d'émulseur.

À partir du 1^{er} janvier 2029, en fonction du trafic commercial de l'aérodrome, l'exploitant aura l'obligation ou non³⁶ de mettre en place un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs (SSLIA). Pendant la période de transition, du 2 janvier 2026 au 31 décembre 2028, les dispositions en vigueur (depuis 2001) restent applicables, exemptées de certaines dispositions concernant la délivrance de l'aptitude médicale les médecins agréés des SDIS et leur contestation éventuelle.

L'objectif du SSLIA reste d'assurer la protection des vies humaines en cas d'accident sur ou à proximité de l'aérodrome. Ce dispositif permet d'intervenir avec des moyens adaptés dans les plus brefs délais.

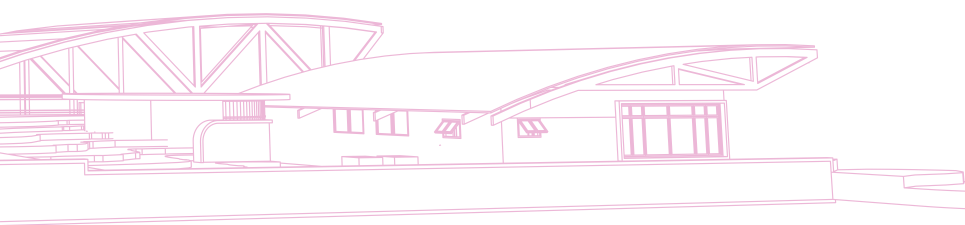


Niveau de protection : Les aérodromes sont classés en fonction des moyens déployés pour les types d'aéronefs accueillis, on appelle cela le niveau de protection d'aérodrome. Il est :

- Déterminé par la **taille maximale des aéronefs** accueillis et la **fréquence** de leurs mouvements,
- Classé de **1 à 10³⁷**, par ordre croissant en fonction de la longueur hors tout des aéronefs accueillis et de la largeur de leur fuselage. Un niveau plus élevé exigeant plus de moyens (pompiers, véhicules, extincteurs...).

36. Les articles 2 à 4 du décret n° 2025-1448 du 30 décembre 2025 refondent les mesures applicables en la matière en limitant le champ d'application des aérodromes qui doivent mettre en œuvre un SSLIA aux seuls aérodromes accueillant du trafic commercial. Ainsi les aérodromes n'accueillant que de l'aviation générale en sont dispensés.

37. Voir l'article 2 de l'arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au SSLIA sur les aérodromes

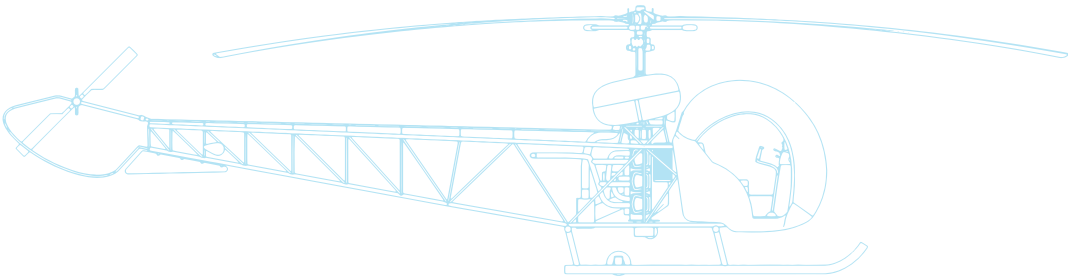


CLASSE	longueur hors-tout de l'avion	largeur maximale du fuselage
1	0 à 9 m non inclus	2 m
2	9 à 12 m non inclus	2 m
3	12 à 18 m non inclus	3 m
4	18 à 24 m non inclus	4 m
5	24 à 28 m non inclus	4 m
6	28 à 39 m non inclus	5 m
7	39 à 49 m non inclus	5 m
8	49 à 61 m non inclus	7 m
9	61 à 76 m non inclus	7 m
10	76 à 90 m non inclus	8 m

Modulation du niveau de protection

Le niveau SSLIA assuré peut être réduit temporairement dans certains cas.

- Si les avions relevant de la classe d'avion la plus élevée, prise en compte pour la détermination du niveau SSLIA, n'effectuent leurs mouvements qu'à certaines périodes journalières, hebdomadaires ou saisonnières, le niveau peut être réduit en dehors de ces périodes. Il doit alors à minima correspondre au niveau attendu pour la classe d'avion la plus élevée fréquentant l'aéroport en dehors de ces périodes.
- Le niveau SSLIA nécessaire pour les opérations de transport de fret ou de courrier, les vols d'essais, de réception, de travail aérien, d'entraînement ou de mise en place peut être réduit, en ne prenant en compte d'un tiers de la longueur hors-tout de l'aéronef comme référence.



S
U
S
C
O
L
E

Niveau de protection 1

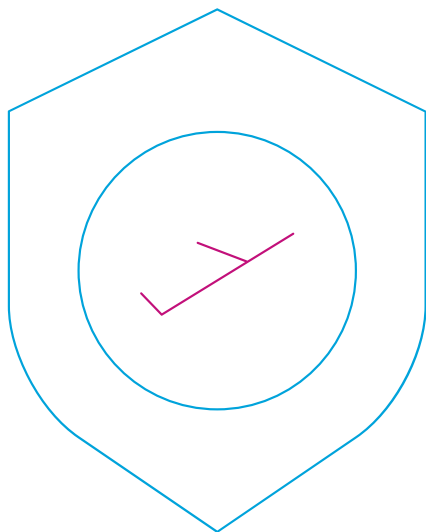
En métropole, une grande partie des aérodromes dédiés à l'aviation générale sont classés au niveau de protection d'aérodrome 1, c'est-à-dire des aéronefs d'une longueur hors tout inférieure à 9 mètres et dont la largeur du fuselage est inférieure à 2 mètres, car ils accueillent principalement des aéronefs légers (avions de tourisme, avions-école, petits bimoteurs ou appareils d'affaires de faible capacité).

- **Exigences minimales** : minimum un extincteur de 50 kg de poudre avec un emplacement prévu à cet effet et accessible aux usagers. Cette exigence a fait l'objet d'une évolution applicable le 1^{er} janvier 2029. À cette date, le niveau minimum sera de disposer d'un véhicule transportant un minimum de mousse incendie (160 litres avec le niveau de performance C) et de 45 Kg de poudre.
- **Mesures complémentaires recommandées** : le niveau de protection 1 étant minimaliste rien n'empêche, jusqu'au 31 décembre 2028, l'exploitant d'aller au-delà du minimum réglementaire pour renforcer la sécurité. Par exemple :
 - Établir un plan de secours interne clair (qui alerte qui, quelles zones sécuriser en priorité, accès pompiers, numéros d'urgences). Cette mesure deviendra obligatoire pour certains aérodromes avec la réforme du CHEA (en cours actuellement).
 - Assurer une coordination renforcée avec le SDIS local : plan d'accès à jour, points d'eau repérés, moyens identifiés, sensibilisation des équipes locales au site de l'aérodrome, développement d'un plan ETARÉ. Cette mesure deviendra obligatoire à partir du 1^{er} janvier 2029.
 - Sensibiliser les usagers à travers des communications de sécurité : plan de l'aérodrome, emplacement d'extincteurs, les bonnes pratiques en cas d'incendie d'aéronefs, les risques liés aux incendies d'aéronefs, utilisation d'un extincteur, sensibilisation aux zones à risque, etc.

Définition des moyens associés au niveau de protection

On entend par « moyens » :

- **Moyens humains et matériels** (véhicules notamment) : le Guide *Task Resource Analysis* (TRA) de l'UAF & FA permet d'analyser les ressources humaines et matérielles nécessaires pour garantir un niveau de réponse adapté aux différents scénarios opérationnels retenus pour l'aérodrome
- **Moyens en eau** : la NIT (Note d'Information Technique) relative au calcul des quantités d'eau et des débits requis pour l'accueil d'aéronefs de taille supérieure à la moyenne dans une catégorie SSLIA donnée fournit des repères dimensionnants pour adapter les installations
- **Moyens en émulseur** : les NIT Propriétés et performances des émulseurs utilisés par les services SSLIA et Émulseurs SSLIA – Méthodes d'essai, précisent les caractéristiques et les protocoles d'évaluation des produits utilisés



ALERTE

Évolution du cadre réglementaire SSLIA

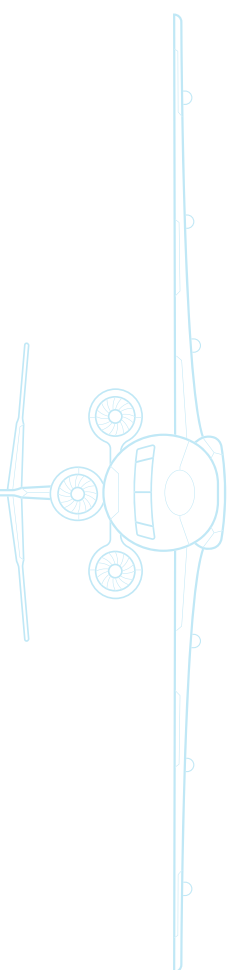
Il est important de souligner que l'arrêté SSLIA du 18 janvier 2007 applicable aux aérodromes Français vient d'être réformé par 2 décrets et 2 arrêtés³⁸, mais les principaux changements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2029, après une période de transition de 3 ans.

Cette vaste réforme visait à :

- Rapprocher la réglementation nationale de la réglementation européenne pour établir un cadre cohérent et lisible pour les usagers,
- Prendre en compte les impératifs nationaux, notamment en matière institutionnelle et en matière d'organisation des secours publics,
- Rechercher un équilibre entre objectifs de sécurité et soutenabilité économique.

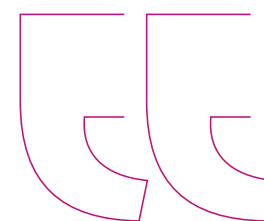
Évolutions les plus significatives :

- Alignement des niveaux de protection 1 et 2 nationaux sur ceux de la réglementation européenne,
- Réduction du champ d'application du SSLIA,
- Détermination de l'avion de référence selon les principes européens,
- Maintien d'un agrément générique territorialisé des personnels,
- Responsabilisation des exploitants en matière de dimensionnement des personnels,
- Révision de la définition d'aérodrome dit « côtier »,
- Nouvelle répartition des responsabilités en matière de détermination du niveau de protection et de modulation,
- Encadrement des missions de secours publics.



38. • Décret n° 2025-1447 du 30 décembre 2025 modifiant les dispositions relatives au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs
• Décret n° 2025-1448 du 30 décembre 2025 modifiant les dispositions relatives au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs
• Arrêté du 30 décembre 2025 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs Restant à votre disposition pour toute information complémentaire.
• Arrêté du 30 décembre 2025 modifiant l'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.

VII.2.3 Prévention du risque animalier



L'ESSENTIEL

- Les **collisions** faune/aéronef sont **fréquentes** et dangereuses (en moyenne ~1 000 par an en France métropole sur 2019-2023, tous trafics confondus).
- L'exploitant doit **gérer le risque animalier** : connaître la faune présente, suivre son évolution, réduire l'attractivité du site, informer les usagers.
- **Les mesures incluent** : gestion des espaces verts et de l'eau, clôtures, effarouchement, prélèvements encadrés, et parfois fermeture temporaire pour intervention.
- **Un service de prévention du risque animalier (SPRA) peut être exigé** selon le trafic commercial annuel :
 - < 1 000 mouvements/an : pas obligatoire (sauf décision du préfet),
 - 1 000 à 25 000 : service temporaire,
 - 25 000 : service permanent.



(@Valentin YVON STAC)

Les collisions avec des animaux représentent un risque significatif pour la sécurité aérienne. De par leur attractivité pour la faune, ce risque est particulièrement élevé sur les aérodromes. Lors de la période 2019-2023, la moyenne des collisions animales annuelles en métropole était :

- Pour le trafic commercial : 737 collisions
- Pour le trafic non-commercial : 333 collisions

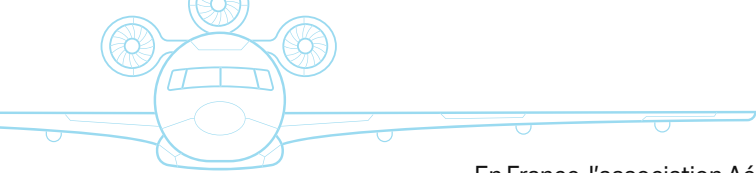
Données issues du bulletin de statistique « Collisions animales année 2024 » du STAC.

Prévention du risque animalier

La prévention du risque animalier s'inscrit dans une approche globale de gestion des risques sur un aérodrome. Elle vise à :

- **identifier, évaluer et réduire** les situations pouvant entraîner des collisions entre les aéronefs et la faune, en adaptant les mesures préventives à la configuration de l'aérodrome et à l'importance de son trafic.
- **assurer** un suivi régulier des populations animales,
- **ajuster** les procédures opérationnelles, afin de limiter l'exposition au risque et d'assurer la sécurité des vols tout en intégrant cette problématique dans le cadre général de la gestion des risques aéroportuaires.

Afin de mieux identifier les risques liés à l'aérodrome, l'exploitant a besoin d'une connaissance approfondie de l'environnement de l'aérodrome (espèces présentes, nombres de volatiles, type de biodiversité, etc.). Cela peut prendre la forme d'étude faunistique avec un prestataire spécialisé.



En France, l'association Aërobiodiversité développe des protocoles scientifiques de suivi de la biodiversité et des recommandations de gestion compatibles avec la sécurité aérienne (ex. pratiques de fauche, gestion des habitats). Elle publie un rapport national annuel et a lancé un label "Aérobio" valorisant les plateformes engagées (voir partie VIII. Environnement).

Mesures de prévention

Les actions mises en place pour la prévention du risque animalier peuvent être variées.

Voici des exemples :

- Rendre le site moins attractif pour la faune (entretien des espaces verts, suppression ou modification des points d'eau, gestion des cultures voisines, interdiction de dépôts d'ordures à proximité de l'aérodrome, etc.).
- Installation de clôtures adaptées pour limiter l'intrusion des animaux.
- Mise en place de techniques d'effarouchement : c'est-à-dire d'éloignement des oiseaux ou autres bêtes nuisibles qui représentent un danger immédiat pour la sécurité des pistes (par sons, lumières, dispositifs visuels). Cela peut prendre la forme d'une fermeture temporaire de l'aérodrome pour laisser place aux chasseurs qui éloigneront les animaux nuisibles à l'infrastructure ;
- Organisation de prélèvements de manière ponctuelle ou continue, encadrés par la réglementation, pour éloigner durablement les espèces générant un risque élevé pour les aéronefs.
- Notifier ses usagers par l'information aéronautique lors de période avec de forte présence animale.

Aérodromes concernés

Pour les aérodromes Français non-certifiés européen, les articles D. 6332-29 à D6332-46 du code des transports définissent l'applicabilité d'un service de prévention du risque animalier, et de la mise en place de mesures de prévention de risque par arrêté préfectoral (effarouchement, prélèvements, etc.).

En première étape, les aérodromes visés dans le code des transports sont les aérodromes où le préfet exerce le pouvoir de police :

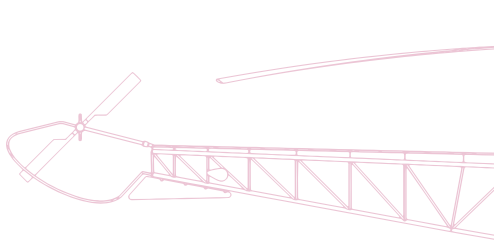
- Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- Les aérodromes à usage restreint autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'État.

La mise en œuvre du service de prévention du risque animalier dépend du trafic d'aéronefs commerciaux accueillis sur l'aérodrome. Si le trafic est inférieur à 1000 mouvements d'avion commerciaux par an, il n'a pas à être rendu.

Nombre de mouvements d'avions commerciaux annuels ³⁹ (3 années consécutives)	Mise en œuvre du SPRA
Moins de 1000 mouvements par an	Service non obligatoire (sauf si un risque particulier est identifié, et par décision Préfectorale)
De 1000 à 25 000 mouvements par an (inclus)	Service temporaire requis
Plus de 25 000 mouvements par an	Service permanent obligatoire

Seuls les articles D. 6332-35, D. 6332-38, D. 6332-41, D. 6332-43 et D. 6332-46 sont applicables aux aérodromes disposant du certificat délivré au titre du règlement (UE) 2018/1139.

39. Avions commerciaux dont la longueur est supérieure à 12m.



VII.2.4 Information aéronautique

L'ESSENTIEL

- L'exploitant d'aérodrome est **fournisseur de données aéronautiques** : il doit transmettre des infos fiables et à jour (infrastructures, restrictions, travaux...) au SNA, qui les publie via le SIA.
- Ces infos sont indispensables à la préparation des vols VFR et IFR (cartes, eAIP, NOTAM, etc.).
- Trois canaux principaux :
 - **AIP** : infos permanentes / durables (mis à jour selon les cycles AIRAC),
 - **NOTAM** : infos urgentes ou temporaires (piste fermée, balisage en panne, SSLIA réduit...),
 - **SUP AIP** : changements temporaires complexes (travaux majeurs, schémas).
- Un **protocole** définit qui envoie quoi, sous quel format, dans quels délais ; le FDA désigné par l'exploitant est responsable de la qualité des données.

Importance de l'information aéronautique

Pour assurer la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes, les pilotes et les autres usagers doivent disposer d'informations fiables et à jour concernant les aérodromes. L'exploitant d'un aérodrome est donc tenu de fournir certaines données aux autorités compétentes, en particulier au **Service de la Navigation Aérienne (SNA)**, qui les transmet ensuite au **Service de l'Information Aéronautique (SIA)**.

L'exploitant d'aérodrome est « fournisseur de données aéronautique » (FDA) pour son périmètre.

Ces publications permettent à tout utilisateur de préparer un vol dans de bonnes conditions, que ce soit en **vol à vue (VFR)** ou en **vol aux instruments (IFR)**.

Les cartes et documents officiels sont disponibles sur le site du SIA : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

Sont notamment publiés par le SIA :

- Les cartes VFR pour la navigation à vue
- Le Manuel d'information aéronautique (eAIP)
- Les cartes IFR pour la navigation aux instruments
- Les NOTAM pour le temps réel

Organisation de la transmission

Un protocole formel est établi entre l'exploitant et le SNA. Ce document définit :

- Les prestations d'information que l'exploitant doit fournir (plans, caractéristiques techniques, restrictions, etc.)
- Les formats et procédures à respecter (papier, PDF, AIXM/XML, ...)
- Les délais applicables et les moyens de communication autorisés
- Les actions attendues en cas de constat de dysfonctionnement

L'exploitant nomme un (ou plusieurs) Fournisseur(s) de Données Aéronautiques (FDA), chargé de préparer et transmettre ces données au SNA. Chaque FDA doit être formé à l'exercice de sa mission.

Le SNA vérifie la conformité des informations avant de les adresser au SIA pour diffusion officielle. Le FDA vérifie ensuite la correcte publication des données et signale les incohérences le cas échéant.

Canaux de diffusion

Selon la nature et l'urgence de l'information, l'exploitant utilise :

■ L'AIP (Aeronautical Information Publication)

- Contient les données permanentes ou de longue durée sur l'aérodrome.
- Les mises à jour suivent le calendrier réglementaire AIRAC (Aeronautical Information Regulation And Control), garantissant une diffusion régulière (tous les 28 jours).

■ Le NOTAM (Notice to Airmen)

Sert à informer rapidement (diffusion quasi immédiate pour répondre à l'urgence opérationnelle) les usagers d'événements temporaires ou imprévus pouvant affecter l'exploitation de l'aérodrome. Cela peut inclure, sans s'y limiter :

- Fermeture totale ou partielle de piste / taxiway
- Restrictions d'exploitation (longueur de piste réduite par exemple)
- Contaminations importantes (neige, glace... etc.) affectant la sécurité
- Panne ou indisponibilité de balisage lumineux
- Réduction du niveau de catégorie de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLIA)
- Travaux affectant l'aire de mouvement
- Présence de grues, engins, ou obstacles temporaires pénétrant les surfaces de limitation d'obstacles

■ Le SUP AIP (Supplément à l'AIP)

Il concerne les modifications temporaires trop complexes ou volumineuses pour être diffusées par NOTAM (textes longs, cartes ou graphiques détaillés)

VII.2.5 Gestion des drones

L'ESSENTIEL

- Les drones (UAS) sont à la fois une **opportunité** pour l'aérodrome (inspection, sûreté, calibration, surveillance) et une **menace** (collision, intrusion, disruption trafic, sûreté).
- Les vols de drones sont fortement **restreints autour d'un aérodrome** : zone rouge interdite sans accord formel, hauteurs limitées selon la distance piste.
- Toute opération doit être autorisée et coordonnée (exploitant, AFIS/ATC, DSAC), surtout en zone rouge ou hors vue.
- L'exploitant doit intégrer le risque UAS dans sa gestion de la sécurité : analyse du risque, procédures d'alerte, coordination locale, et plan d'action avant / pendant / après incident.
- En cas de **drone illégal** : alerte immédiate, possible suspension du trafic, puis signalement à la brigade de gendarmerie du transport aérien (BGTA) et retour d'expérience.
- Des moyens techniques de détection existent (radar, radio, optique...), mais la neutralisation active est strictement encadrée par l'État.

Le développement rapide des technologies d'aéronefs sans équipage à bord – UAS - impose une **approche équilibrée** intégrant à la fois les opportunités et les menaces qu'elles représentent.

Opportunités identifiées

- Calibration d'équipements : économies de 30 à 40 % pour la calibration PAPI, réduction de 50 % des coûts de calibration ILS (≈ 100k€/an)
- Inspection des infrastructures : pistes (détection FOD), bâtiments, aéronefs au sol
- Sûreté et sécurité : lutte contre le péril animalier, mesure de photométrie du balisage
- Surveillance : monitoring des activités aéroportuaires, inspection périmétrique

Menaces principales

- Intrusions non autorisées : risque de collision avec un aéronef
- Perturbations opérationnelles : suspension de trafic (exemple : Munich en octobre 2025 – 2 jours d'affilés de perturbations affectant des centaines de vols et des milliers de passagers).
- Menaces de sûreté : actes malveillants, espionnage industriel
- Défis réglementaires : nécessité d'un cadre robuste et évolutif

Zones de restrictions et classification des opérations

Selon l'article 4 de l'arrêté du 3 décembre 2020, les vols de drones sont par défaut interdits à proximité des aérodromes pour éviter les collisions avec les autres aéronefs.

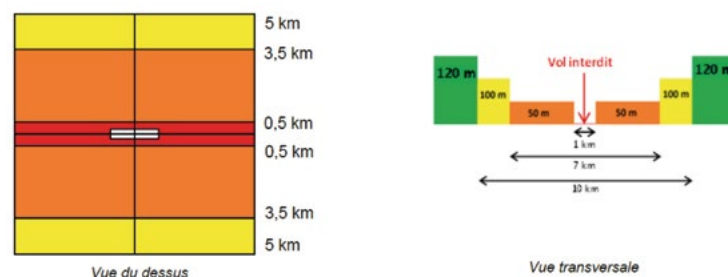
Cette interdiction s'applique sauf accord préalable de :

1. L'organisme fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne (SNA/ATC) sur l'aérodrome
2. À défaut, le prestataire du service d'information de vol de l'aérodrome (AFIS)
3. À défaut, l'exploitant de l'aérodrome

Les zones de restriction varient selon le type d'infrastructure aéroportuaire :

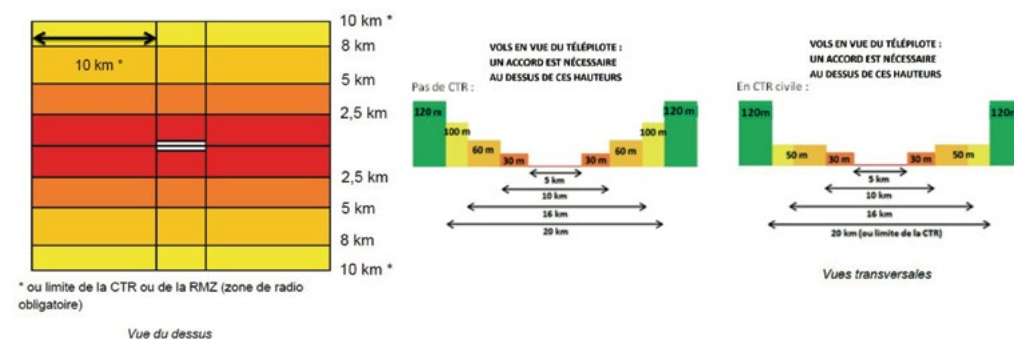
■ **Pour les pistes non équipées de procédures aux instruments (< 1 200 m) :**

- **Zone rouge** (emprise aérodrome) : accord obligatoire pour tout vol
- **0,5 à 3,5 km** de l'axe de piste : vol en vue autorisé ≤ 50 m de hauteur
- **3,5 à 5 km** de l'axe de piste : vol en vue autorisé ≤ 100 m de hauteur
- **≥ 5 km** de l'axe de piste : vol en vue autorisé ≤ 120 m de hauteur



■ **Pour les pistes équipées de procédures aux instruments (≥ 1 200 m) :**

- **Zone rouge** (emprise aérodrome) : accord obligatoire pour tout vol
- **2,5 à 5 km** de l'axe : vol en vue ≤ 30 m de hauteur
- **5 à 8 km** de l'axe : vol en vue ≤ 60 m de hauteur
- **8 à 10 km** de l'axe : vol en vue ≤ 100 m de hauteur
- **≥ 10 km** de l'axe de piste : vol en vue autorisé ≤ 120 m de hauteur



Les zones concernées sont cartographiées et disponibles sur le site Géoportail. Elles comprennent :

- **Zones rouges :** interdiction totale
- **Zones orange et jaunes :** restrictions de hauteur selon un dégradé
- **CTR civiles et militaires :** zones de contrôle spécifiques



Catégories d'opérations des drones

■ **Catégorie «Ouverte» (A1/A2/A3) :**

- Risque faible, sans autorisation préalable DSAC
- Soumise aux limitations d'espace (zones UAS, hauteur max, proximité aérodrome)
- Sur l'emprise : reste sous contrôle de l'exploitant selon protocole local (Sur l'emprise de l'aérodrome, toute opération « ouverte » doit rester sous contrôle de l'exploitant et en cohérence avec le protocole local ; en pratique, on privilégie un cadre « spécifique » ou une dérogation.)

■ **Catégorie «Spécifique» :**

- Opérations présentant un risque accru
- Nécessitent soit une autorisation DSAC (SORA/PDRA), soit l'utilisation d'un Scénario Standard européen (STS-01/STS-02)
- Cadre privilégié pour les opérations professionnelles sur l'emprise

■ **Catégorie «Certifiée» :**

- UAS de grande taille/transport de personnes/marchandises
- Peu probable sur aérodrome d'aviation générale à court terme

Procédures d'autorisation des vols de drones

Les opérateurs de drone ne peuvent opérer sans autorisation préalable, dans les zones où sont définies des restrictions de hauteur de survol et interdictions.

■ **Vols en vue directe (VLOS) :** Pour les vols en vue directe du télépilote, un accord écrit et signé par l'exploitant d'aérodrome peut être suffisant, sur la base des informations reçues de l'exploitant d'UAS.

■ **Vols hors vue (BVLOS) et «zone rouge» :** Lorsque le vol de l'UAS est réalisé hors vue du télépilote ou en zone rouge, un accord est formalisé via un protocole entre l'exploitant d'UAS et l'entité concernée : la DSNA (service de contrôle d'aérodrome fourni depuis une tour de contrôle), exploitant d'aérodrome (incluant les exploitants d'hélistations) ou prestataire de services d'information de vol (AFIS).

— Il comprend à minima les détails de l'opération :

- But du vol (intention et motivations)
- Localisation, hauteur et trace au sol
- Date, heure et durée
- Modalités opérationnelles
- N° exploitant UAS, raison sociale
- N° licence télépilote, nom, prénom, contacts

— Et les conditions d'opérations :

- Modalités d'information aux usagers aériens
- Modalités de coordination entre les parties
- Publication aéronautique (NOTAM si jugé nécessaire)
- Limitations éventuelles selon les autres activités
- Procédures de gestion des situations anormales et d'urgence

Dans tous les cas, il est pertinent de prévoir un canal de communication entre l'AFIS ou l'exploitant d'aérodrome d'une part, et l'exploitant d'UAS d'autre part, afin que l'un puisse prévenir l'autre de toute situation anormale. Ce canal peut s'appuyer sur des moyens techniques divers (téléphonie, messagerie, radio, services U-Space lorsque disponibles).

Gestion des risques et évaluation des menaces

En aviation générale, le principe de sécurité est « voir et éviter ». Ce principe s’applique mal à la plupart des UAS, qui sont de petite taille et peu visibles par les pilotes d’aéronefs habités. L’exploitant d’UAS donne priorité à l’autre aéronef, en réduisant la hauteur de vol, voire en atterrissant.

Sur un aéroport, la « zone rouge » présente le plus de risques. Elle correspond à la zone de vol normalement interdite aux UAS car c’est à l’intérieur de celle-ci que les aéronefs habités décollent et atterrissent. Dans cette zone, il est préférable de réaliser les opérations UAS durant des périodes de très faible trafic.

L’EASA recommande une approche basée sur le risque utilisant le cadre du Système de gestion de la sécurité (SMS). Chaque exploitant doit analyser l’exposition au risque (volume de trafic, proximité de zones urbaines, nombre d’occurrences) et adapter les mesures en conséquence.

Gestion des drones non autorisés (non coopératifs)

En cas de détection d’un drone non autorisé :

- 1. Action immédiate :
 - Noter la position, direction et caractéristiques du drone
 - Informers immédiatement les usagers de l’aéroport
 - Suspendre si nécessaire les opérations aériennes
- 2. Signalement aux autorités :
 - Contacter la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA) territorialement compétente
 - Établir un rapport d’événement

Gestion des incidents - approche en trois phases

Préparation aux incidents - Avant l’incident :

- Établir un protocole d’accord local avec les parties prenantes (ATC, forces de l’ordre, autorités)
- Mettre en place un mécanisme de signalement fiable
- Former le personnel à la détection et au signalement
- Élaborer des scénarios de réponse adaptés au site
- Sensibiliser les usagers aux restrictions

Gestion en temps réel - Pendant l’incident :

- Signalement immédiat de toute observation de drone suspect
- Évaluation du niveau de menace selon la position et le comportement du drone
- Coordination avec les services de contrôle aérien
- Application de mesures proportionnées :
 - Modulation du trafic
 - Suspension temporaire d’opérations si nécessaire
 - Information aux équipages
- Réévaluation continue du niveau de menace

Actions post-incident - Après l’incident :

- Collecte des éléments de preuve (témoignages, photos, vidéos)
- Documentation complète de l’événement
- Analyse des causes et retour d’expérience
- Mise à jour des procédures si nécessaire
- Coopération avec les enquêteurs si requis

Technologies de détection et neutralisation

En France, les arrêtés du 14 juin 2024 définissent les « dispositifs de protection » contre les menaces UAS et leur mise en œuvre. L’emploi de ces moyens relève d’autorités habilitées et ne peut être étendu aux exploitants civils aéroportuaires sans base légale spécifique.

Technologies de détection disponibles en 2025

Type de capteur	Principe	Avantages	Limites
Radar UAS	Détection des faibles RCS	Portée élevée, tous temps	Les radars ont effectivement du mal à distinguer les petits drones d’oiseaux ou autres objets, d’où les faux positifs
Radiogoniométrie RF	Interception liaisons C2/vidéo	Identification précise	Drones autonomes non détectables
Électro-optique (EO/IR)	Caméras jour/nuit	Confirmation visuelle	Conditions météo, portée limitée
Acoustique	Signature sonore	Coût faible	Pollution sonore environnante

Technologies de neutralisation

- Non-cinétiques :
 - Brouillage RF : Interruption liaison télécommande/vidéo
 - Brouillage GNSS : Perturbation du positionnement
 - Spoofing : Usurpation GPS ou communication pour détourner le drone
- Cinétiques :
 - Filets : Capture physique
 - Drones intercepteurs : Neutralisation active via drone dédié (filet, ramming)
 - Armes à énergie dirigée : Neutralisation sans contact direct (ex. HELMA-P, EMP, micro-ondes)
 - Projectiles tactiques : Tir de précision

VII.2.6 Sécurité liée aux panneaux photovoltaïques

L'ESSENTIEL

- Les **projets solaires** (panneaux photovoltaïques) sur ou près d'un aérodrome sont possibles, mais seulement **s'ils ne dégradent pas la sécurité aérienne** (cadre NIT-PPV DGAC).
- Sont concernés : toute installation dans l'emprise d'un aérodrome public, et tout projet > 2 500 m² à moins de 2 km.
- **Avant toute autorisation d'urbanisme**, le porteur de projet doit se coordonner avec l'exploitant, le service de circulation aérienne (ATC/AFIS) et la DSAC, puis déposer un dossier complet à la DGAC pour avis.
- Le **dossier doit inclure** : plan de situation, analyse de risques, mesures de mitigation, plans techniques, preuve de coordination.
- L'analyse de risques doit montrer que le projet n'impacte pas la sécurité : obstacles, visibilité, alimentation électrique, accès secours, risque animalier, sûreté, intrusions côté piste, etc.



Les installations de panneaux photovoltaïques (PPV) sur les aérodromes ou dans leur environnement proche constituent un enjeu majeur pour la transition énergétique, mais ne peuvent être déployées qu'en préservant la sécurité aérienne dans un cadre défini par une note d'information technique.

Projets concernés

Cela concerne tout projet d'installation de PPV ou d'agrandissement d'un dispositif existant dans les cas suivants :

- Toute installation dans l'emprise d'un aérodrome public.
- Toute installation > 2 500 m² à moins de 2 km des limites de l'emprise.

Exception

Certains projets ou aérodromes sont exclus de ce dispositif. Notamment :

- Les installations sur toiture avec une inclinaison identique à celle de la toiture existante ne sont pas soumises à cette réglementation,
- Les aérodromes privés, hélisturfaces, plateformes ULM, et aérodromes principalement militaires.

Cette note d'information technique (dispositions relatives aux avis de la DGAC sur les projets d'installation de panneaux photovoltaïques dans l'emprise et dans l'environnement proche des aérodromes) détaille les règles et procédures pour installer des panneaux photovoltaïques (PPV) sur ou près des aérodromes. Elle précise les démarches, obligations de coordination, critères d'éligibilité, responsabilités des parties concernées et principaux risques à évaluer afin d'assurer la sécurité et la compatibilité avec l'activité aéroportuaire.

VII.2.7 Sécurité des travaux sur l'aérodrome

- Tout chantier sur l'aérodrome crée un **risque sécurité** (aéronefs, personnel, usagers) et doit être préparé finement.
- **Avant travaux** : coordination formelle entre l'exploitant, les entreprises, l'ATC/AFIS, le SSLIA, etc., pour définir zones impactées, accès, balisage temporaire, restrictions.
- **Pendant travaux** : zone de chantier strictement isolée ; aucun engin ou dépôt dans les zones critiques ; contrôle FOD quotidien.
- **Exploitation** : adaptation des procédures (longueur de piste réduite, trajectoires modifiées...), et information aux usagers via NOTAM / SUP AIP.
- **Sur site** : un représentant de l'exploitant surveille en continu le chantier, peut arrêter les travaux si danger, et valide l'aire avant remise en service.

La réalisation de travaux sur un aérodrome constitue toujours une source potentielle de risques pour la sécurité des aéronefs, des personnels et des usagers. Les opérations peuvent affecter l'intégrité des infrastructures, perturber la circulation des aéronefs ou des véhicules et introduire des obstacles temporaires dans l'aire de mouvement. Afin de prévenir ces dangers et de maintenir un niveau de sécurité optimal, il est impératif que chaque intervention fasse l'objet d'une préparation rigoureuse, d'une coordination étroite et d'un suivi permanent.

Préparation et coordination

Avant le lancement de tout chantier, l'exploitant doit réunir l'ensemble des acteurs concernés (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, entreprises de travaux, services de l'État, AFIS ou contrôle aérien, SSLIA, etc.) afin d'identifier précisément les zones impactées, les modalités de circulation, les mesures de balisage temporaire, les restrictions d'accès et les conditions de coordination entre chantier et exploitation aéronautique.

Mesures de sécurité sur le chantier (non exhaustives) à prévoir par l'exploitant :

- Les zones de travaux doivent être strictement délimitées et isolées de l'aire de mouvement par des clôtures, des marquages, des panneaux ou des balisages lumineux adaptés.
- Tout matériel, engin ou dépôt temporaire doit être maintenu hors des surfaces critiques (pistes, taxiways, bandes de sécurité, zones sensibles radioélectriques).
- Un contrôle quotidien doit vérifier l'absence de corps étrangers (FOD) et la bonne application des dispositifs de protection.

Gestion de l'exploitation

La continuité de l'exploitation impose :

- Une gestion dynamique des restrictions : suspension partielle de l'activité, modification des trajectoires, réduction des longueurs de piste disponibles ou procédures particulières.

- La publication des mesures prévues par voie d'information aéronautique (NOTAM, SUP-AIP) suffisamment en amont pour permettre aux usagers d'adapter leurs opérations.
- La diffusion des consignes particulières aux personnels de l'aérodrome et aux entreprises présentes sur site.

Surveillance permanente

La surveillance du chantier doit être assurée en permanence par un représentant désigné de l'exploitant. Ce dernier veille à la conformité des dispositifs de sécurité, coordonne les échanges avec la tour de contrôle ou l'AFIS et est habilité à interrompre immédiatement les travaux en cas de situation dangereuse. Une inspection complète des aires concernées est obligatoire à la fin de chaque phase de chantier et avant toute remise en service.

VII.2.8 Gestion des FOD

L'ESSENTIEL

- Un **FOD** = tout **objet étranger** présent sur piste / taxiway / aire de trafic qui ne devrait pas s'y trouver (boulon, caillou, bout de pneu, outil, glace, oiseau mort...).
- Un FOD peut provoquer des **dégâts majeurs** sur un aéronef (pneu éclaté, ingestion moteur, etc.) et mener à un accident grave.
- **L'exploitant doit** : inspecter, retirer les FOD rapidement, tracer les trouvailles, prévenir l'émission de nouveaux FOD et intégrer tout ça dans ses procédures.
- Les « FOD Walks » (tournées de ramassage à pied) servent à nettoyer et à sensibiliser tous les acteurs.
- Le **guide UAF & FA « Zéros débris, Zéro soucis »** pour les aéroports certifiés propose des bonnes pratiques pour tous les exploitants d'aérodromes.

Un « Foreign Object Debris » ou « FOD » (débris étrangers) désigne tout objet ou débris présent sur une aire de trafic, une piste, une voie de circulation ou toute autre zone opérationnelle d'un aéroport, qui pourrait représenter un risque pour la sécurité aérienne.

→ **Exemples** : pierres, morceaux de métal, boulons, outils oubliés, déchets, glace, morceaux de pneus, oiseaux morts, etc.

Ces objets ou débris peuvent endommager sérieusement un aéronef (dégâts sur les pneus, ingestion par un réacteur, ...).

Les conséquences peuvent alors être désastreuses, à titre d'illustration selon le rapport final établi par le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA), l'accident du Concorde en 2000 fait suite à une collision entre le pneu avant droit du train principal gauche et une lamelle métallique en titane de 43 centimètres de long, qui provenait du capot de l'inverseur de poussée d'un moteur d'un aéronef ayant décollé de la même piste quelques minutes plus tôt.

Rôle de l'exploitant

- Surveiller l'aire de mouvement, à la recherche notamment de FOD
- Mettre en place un nettoyage rapide et efficace (ramassage, balayage ...)
- Assurer une traçabilité et un traitement des FOD récoltés (possiblement en fonction de leur criticité)
- Sensibiliser les individus évoluant sur la plateforme, à la non-émission de FOD
- Intégrer la gestion des FOD dans ses procédures

→ **Exemple :** des inspections dites « FOD Walk » permettent de ramasser régulièrement débris et objets susceptibles d'être aspirés par les moteurs ou projetés sur les personnes au sol et/ou les infrastructures. Elles sont aussi un formidable outil de sensibilisation des acteurs aéroportuaires.



FOD Walk
(© aéroport de Bordeaux)

VII.2.9 Sécurité des systèmes de l'information Cybersécurité

L'ESSENTIEL

- La numérisation des aéroports crée des **risques cyber** pouvant impacter directement la sécurité et la sûreté des vols.
- Certains exploitants doivent identifier les **systèmes d'information critiques** à protéger contre les cyberattaques ; d'autres peuvent aussi être concernés par la directive NIS2 selon leur taille/activité.
- La **gestion du risque** doit couvrir la confidentialité des informations, l'intégrité des données et la disponibilité des systèmes.
- Les **menaces** doivent être analysées, priorisées et traitées par des mesures de maîtrise des risques.
- Même sans obligation formelle, il est recommandé d'appliquer au minimum les bonnes pratiques de base (ex : hygiène informatique ANSSI).

La digitalisation des activités aéroportuaires expose les plateformes à de nouvelles menaces (intentionnelles ou non), qui nécessitent d'être prises en compte. Une attention toute particulière doit être portée à celles ayant un impact potentiel sur la sécurité aérienne.

Cadre réglementaire

Le Code des Transports prévoit dans son article R. 6342-57 et en application du point 1.7.1 de l'annexe au règlement (UE) 2015/1998 que les exploitants d'aérodrome désignés par le ministre chargé de l'aviation civile dressent une liste des systèmes de technologies de l'information et de l'information critiques à protéger contre les cyberattaques pouvant affecter la sûreté de l'aviation civile.

Il est cependant rappelé qu'outre les aérodromes désignés par le ministre chargé de l'aviation civile, les autres exploitants ne sont soumis à aucune obligation en termes de sécurité de l'information. L'attention du lecteur est toutefois portée sur la **directive NIS2**, directive européenne transposée dans le droit Français, qui impose des mesures de cybersécurité et de notification d'incidents aux gestionnaires d'aéroports qui entrent dans la catégorie entité essentielle ou importante (selon des seuils de taille/activité). Bien que les aérodromes d'aviation générale ne soient généralement pas concernés car en-dessous des seuils, il appartient à chaque gestionnaire de vérifier s'il est concerné par ces obligations.

Analyse des menaces

Une bonne manière d'identifier les menaces potentielles est de considérer les systèmes de l'information intervenant dans des activités en lien avec la sécurité et la sûreté aérienne et d'évoquer les trois caractéristiques suivantes : confidentialité, intégrité, disponibilité. Pour chacun de ces systèmes d'information, que se passe-t-il si :

- La confidentialité des informations est corrompue ?
- L'intégrité des données est perdue (données modifiées accidentellement ou intentionnellement) ?
- L'accès aux données est perdu, momentanément ou indéfiniment ?

Il est ainsi possible de construire un certain nombre de scénarios de menaces, qu'on pourra prioriser selon leur impact et auxquels on peut opposer des mesures de maîtrise des risques.

Bonnes pratiques

- Le **guide d'hygiène informatique de l'ANSSI** offre un socle de mesures pour maîtriser les risques.
- Bien que non obligatoire pour la plupart des aérodromes d'aviation générale, il est conseillé de mettre en place des mesures de protection de base.

VII.2.10 Prévention des actes illicites (sûreté aéroportuaire)

- La sûreté vise à **prévenir les actes illicites** (intrusion, sabotage, terrorisme) sur l'aérodrome : passagers, équipages, personnels, aéronefs, installations.
- L'exploitant décline localement les prescriptions du PNSAC : il organise la sûreté, désigne un référent sûreté, sensibilise les usagers, contrôle les accès et les habilitations.
- Les **aérodromes d'aviation générale et d'affaires sont classés G1 / G2 / G3** : plus le risque est avéré, plus les mesures à mettre en œuvre sont importantes (verrouillage, entraves, contrôle d'accès côté piste).
- Tout **incident de sûreté** (intrusion, bagage suspect, défaillance clôture, menace...) doit être notifié sans délai à l'autorité.
- Le plan **Vigipirate** fixe le niveau de menace (vigilance / sécurité renforcée / urgence attentat) et déclenche des mesures renforcées.
- La **T2S finance les missions régaliennes** de sûreté/sécurité/contrôles environnementaux (Inspection filtrage, contrôle d'accès, SSLIA, surveillance...) via une part payée par chaque passager.

La prévention des actes illicites vise à garantir que l'ensemble des activités menées sur un aérodrome s'inscrivent dans un cadre de sûreté conforme aux exigences nationales et internationales.

Domaines d'application

- **les passagers et les équipages**, par la mise en place de contrôles d'accès et de filtrages adaptés ;
- **les personnels intervenant sur l'aérodrome**, qui doivent être soumis à des enquêtes administratives préalables et disposer d'habilitations spécifiques pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé ;
- **les aéronefs**, protégés contre toute intrusion ou acte de malveillance, qu'ils soient stationnés ou en opération ;
- **les installations et équipements aéroportuaires**, dont la surveillance et la protection sont indispensables au maintien de la continuité des activités.

Rôle de l'exploitant

L'exploitant d'aérodrome joue un rôle central dans la mise en œuvre de ces mesures, en application du Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC).

Il doit :

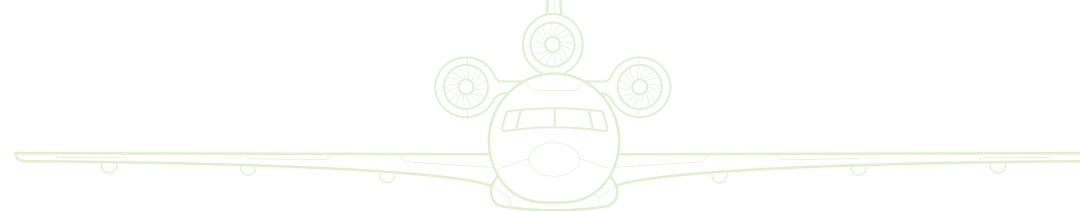
- mettre en œuvre les mesures du PNSAC en veillant à ce que les infrastructures soient conformes aux prescriptions de sûreté, à ce que les procédures de contrôle soient correctement appliquées, et à ce que les personnels concernés soient formés aux exigences réglementaires,
- désigner un **référent sûreté** pour faire le lien avec les autorités et promouvoir la sûreté sur la plateforme.
- s'assurer que chaque groupe d'usagers désigne un **contact sûreté** chargé de la sensibilisation des membres de son groupe et du respect des règles de bon comportement et de bonne gestion. Par exemple, on veillera à la fermeture des hangars et des aéronefs quand ils ne sont pas de service.



Classification des aérodromes

Les aérodromes sont classés en 3 groupes conformément à la circulaire du 06 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires. Suivant le caractère sensible de l'aérodrome, l'exploitant concerné a la charge de mettre en place des mesures plus ou moins lourdes.

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



- **Le groupe G2 :** ce sont les aérodromes considérés comme sensibles localement mais dont l'activité ou l'éloignement d'un grand centre urbain rend excessive l'application des mesures du groupe G3. Néanmoins les mesures sont plus contraignantes que pour le groupe G1 (exemple de la mise en place d'entraves d'aéronefs).
- **Le groupe G3 :** ce sont des aérodromes que des critères objectifs (notamment la proximité immédiate d'une zone très sensible ou la possibilité de décollage d'avions d'un certain poids) conduisent à considérer comme sensibles. Outre les mesures applicables aux aérodromes des groupes G1 et G2, les aérodromes classés en G3 font l'objet de protections poussées en limitant et contrôlant l'accès à l'aérodrome côté piste.

Notification des événements de sûreté

Tout exploitant d'aérodrome - y compris un aérodrome secondaire (non soumis à un volume de trafic élevé, ou ne disposant pas d'un contrôle permanent de sûreté) - est tenu de notifier sans délai à l'autorité compétente tout événement affectant ou susceptible d'affecter la sûreté aérienne. Cela découle de l'obligation de « surveillance et réaction » prévue par le PNSAC.

Les événements à notifier peuvent inclure, entre autres :

- Tentatives d'intrusion dans les zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR)
- Anomalies lors de l'inspection-filtrage (objets prohibés, comportements suspects, bagage non identifié, etc.)
- Défaillances de dispositifs de contrôle d'accès ou de clôture
- Incidents impliquant des personnels habilités (perte de badge, non-conformité, comportement suspect)
- Menaces verbales ou écrites, alerte à la bombe, ou tentative d'acte illicite
- Défaillances systémiques (non-respect des procédures, panne prolongée d'un équipement critique de sûreté)

Plan VIGIPIRATE

Adopté le 1^{er} décembre 2016, il s'agit du nouveau plan gouvernemental de vigilance, de prévention et de protection face aux menaces d'actions terroristes. Ce dispositif décline désormais les risques terroristes en trois niveaux correspondant à trois « Postures Vigipirate » :

- **Vigilance :** niveau permanent
- **Sécurité renforcée :** risque attentat
- **Urgence attentat :** en cas de menace imminente

Le chapitre du plan Vigipirate relatif au domaine d'action « secteur aérien » regroupe une quarantaine de mesures « AIR ». Certaines d'entre elles ont évolué et s'appuient sur les dernières évolutions législatives. Les mesures de base, actives en permanence, regroupent toutes les mesures de sûreté aéroportuaire prévues dans la réglementation Française et européenne. Des mesures additionnelles peuvent être déclenchées pour élever le niveau de sûreté en cas de menace.

Le **tarif de sûreté-sécurité (T2S)** est une composante de la taxe sur le transport aérien de passagers en France, il est appliqué sur chaque passager aérien au départ pour financer les missions régaliennes : contrôles de sûreté, surveillance et protection des installations, secours et lutte incendie, prévention du risque animalier, contrôles environnementaux.

Le T2S est fixé par arrêté ministériel et varie selon la classe des aéroports.

Les aérodromes ou groupement d'aérodromes sont répartis en quatre classes en fonction du nombre d'unités de trafic (UDT) embarquées ou débarquées en moyenne sur les trois dernières années civiles connues sur l'aérodrome ou le groupement d'aérodromes concernés (Art. L. 6328-2 du code des transports).

Classe 1	Aérodromes et groupements d'aérodromes dont le nombre d'UDT est supérieur à 20 000 000
Classe 2	Aérodromes et groupements d'aérodromes dont le nombre d'UDT est compris entre 5 000 001 et 20 000 000
Classe 3	Aérodromes et groupements d'aérodromes dont le nombre d'UDT est compris entre 5 001 et 5 000 000
Classe 4	Aérodromes dont le nombre d'UDT est inférieur ou égal à 5 000

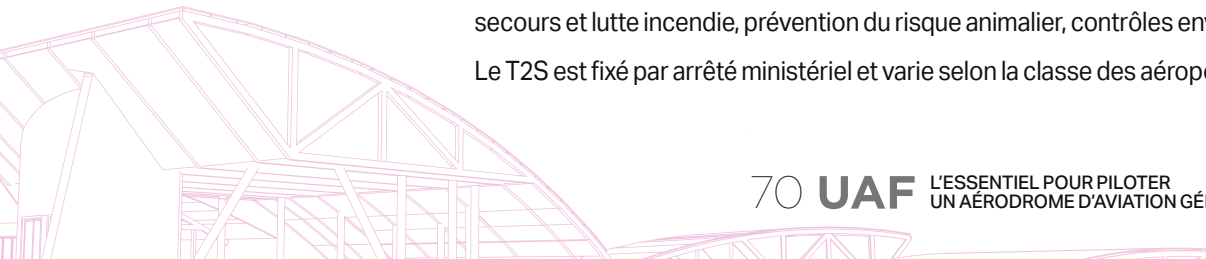
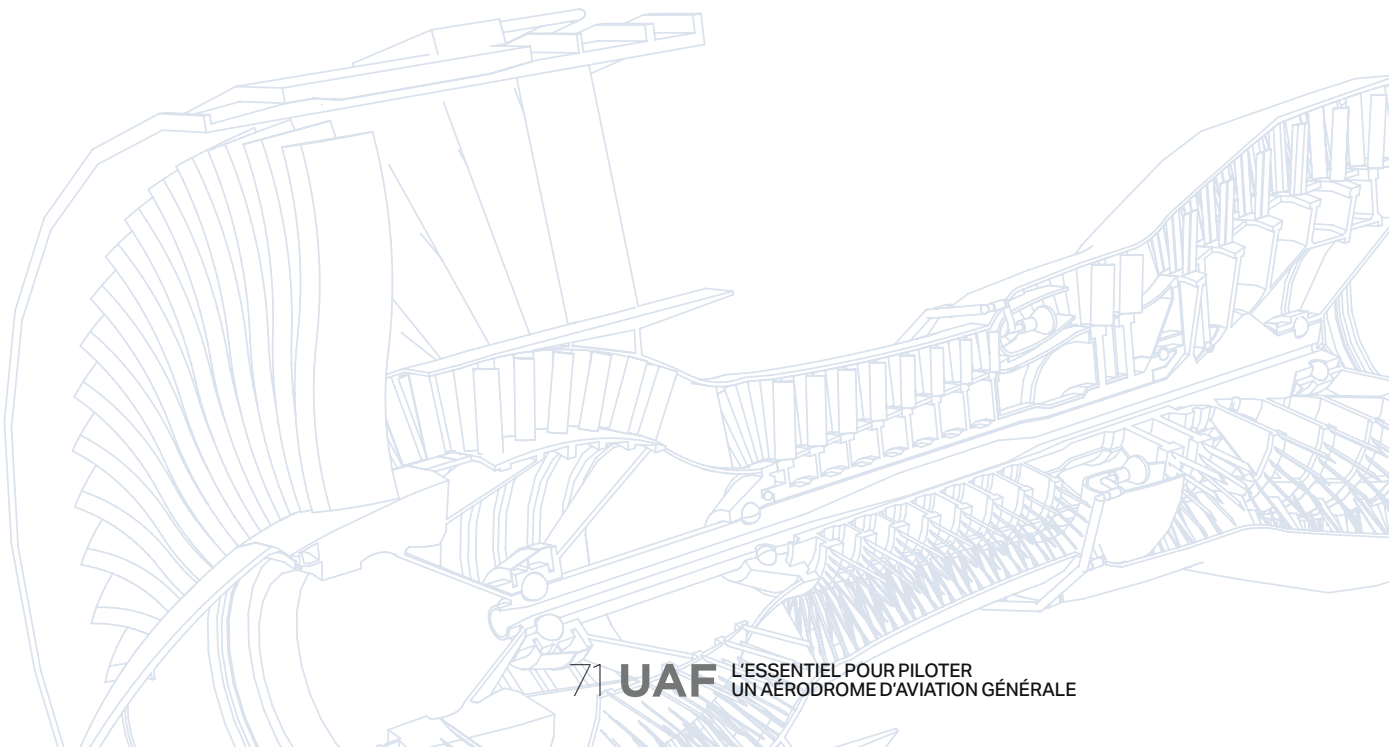
Le montant de T2S est ensuite fixé chaque année par aéroport en fonction des coûts éligibles et du trafic prévisionnel, avec des plafonds par passager (exemple en 2025 : environ 11,80 € par passager pour les aéroports parisiens, jusqu'à 20 € par passager pour les petits aéroports).

Le T2S était précédemment appelé « taxe d'aéroport » jusqu'en 2021, ce terme subsistant parfois dans le vocable commun.

La **péréquation du tarif de sûreté-sécurité (T2S)** est un mécanisme de solidarité financière entre aéroports. Elle vise à compenser les écarts de coûts des missions régaliennes (sûreté, sécurité incendie, contrôle environnemental) qui sont obligatoires mais très coûteuses pour les petits aéroports, surtout lorsque l'on ramène ces coûts au passager.

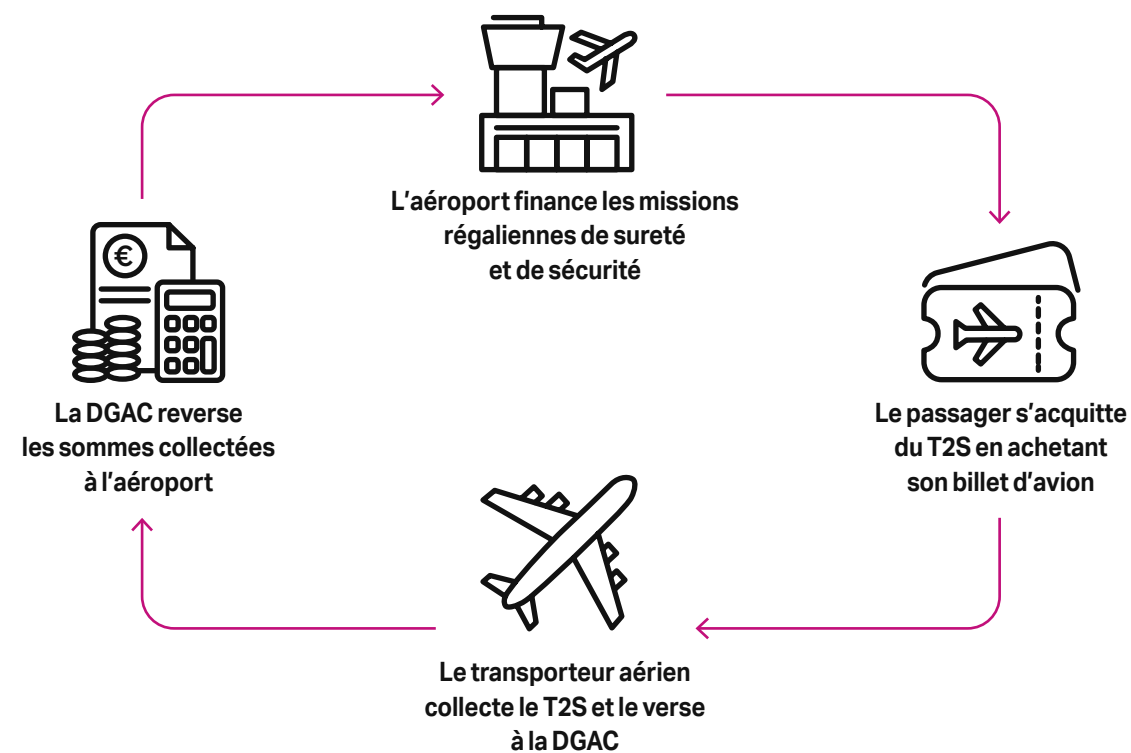
Au T2S s'ajoute donc cette **majoration de péréquation**, en 2025 de **1,25 € par passager**, dont le produit est redistribué aux aéroports des classe 3 et 4.

Pour les aérodromes de classe 4, le T2S est égal à 0 ; ces aérodromes ne bénéficient que des recettes issues du tarif « péréquation aéroportuaire » perçu sur les aérodromes et groupements d'aérodromes des classes 1 à 3.



Ce système évite des disparités trop fortes et garantit le financement et la continuité des missions de sécurité et sûreté sur tout le territoire. Il est encadré par le **Code des impositions sur les biens et services** et géré par la DGAC.

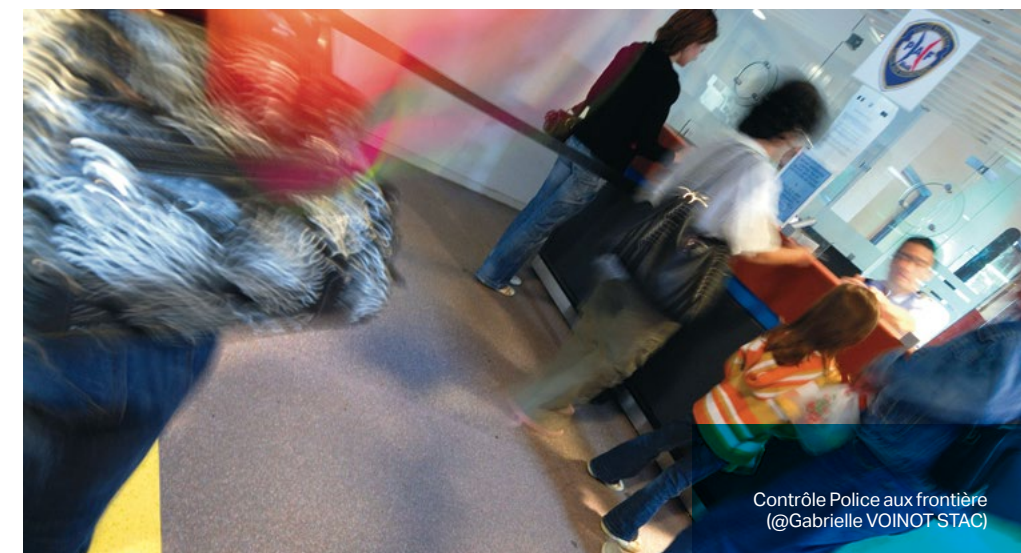
Fonctionnement du mécanisme du T2S



VII.2.11 Contrôle aux frontières

L'ESSENTIEL

- Le **contrôle aux frontières** relève en premier lieu de la **Police aux Frontières (PAF)** ; néanmoins sur beaucoup d'aérodromes d'aviation générale / d'affaires, c'est la Douane qui assure concrètement les contrôles.
- Les contrôles portent à la fois sur les **personnes** (titres de voyage, droit d'entrée/sortie Schengen) et, si besoin, sur les **marchandises** (lutte contre les introductions/exportations illicites).
- L'organisation varie : présence permanente sur certains terrains, déploiement ponctuel sur demande pour des vols internationaux privés, parfois avec préavis.
- L'**exploitant doit fournir les moyens** (locaux, zones sécurisées) et **informer les usagers** des procédures.
- Le **nouveau système EES (Entry/Exit System)** est en cours de déploiement depuis le 12 octobre 2025 et doit être pleinement opérationnel courant 2026 : il enregistre électroniquement les entrées/sorties et les données biométriques des voyageurs non européens aux frontières extérieures Schengen, à la place du tampon manuel.



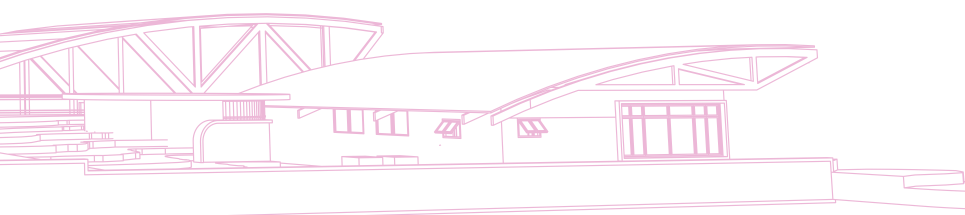
Contrôle Police aux frontières
(@Gabrielle VOINOT STAC)

Autorité compétente

Le contrôle aux frontières sur un aérodrome relève de la compétence de la Police aux Frontières (PAF), qui agit au nom de l'État afin de garantir le respect des règles relatives à l'entrée et à la sortie du territoire national et de l'espace Schengen. Sur les aérodromes d'aviation générale et d'affaires, c'est généralement la Douane qui est chargée de l'exécution des contrôles.

Champs d'application

- Pour les **personnes**, la PAF ou la Douane procède à la vérification des documents de voyage et des titres de séjour, ainsi qu'au contrôle des conditions d'entrée ou de sortie du territoire. Ces vérifications concernent notamment les passagers des vols internationaux ou en provenance/à destination de territoires situés hors espace Schengen.
- Pour les **marchandises**, la PAF peut intervenir en complément des services douaniers afin de détecter et de prévenir toute introduction ou exportation illicite de biens.



Organisation

L'organisation pratique de ces contrôles dépend du niveau d'activité internationale de l'aérodrome. Sur certaines plateformes, la présence permanente du service chargé des contrôles aux frontières est assurée. Sur d'autres, une mise en place ponctuelle peut être organisée en fonction des besoins, à la demande préalable de l'exploitant ou des usagers (par exemple pour des vols privés internationaux). Des préavis peuvent alors être prévus par les autorités compétentes.

Rôle de l'exploitant

Il appartient à l'exploitant d'aérodrome de coopérer avec les services de la PAF / des Douanes afin de :

- mettre à disposition les infrastructures et les moyens nécessaires : locaux adaptés, signalisation, zones de contrôle sécurisées,
- informer les usagers des procédures en vigueur et des éventuelles restrictions imposées par l'autorité compétente.

S
U
S
C
O
U
L

Nouveau système EES

À noter que le système d'entrée-sortie (Entry/Exit System – EES) de l'espace Schengen est entré en vigueur le **12 octobre 2025** et devrait être pleinement opérationnel au **10 avril 2026**. Il vise à moderniser le contrôle aux frontières extérieures des 29 pays de l'espace Schengen en remplaçant le tampon manuel sur les passeports par un enregistrement électronique des données personnelles et biométriques des voyageurs non européens effectuant un court séjour (jusqu'à 90 jours sur une période de 180 jours). EES sera applicable sur les aéroports pouvant accueillir du trafic extra-Schengen, aussi appelés PPF (« Point de Passage Frontalier »).

Le système EES collecte des informations telles que le nom, le numéro de passeport, les dates et lieux d'entrée et de sortie, ainsi que des données biométriques (photo faciale et empreintes digitales). Il permet de détecter les dépassements de durée de séjour, de lutter contre l'immigration irrégulière, la fraude documentaire et les usurpations d'identité, tout en renforçant la sécurité intérieure.

VII.2.12 Mesures de police

Autorité compétente

Le pouvoir de police administrative sur un aérodrome relève exclusivement du préfet.

À ce titre, il prend les mesures de police par voie d'arrêtés préfectoraux sur l'aérodrome concerné, auxquels l'exploitant et les usagers doivent se conformer.

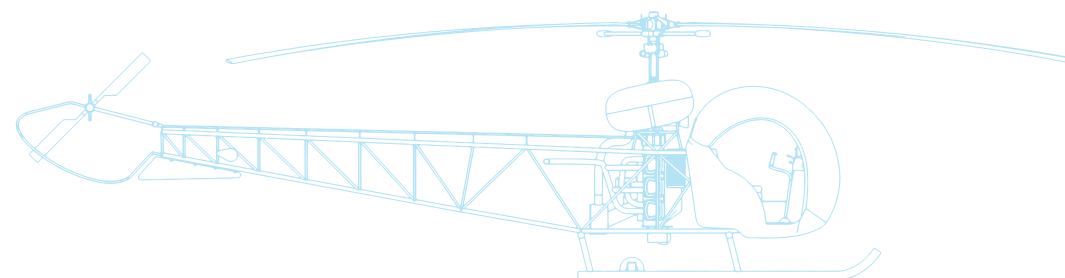
Domaines d'application des mesures de police

- **La circulation et le stationnement** sur les emprises aéroportuaires ouvertes au public, afin d'assurer la fluidité et la sécurité des déplacements.
- **La sécurité publique et aéroportuaire** : prévention des atteintes à l'ordre public, contrôle des accès sensibles et coordination avec les forces de sécurité (gendarmerie des transports aériens, police aux frontières), sécurité des aéronefs...
- **La sûreté aérienne** : contrôle des personnes et des biens accédant aux zones réservées, prévention des actes illicites et application des règles européennes et nationales en matière de sûreté.
- **L'environnement** : limitation des nuisances sonores, gestion des pollutions et application des réglementations relatives à la protection de l'environnement.

Rôle de l'exploitant

Dans le cadre de ces missions, l'exploitant d'aérodrome :

- a l'obligation de coopérer étroitement avec l'autorité préfectorale,
- met à disposition les informations et moyens nécessaires,
- facilite l'intervention des forces de l'ordre,
- veille à ce que ses propres procédures internes (sécurité incendie, gestion des accès, plan d'urgence) soient cohérentes avec les prescriptions édictées par le préfet.



missions de l'exploitant

L'ESSENTIEL

- **L'assistance en escale** (= ground handling) couvre tous les **services à l'avion, aux passagers, aux bagages, au fret et à l'équipage** entre l'arrivée et le départ.
- Ces services sont encadrés (11 catégories : passagers, bagages, piste, carburant, nettoyage, etc.) et nécessitent un agrément valable 5 ans, avec des obligations en sécurité, sûreté, social et environnement.
- Une **permanence d'assistance** peut être organisée sur l'aérodrome pour garantir la disponibilité opérationnelle (embarquement, piste, transport équipage), selon un schéma validé avec l'exploitant et les usagers.
- En aviation d'affaires, l'assistance inclut en plus des **services premium** : accueil VIP, formalités douane/immigration, traitement bagages immédiat, briefing équipage, services sur mesure.
- **L'avitaillement** (stockage et mise à bord du carburant) est une activité d'assistance à haut risque qui impose des procédures strictes de sécurité et de contrôle qualité du carburant.

L'assistance en escale correspond à l'ensemble des prestations fournies à l'avion, à son équipage et à ses passagers lorsqu'il est au sol mais aussi en amont et après le départ du vol. La société d'assistance en escale est communément appelée « assistant » (ou Ground Handler). L'exploitant d'aérodrome peut assurer lui-même les services d'assistance en escale et se conforme alors aux dispositions qui leurs sont applicables.

Catégories de service

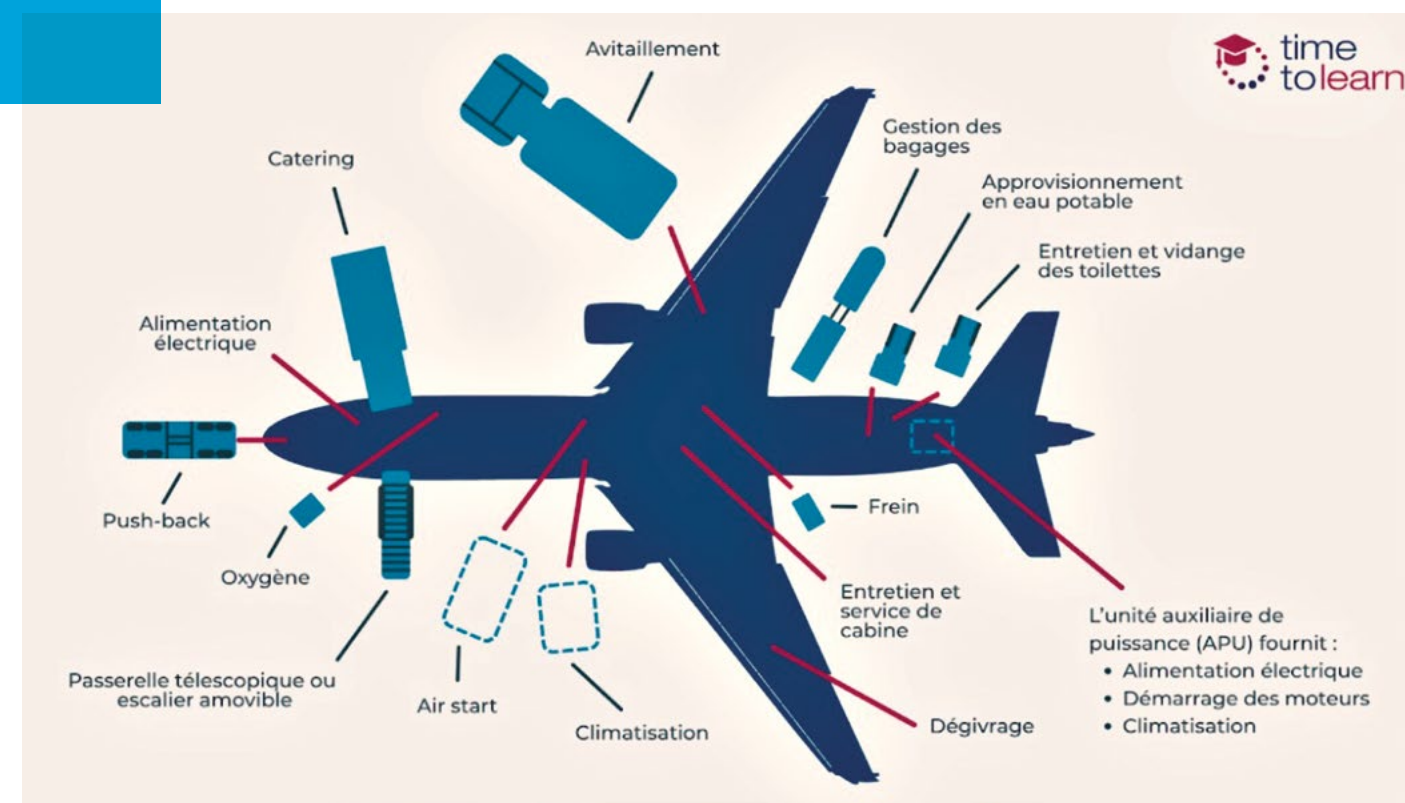
Les services d'assistance en escale sont répartis en 11 catégories :

- l'assistance administrative au sol et la supervision ;
- l'assistance « passagers » ;
- l'assistance « bagages » ;
- l'assistance « fret et poste » ;
- l'assistance « opération en piste » ;
- l'assistance « nettoyage et service de l'avion » ;
- l'assistance « carburant et huile » ;
- l'assistance « d'entretien en ligne » ;
- l'assistance « opérations aériennes et administration des équipages » ;
- l'assistance « transport au sol » ;
- l'assistance « service commissariat ».

Les services associés à chaque catégorie sont spécifiés en annexe de l'article R. 6326-1 du code des transports.

Concrètement, l'assistance en escale inclut notamment :

- **L'assistance à l'aéronef** : guidage au sol (marshalling), stationnement avion, calage, repoussage, avitaillement, dégivrage/antigivrage, nettoyage cabine et soutes, catering, eau potable, vidange toilettes ...
- **L'assistance aux passagers** : enregistrement, embarquement/débarquement, gestion des bagages, transport entre terminal et avion ...
- **La gestion du fret** : chargement/déchargement, manutention et stockage, formalités douanières
- **L'assistance au personnel navigant** : briefing opérationnel, transport équipage...

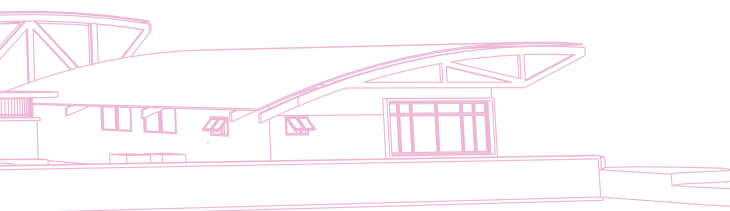


Agrément d'assistance en escale

- Il concerne tous les prestataires de services d'assistance en escale, y compris leurs sous-traitants, que ceux-ci exercent leurs services par ou sans une intervention physique sur l'aérodrome. Il s'inscrit dans le cadre de la régulation économique des prestataires de services d'assistance en escale.
- Il précise notamment les aérodromes sur lesquels le demandeur exerce ou souhaite exercer l'activité.
- Il est valable cinq ans.

La détention de l'agrément engage le prestataire de services d'assistance en escale au respect :

- de la réglementation applicable en matière de droit du travail ;
- de la réglementation applicable en matière de sécurité, et notamment la notification des événements de sécurité conformément au règlement UE n°376/2014 ;
- des règlements et consignes particulières en matière de protection de l'environnement, d'exploitation des infrastructures et installations aéroportuaires, de sûreté, édictées par l'exploitant d'aérodrome ou par l'autorité administrative (Préfet).



Permanence des services

La permanence des services d'assistance en escale désigne la capacité d'un prestataire à assurer, de manière continue ou selon des plages horaires définies, la disponibilité opérationnelle de ses services sur un aéroport. Ces services concernent généralement les opérations en piste et le transport des passagers et de l'équipage le cas échéant, sur les aires de trafic entre l'avion et l'aérogare.

La sélection du ou des prestataires assurant la permanence peut résulter d'un accord entre l'exploitant d'aéroport et les prestataires de service d'assistance en escale sur l'aéroport, d'un accord entre les prestataires qui est ensuite notifié à l'exploitant d'aéroport ou de la procédure décrite dans le R. 6326-32 du code des transports. Les modalités financières de cette permanence assurent une participation équitable et non discriminatoire des prestataires et de l'exploitant concerné.

La désignation du (des) titulaire(s) de la mission de permanence des services d'assistance en escale doit faire l'objet d'une consultation du comité des usagers lorsqu'elle est effectuée conformément à l'article R. 6326-32 du code des transports.

Accueil de l'aviation d'affaires

L'« aviation d'affaires » appartient à l'aviation générale, qui inclut toutes les activités aériennes ne relevant pas du transport public régulier.

Ce secteur englobe donc plusieurs usages :

- le déplacement de passagers et/ou de marchandises dans un cadre professionnel ou privé,
- les services médicaux ou humanitaires, comme l'évacuation sanitaire (EVASAN, ...), le rapatriement de blessés, le transport d'organes ou les transferts interhospitaliers,
- certaines missions de travail aérien, notamment avec hélicoptères,
- toutes les autres prestations de transport public à la demande.

L'aviation d'affaires opère des aéronefs dédiés, tels que des jets ou des hélicoptères, et permet de voyager selon des horaires flexibles, en dehors des lignes commerciales régulières.

Les aéronefs utilisés peuvent appartenir à des compagnies aériennes de jets ou d'hélicoptères, ou à des propriétaires privés.

Dans l'aviation d'affaires, l'assistance inclut spécifiquement :

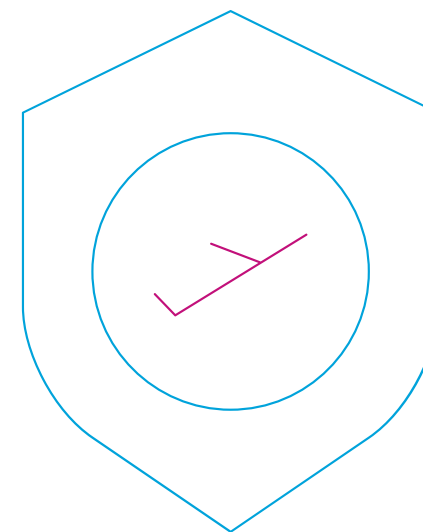
- Accueils passagers : salon VIP, embarquement/débarquement discret et rapide.
- Assistance bagages : prise en charge immédiate, étiquetage et livraison au passager.
- Assistance équipage : briefing météo et NOTAM, plan de vol, réservations et transport vers l'hôtel.
- Services avion : sécurisation de l'aéronef au sol
- Services spéciaux : coordination douanes/immigration en aéroport, coordination exploitant aéroportuaire, restauration sur mesure, presse à bord

Les agents chargés de l'assistance doivent :

- être formés aux spécificités et standards de l'aviation d'affaires,
- appliquer les procédures de sûreté et de sécurité en vigueur,
- assurer un service rapide et discret, adapté aux horaires variables de ce type de trafic.

En France, les prestataires d'assistance en escale doivent se conformer à un ensemble de textes (Directive européenne 96/67/CE, Code des transports, Règlement (UE) 2015/1998...).

Ce corpus de textes garantit un niveau minimal de sécurité, de sûreté et de conformité opérationnelle, applicable quel que soit le type de trafic.



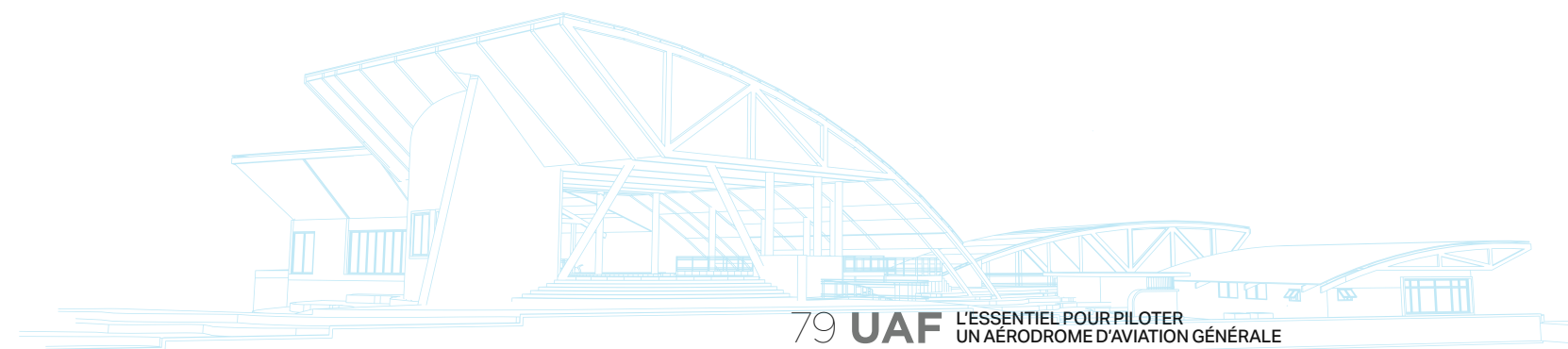
BON À SAVOIR

Un prestataire d'assistance en escale en aviation d'affaires (FBO)

peut également faire le choix de se conformer au référentiel IS-BAH. Cet ensemble de normes leur permet de se distinguer grâce à des bonnes pratiques harmonisées, une culture de sécurité renforcée et un service client optimisé.



Stationnement d'un jet d'affaires à Vannes
(© aéroport de Vannes)



Exigences pour la gestion des carburants aéronautiques

Le stockage et la distribution de carburant destiné à un aéronef constituent une opération d'assistance en escale comportant un certain nombre de risques : incendie, explosion, fuite, etc.

Des procédures de sécurité définies par plusieurs textes nationaux et européens (pour les aérodromes concernés) doivent être respectées pour assurer la sécurité des opérations.

Par ailleurs, le carburant doit satisfaire des critères de qualité afin de garantir la sécurité du vol. Cette exigence s'applique aux entités qui mettent le carburant à bord, en fonction de l'organisation sur l'aérodrome : pétroliers, assistants en escale en charge du carburant, exploitants d'aérodrome réalisant cette mission pour un tiers, ...

L'arrêté du 12 décembre 2000 relatif à l'avitaillement en carburant des aéronefs sur les aérodromes impose à la société distribuant le carburant de disposer de procédures. Pour le stockage et la distribution de carburant au nom d'une compagnie pétrolière, ces procédures couvrent généralement les prélèvements pour le contrôle qualité sur le carburant reçu et stocké (afin d'éviter tout risque de contamination du carburant), la vérification du type de carburant et la confirmation sur le bordereau de livraison, conformément aux exigences applicables.

Les mesures de sécurité lors des opérations d'avitaillement sont également décrites par l'arrêté du 23 janvier 1980 relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburants sur les aérodromes, notamment l'établissement d'un périmètre de sécurité.



Opération d'avitaillement
(© aérodromes d'Auch)

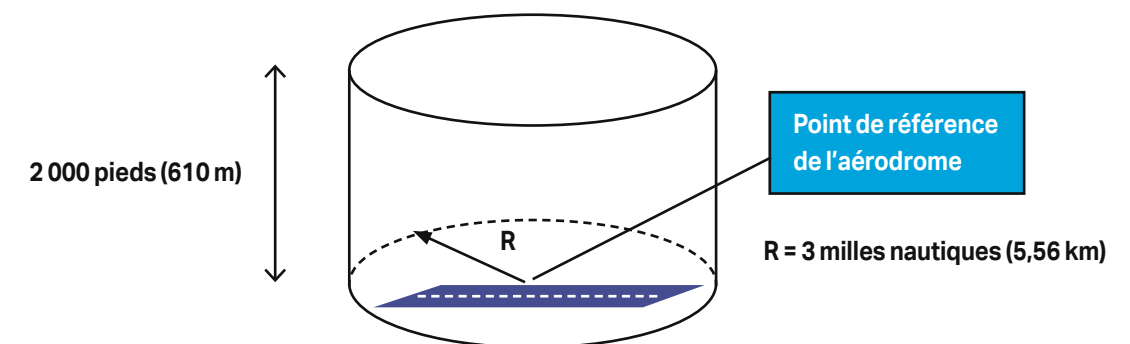
VII.4 AFIS et Navigation Aérienne

VII.4.1 Service AFIS

L'ESSENTIEL

- L'AFIS est un service d'information pour la sécurité des vols aux pilotes sur les conditions de piste, la météo, le trafic connu, les travaux, le risque animalier, etc.
- L'agent AFIS n'autorise pas et n'assure pas la séparation des aéronefs (espacement minimal assuré entre deux ou plusieurs aéronefs) : il ne donne pas d'instructions, le pilote reste responsable de ses décisions et de la séparation.
- C'est une formule plus légère que le contrôle aérien (ATC), adaptée à l'aviation générale, mais le prestataire AFIS reste certifié et surveillé par la DSAC.
- La mise en place d'un AFIS dépend d'une étude de sécurité (trafic, type de vols, complexité locale) et impose des exigences de formation, de moyens techniques et de conformité réglementaire.

Un service AFIS (Aerodrome Flight Information Service) est une équipe opérationnelle de l'exploitant aéroportuaire chargée de fournir aux pilotes des informations utiles à la sécurité des vols sur un aérodrome.



Dessin : volume d'espace dans lequel l'organisme AFIS rend son service

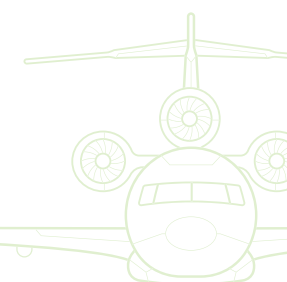
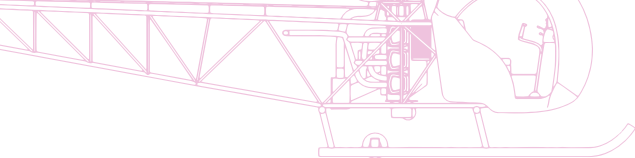
Rôle du service AFIS

Il a pour charge de transmettre :

- L'état de la piste et des aires de manœuvre,
- Les services d'information et d'alertes,
- Le trafic connu à proximité,
- Les conditions météorologiques locales,
- Toute activité particulière pouvant affecter la sécurité (travaux, obstacles, présence d'animaux, etc.).



(@Isabelle ROSSI STAC)



Contrairement à un service de contrôle, l'agent AFIS ne donne pas de clairance (pas d'autorisation, ni d'instruction, ni d'interdiction) à un pilote : il se limite à transmettre des informations à jour sur la base desquelles le pilote prend ses propres décisions. Ainsi, la séparation aéronef-aéronef reste de la responsabilité des pilotes. Ainsi, un aéroport contrôlé relève d'une organisation plus lourde, avec des services ATC alors qu'un aéroport AFIS constitue une formule allégée, proportionnée aux besoins de l'aviation générale. Ces deux prestataires de navigation aérienne sont certifiés et surveillés par la DSAC (Direction de la sécurité de l'Aviation Civile).

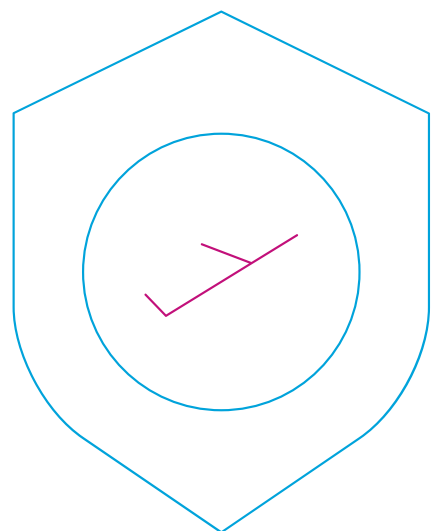
Mise en place et opération d'un service AFIS

L'exploitant et la DGAC définissent conjointement, au cas par cas et sur la base d'une étude de sécurité préalable, si un aéroport a besoin d'un service AFIS selon :

- La nature des vols (aviation légère, vols IFR ou VFR, affrètement),
- Le volume et la complexité du trafic,
- Les caractéristiques particulières de la plateforme (proximité d'obstacles, type de procédures, zones à risque).

Les prestataires AFIS sont certifiés conformément à la réglementation européenne (règlements CE n°550/2004 et CE 2018/1139). Le prestataire AFIS doit :

- S'assurer que les agents AFIS soient correctement formés, habilités et dotés des moyens techniques nécessaires.
- Maintenir une coordination permanente avec la DSAC pour le suivi réglementaire.
- Mettre à disposition des pilotes un service d'information fiable, clair et conforme aux procédures publiées dans l'AIP (Publication d'Information Aéronautique)

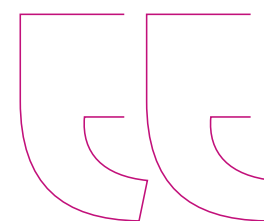


BON À SAVOIR

L'UAF & FA propose sur son site internet un service dédié aux exploitants d'aéroports dotés d'un service AFIS, avec notification des informations utiles et évolutions réglementaires sur ce sujet (<https://www.aeroport.fr/les-afis/>).

De plus un manuel de phraséologie est à la disposition de tous les agents AFIS (<https://www.aeroport.fr/public/page/manuel-de-phraséologie-afis-260>).

VII.4.2 Maintenance des procédures de vol IFR



L'ESSENTIEL

- Une procédure IFR est une trajectoire publiée (AIP) qui permet le départ, l'arrivée ou le transit par instruments, y compris par mauvaise météo (RNP, ILS...).
- Ces procédures doivent être maintenues à jour : revue au moins tous les 5 ans, avec un fichier obstacles récent (< 3 ans), pour vérifier altitudes mini, pentes, minimums publiés, conformité réglementaire.
- Qui est responsable ?
 - S'il y a un service de contrôle (DSNA) sur l'aéroport : la DGAC assure la maintenance.
 - Sinon : c'est l'exploitant.
- L'exploitant doit aussi signaler au SIA toute évolution terrain pouvant impacter les procédures IFR, pour mise à jour de l'info aéronautique.

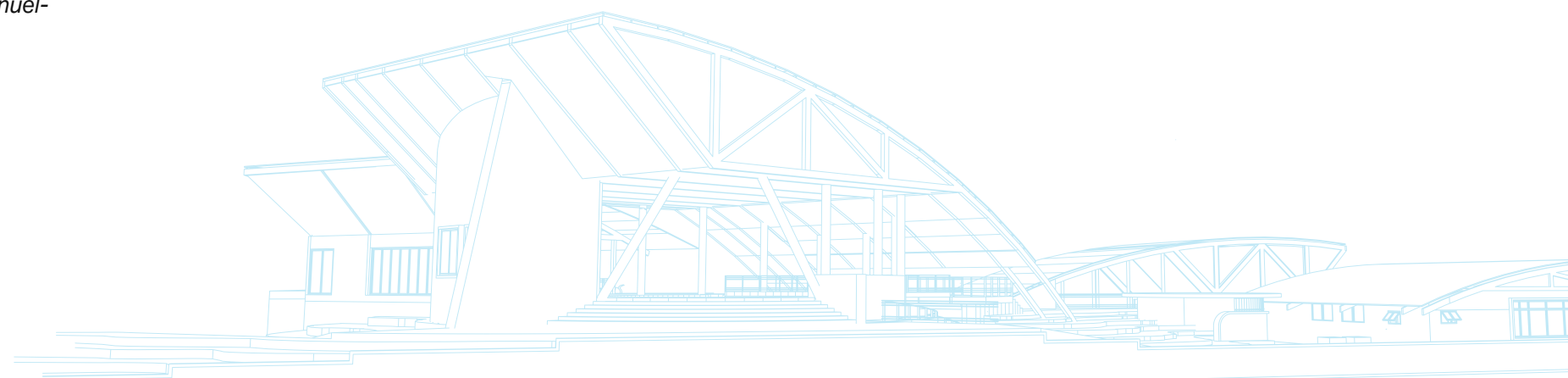
Une procédure IFR est une trajectoire publiée (dans l'AIP France) permettant à un aéronef de décoller, atterrir ou transiter en toute sécurité dans un environnement contrôlé par instruments, même en conditions météorologiques dégradées (comme les procédures d'approche satellitaires (appelées RNP), ou de précision classiques (ILS)).

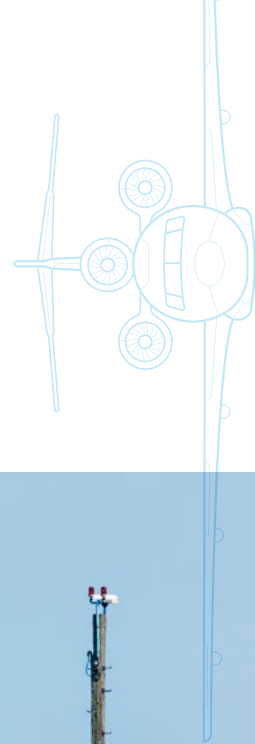
Maintenance des procédures IFR

Les procédures IFR font l'objet d'un suivi et d'une révision périodique afin de garantir que les données qui ont prévalu à leur approbation par la DSAC restent valables. Il s'agit d'une maintenance documentaire et opérationnelle.

Les procédures sont revues, à minima tous les 5 ans, avec un pré requis de disposer d'un fichier obstacle de moins de 3 ans, afin de garantir

- la conformité aux évolutions de la réglementation,
- la validité des critères spécifiques ayant fait l'objet d'une autorisation par l'autorité nationale de surveillance, le cas échéant ;
- l'exactitude des altitudes minimales de franchissement d'obstacle, des pentes de montée et des minimums opérationnels d'aéroport publiés pour les procédures d'approche.





Responsabilités

- Si la DSNA est présente sur l'aérodrome (i.e. un service de contrôle aérien exerce sur la plateforme), la maintenance des procédures IFR publiées incombe à la DGAC.
- Dans le cas contraire, elle revient à l'exploitant.



Balise VOR-DME aérodrome de Poitiers-Biard
(@ Richard METZGER STAC)

Suivi et signalement des évolutions

Le protocole « information aéronautique » de l'exploitant précise les données dont il a la responsabilité de maintenir et de transmettre au SIA (via le SNA local ou le BRIA, suivant le cas) pour mise à jour de l'information aéronautique. Parmi celles-ci figurent les données de terrain utilisées pour concevoir et maintenir les procédures IFR.

Environnement



Le développement durable dans les aéroports repose sur une approche globale visant à concilier performance opérationnelle et responsabilité environnementale et sociétale.

Sur le plan environnemental, la décarbonation des activités, notamment par la réduction des émissions liées aux opérations au sol et aux infrastructures, constitue un axe prioritaire.

Parallèlement, l'adaptation au changement climatique est essentielle pour renforcer la résilience des installations face aux événements extrêmes. Les aéroports s'engagent également dans la préservation de la biodiversité en protégeant les écosystèmes locaux et en intégrant des solutions fondées sur la nature. Enfin, la maîtrise des nuisances sonores demeure un enjeu majeur pour limiter l'impact sur les riverains et améliorer la qualité de vie autour des plateformes aéroportuaires.

On distinguera donc les catégories de mesures suivantes :

- La réduction des émissions de GES, notamment le CO2
- L'adaptation au changement climatique
- La préservation de la biodiversité
- La gestion des nuisances sonores du transport aérien

VIII.1 Réduction des émissions de GES (décarbonation)

L'ESSENTIEL

- Les aéroports ont aussi une **empreinte carbone** (bâtiments, véhicules, activités au sol) : leur décarbonation fait partie de la transition du secteur aérien.
- Le programme volontaire **Airport Carbon Accreditation (ACA)** aide les aéroports à mesurer, réduire et valoriser leurs émissions, quelle que soit leur taille.
- ACA fonctionne par **niveaux progressifs** :
 - **Niveau 1 → 2** : mesurer ses émissions (scopes 1 & 2), puis prouver qu'on les réduit.
 - **Niveau 3 → 3+** : intégrer aussi les émissions des tiers (scope 3) et compenser les émissions directes.
 - **Niveau 4 → 4+** : aligner la trajectoire de réduction sur l'Accord de Paris et compenser les émissions résiduelles.
 - **Niveau 5** : objectif ultime : -90 % des émissions scopes 1 & 2, compensation crédible du reste, et mobilisation des partenaires pour réduire leurs propres émissions.

Face à l'urgence climatique, le transport aérien est particulièrement scruté pour son empreinte environnementale. Si l'attention se porte souvent sur les avions, les infrastructures aéroportuaires jouent elles aussi un rôle dans la transition énergétique. Les aéroports, en tant que points névralgiques de l'aviation, génèrent des émissions de CO2 directes et indirectes liées aux bâtiments, aux véhicules de service et aux activités au sol. La décarbonation de ces plateformes constitue donc un levier essentiel pour réduire l'impact global du transport aérien.

Airport Carbon Accreditation (ACA)

Initiative portée par l'ACI (Airport Council International) et contrôlée par un organisme indépendant, l'ACA permet aux aéroports de mesurer, suivre et réduire leurs émissions, tout en valorisant leurs engagements environnementaux à travers différents niveaux de certification. Basé sur le volontariat, le programme est adoptable par les aéroports du monde entier, quelle que soit leur taille, leur volume de trafic et leur activité principale. Ainsi, les plateformes accueillant un trafic commercial régulier sont tout autant concernées et éligibles que celles tournées vers le fret ou l'aviation générale.

La vocation du programme est l'accompagnement des aéroports vers un objectif de réduction des émissions grâce à la validation de sept niveaux de certification qui permettent de gérer et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

■ Les 7 niveaux d'accréditation du programme ACA

Niveau 1

Mesure de l'empreinte

Étape de base du programme, elle sert à établir un véritable état des lieux des émissions de gaz à effet de serre de la plateforme étudiée. L'on commence par « déterminer les sources d'émission à l'intérieur du périmètre opérationnel de la société aéroportuaire ». Une fois que le recensement est complet, un bilan carbone permet de calculer la balance annuelle des émissions. La rédaction d'un rapport final permet de résumer les actions entreprises lors de cette première étape, de communiquer les résultats du bilan carbone de la plateforme et d'envisager un premier plan de réduction des émissions calculées.

Niveau 2

Gestion en vue d'une réduction de l'empreinte carbone

Le deuxième niveau n'est atteint que si le précédent a été dûment complété. Il permet à l'exploitant d'aller un pas plus loin que la seule comptabilisation : des preuves de l'efficacité du plan de réduction et des données chiffrées de réduction d'émission sur mes scopes 1 et 2 doivent être produites.

Niveau 3

Engagement des tiers dans la réduction de l'empreinte carbone

Les deux premiers niveaux du programme se focalisaient sur les émissions propres à l'exploitant, les émissions de scope 1 et 2. Ce troisième niveau propose d'inclure les émissions des tiers, scope 3, qu'ils soient actifs sur ou autour de l'aéroport afin d'obtenir l'image la plus représentative possible des émissions de gaz à effet de serre liées à la plateforme.

3+

Niveau 3+

Compensation des émissions directes

Certaines des émissions, celles sur lesquelles l'aéroport a un contrôle, sont compensées grâce à des « crédits carbone ».

4

Niveau 4

Transformer les opérations aéroportuaires et celles des partenaires commerciaux pour atteindre des réductions d'émissions absolues

Le quatrième niveau reprend les actions menées dans les étapes précédentes. Son objectif est la définition d'un plan d'action qui permette, sur le long terme, de réduire les émissions de gaz à effet de serre. La stratégie employée devra être alignée sur les trajectoires de réchauffement climatique prévues par l'Accord de Paris. L'exploitant doit également apporter la preuve qu'il incite les utilisateurs tiers de sa plateforme à réduire leurs propres émissions de gaz à effet de serre.

4+

Niveau 4+

Compensation des émissions résiduelles

L'exploitant met en œuvre les actions dictées par tous les niveaux précédents. Le niveau 4+ doit en plus lui permettre de recenser, comptabiliser et compenser les émissions de gaz à effet de serre sur lesquelles il a le contrôle.

5

Niveau 5

Étape finale de l'ACA

Il s'agit du plus haut niveau de certification à date. Il impose de soumettre une empreinte carbone vérifiée couvrant les émissions des scopes 1 et 2, ainsi que toutes les catégories pertinentes du scope 3, conformément au GHG Protocol. Les aéroports doivent réduire d'au moins 90 % les émissions absolues des scopes 1 et 2, mettre en place des mesures crédibles d'élimination du carbone pour compenser les émissions résiduelles (par exemple via le Label Bas-Carbone), et élaborer un plan de gestion du carbone (PGC) décrivant les étapes pour atteindre ces objectifs. Ce niveau exige également un plan de partenariat avec les parties prenantes afin d'impliquer la chaîne de valeur et d'inciter activement les tiers à réduire leurs propres émissions, en suivant des étapes régulières alignées sur les cadres et engagements sectoriels.

VIII.2

Adaptation au changement climatique

Les aéroports, en tant que nœuds cruciaux du transport international, sont particulièrement **vulnérables aux phénomènes climatiques extrêmes** tels que les inondations, les vagues de chaleur et les tempêtes. Ces événements peuvent perturber les opérations aéroportuaires, endommager les infrastructures et affecter la sécurité des passagers et du personnel.

Face à ces enjeux, des **outils** sont mis en place pour accompagner les exploitants d'aérodrome :

Note d'Information Technique du STAC (NIT)

Le STAC et Météo France ont collaboré pour rédiger une note d'information technique (NIT) à propos des vulnérabilités des aérodromes face au changement climatique. Sont décrits les aléas climatiques possibles, dont la fréquence d'occurrence et les effets sont amplifiés par le réchauffement climatique. La NIT explique, entre autres, les conséquences de tels événements sur les opérations des aérodromes et propose des solutions qui permettront aux exploitants de s'adapter afin de limiter les impacts du changement sur leurs activités. Un outil informatique développé par le STAC est accessible en ligne et permettra aux exploitants d'anticiper les risques auxquels ils devront faire face et d'imaginer quelles solutions seront à envisager pour s'en prémunir ou en limiter les conséquences.

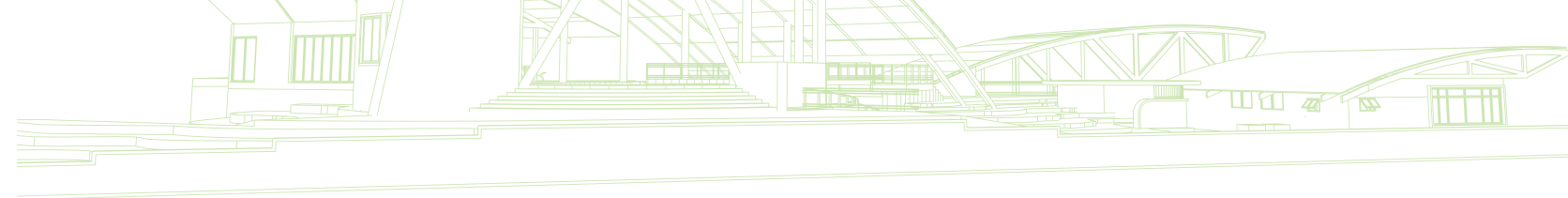
Cahier des charges de l'UAF & FA

Dans le cadre du Plan National d'Adaptation au changement climatique, l'UAF & FA, en collaboration avec la DGAC, a élaboré un cahier des charges de référence pour accompagner les aéroports dans la réalisation de diagnostics d'adaptation au changement climatique. Ce document, fruit d'un groupe de travail conjoint, vise à fournir un cadre méthodologique commun tout en respectant les spécificités locales de chaque plateforme aéroportuaire. Il ne constitue ni une norme réglementaire ni une exigence opposable, mais un outil d'aide à la consultation des bureaux d'études, permettant de gagner du temps et de garantir un certain degré d'homogénéité dans les approches.

VIII.3

Préservation des milieux naturels

- Les aéroports Français couvrent ~460 km² dont ~70 % d'espaces verts : prairies, friches, zones humides... qui abritent une biodiversité parfois menacée.
- Préserver la biodiversité doit rester **compatible avec la sécurité aérienne** (risque animalier, servitudes, sûreté).
- Le « **zéro phyto** » : gestion des espaces verts sans produits chimiques, via fauche raisonnée et entretien alternatif, pour limiter pollution tout en gardant des conditions sûres (visibilité, drainage, maîtrise faune).
- Le **ZAN (zéro artificialisation nette)** limite fortement la création de nouvelles surfaces artificialisées : tout projet d'extension aéroportuaire doit désormais être justifié, planifié avec les collectivités, ou reconnu d'intérêt majeur.
- Des **outils d'accompagnement** existent :
 - guides UAF & FA / STAC (biodiversité, fauche, suivi écologique),
 - label Aéro biodiversité (5 niveaux depuis 2025) qui valorise les plateformes engagées dans la protection de la biodiversité sans dégrader la sécurité des vols.



Les aéroports Français totalisent environ 460 km² de milieux semi-naturels. Plus précisément, en moyenne les plateformes aéroportuaires Françaises sont constituées à environ 70 % d'espaces verts qui constituent des réservoirs de biodiversité. Ces milieux semi-naturels constituent des habitats pour des espèces dont certaines sont parfois classées vulnérables ou menacées sur des listes régionales, nationales ou internationales : prairies mésophiles, saulaies, roselières, friches et zones rudérales. Des zones humides sont également trouvées parmi ces habitats.

La préservation de la biodiversité en aéroport se fait dans le respect des contraintes liées à la gestion des infrastructures aéroportuaires, telles que le risque animalier, les servitudes aéronautiques, les règles de sécurité et de sûreté, etc.

NB : il convient de noter que l'ensemble de ces mesures s'inscrit dans une démarche volontaire des exploitants d'aérodrome de préserver la biodiversité et la sécurité des vols sur leurs plateformes aéroportuaires respectives.

Document UAF & FA : biodiversité en aéroport : comprendre, préserver et agir.

Ce document a pour objectif d'informer et de sensibiliser les gestionnaires d'aéroport ainsi que le grand public aux enjeux de la biodiversité en milieu aéroportuaire. Il met en avant le rôle des aéroports dans la préservation des écosystèmes et propose des pistes d'action pour une gestion durable de ces espaces.

Guide Aéroports zéro-phyto

Ce document présente les principaux leviers clés pour une transition zéro phyto efficace dans les aéroports dans le cadre du projet Aéroports Zéro Phyto de l'UAF & FA.

Le « zéro phyto » en aéroports désigne une gestion des espaces verts et des surfaces aéronautiques sans recours aux produits phytosanitaires chimiques (herbicides, désherbants, etc.).

Concrètement, l'exploitant renonce aux traitements chimiques pour l'entretien des abords de piste, taxiways, clôtures, zones en herbe, etc., et les remplace par des méthodes alternatives : fauche raisonnée, gestion mécanique de la végétation, adaptation des hauteurs d'herbe, contrôle manuel ou thermique des repousses.

L'objectif est double : réduire l'impact environnemental (pollution des sols et de l'eau, atteinte à la biodiversité) tout en maintenant des conditions sûres pour l'exploitation aéronautique, notamment la visibilité, le drainage et la maîtrise du risque animalier.

Guide technique du STAC : Évaluation et suivi de la biodiversité sur un aérodrome (2020).

Dans ce guide, le STAC entend sensibiliser les exploitants aux richesses naturelles que renferment leur plateforme et aux différentes méthodes pour en assurer l'évaluation et le suivi, dans un cadre réglementaire donné. Le document guide l'exploitant dans sa démarche en lui proposant diverses méthodes qui lui permettront d'obtenir un état des lieux précis de la biodiversité de sa plateforme.

Note d'Information Technique du STAC : La fauche sur les aéroports (2024)

Le STAC souhaite, dans ce document, inculquer aux exploitants des méthodes d'entretien des espaces verts qui soient respectueuses de la biodiversité qu'ils accueillent et qui les composent. Sont rappelés quelques bases sur les prairies, leur mode de fonctionnement notamment, et la composition du couvert végétal en général. Des bonnes pratiques de fauches sont complétées par des conseils pour l'élaboration d'un plan de gestion des espaces verts.

« Zéro Artificialisation Nette » (ZAN)

Le ZAN (« zéro artificialisation nette ») impose à la France d'atteindre zéro artificialisation nette des sols en 2050, avec une première étape qui consiste à diviser par deux, entre 2021 et 2031, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par rapport à la décennie précédente.

Cela touche directement les aéroports : toute extension de piste, création de parking avions, zone fret ou hangar consomme du foncier et vient ponctionner le quota d'artificialisation autorisé aux collectivités locales, ce qui peut bloquer ou retarder des projets d'infrastructure. Face à ces contraintes, la DGAC a diffusé en 2024 une note d'interprétation pour les gestionnaires d'aéroports afin d'expliquer comment justifier, calibrer et planifier les projets aéronautiques dans ce nouveau cadre.

La loi prévoit toutefois un mécanisme d'exception : certains projets considérés d'« envergure nationale ou européenne » et présentant un intérêt général majeur — par exemple des infrastructures de transport ou de sécurité — voient leur consommation d'espace mutualisée dans un forfait national de 12 500 hectares pour 2021-2031, au lieu de peser sur le quota régional ou local. Plusieurs projets aéroportuaires figurent déjà dans cette liste nationale, ce qui signifie qu'ils ne seront pas imputés au bilan ZAN des territoires d'accueil.

Concrètement, chaque aéroport doit désormais anticiper très tôt l'impact ZAN de ses futurs travaux (sécurité, maintien de capacité, transition énergétique) et les inscrire dans la planification territoriale, en lien avec l'État et les collectivités, voire chercher leur reconnaissance comme projet d'intérêt majeur lorsque c'est justifiable.

Pollutions

Les activités aéroportuaires (mouvements d'avions, avitaillement, dégivrage, maintenance...) génèrent des risques de pollution de l'air, de l'eau et des sols, ainsi que des déchets spécifiques. Afin de mener une exploitation responsable, les exploitants doivent maîtriser ces impacts afin de réduire les risques.

Ils peuvent pour cela :

- Cartographier les zones à risque et mettre en place un suivi simplifié (points de mesure air/eau/sol prioritaires).
- Rendre étanches et équipées de dispositif de rétention les aires sensibles (dégivrage, maintenance, avitaillement) avec gestion dédiée des eaux.
- Choisir des produits et procédés moins polluants et formaliser des procédures simples pour les manipulations sensibles.
- Organiser une gestion claire des déchets (tri, stockage sécurisé, filières adaptées) et sensibiliser les équipes et prestataires.
- Prévoir un dispositif d'urgence pollution (kits, consignes, numéro d'alerte) et réaliser des exercices périodiques.

Pour aller plus loin : le label Aéro biodiversité

L'association Aéro biodiversité propose aux aérodromes qui le souhaitent d'intégrer un parcours dont la finalité est l'obtention d'un label, qui met en avant leur engagement dans la préservation de la biodiversité de leur plateforme, sans toutefois abaisser le niveau de sécurité des opérations aériennes.

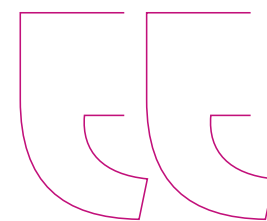
L'obtention du label Aéro biodiversité valorise le travail entrepris par les plateformes aéroportuaires engagées dans la démarche éponyme. Cette démarche a trois objectifs :

- Évaluer la biodiversité de la plateforme aéroportuaire grâce à la science participative ;
- Améliorer la biodiversité et la sécurité par des actions enrichissantes ;
- Promouvoir la biodiversité par des campagnes de promotion et d'éducation

Initialement pensé en 3 niveaux, le label se décline désormais en 5 niveaux depuis 2025.

Ces niveaux sont relatifs aux efforts menés par les aérodromes et aéroports quant au respect de la biodiversité sur le long terme. Le niveau 5 étant attribué aux terrains aéronautiques dont les actions témoignent d'un engagement total et complet dans la démarche. Des critères dits « essentiels » sont nécessaires à l'obtention d'un niveau de label.

VIII.4 La gestion des nuisances sonores du transport aérien



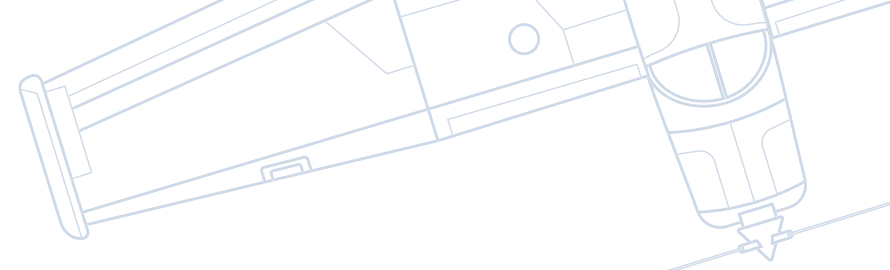
L'ESSENTIEL

- Le **bruit est un enjeu local** : sur les petits aérodromes, la gestion passe surtout par le dialogue avec les riverains plutôt que par des mesures contraignantes.
- Les PEB existent pour certains grands aéroports, mais sur les plateformes à faible trafic on privilégiera des **outils proportionnés** : sensibilisation, chartes du bruit, traitement des plaintes.
- Les **chartes du bruit** (ou chartes environnementales) fixent des engagements partagés : horaires d'entraînement, trajectoires évitant l'habitat, information des riverains.
- **Calypso** est un outil numérique volontaire qui permet aux riverains de signaler les nuisances sonores, d'obtenir une réponse tracée et à l'aérodrome d'analyser les réclamations et d'ajuster ses pratiques.
- **L'approche recommandée** : transparence, écoute, prévention, co-construction avec les élus et usagers plutôt que contrainte uniforme.

La gestion du bruit constitue un enjeu important pour les exploitants d'aérodromes, notamment lorsqu'ils sont implantés à proximité de zones habitées. Pour les plateformes d'aviation générale ou à faible trafic, cette gestion repose avant tout sur le dialogue local et l'adoption de mesures proportionnées, adaptées aux spécificités territoriales.

Une approche territoriale et proportionnée

Les plans d'exposition au bruit (PEB), prévus par le Code de l'urbanisme, sont des outils de planification utilisés pour certains aéroports soumis à une activité significative. Leur élaboration vise à encadrer l'urbanisation autour de ces plateformes, mais elle n'a pas vocation à être généralisée à l'ensemble des aérodromes. Pour les petits aérodromes, la gestion du bruit s'appuie principalement sur la prévention et la concertation locale plutôt que sur des dispositifs réglementaires lourds. Chaque plateforme peut ainsi développer une approche adaptée à sa taille et à son environnement : sensibilisation des usagers, charte du bruit, traitement des réclamations, ou encore participation à des démarches territoriales volontaires.



Des outils et leviers adaptés

Plusieurs leviers concrets peuvent être mobilisés pour concilier activité aéronautique et qualité de vie des riverains :

→ **Les chartes environnementales ou chartes du bruit** : Coconstruites entre les collectivités, les gestionnaires d'aérodrome, les associations d'usagers et les riverains, ces chartes formalisent des engagements réciproques :

- définition d'horaires préférentiels pour les vols d'entraînement,
- consignes de trajectoires pour limiter le survol des zones habitées,
- sensibilisation à la réduction du bruit à la source,
- communication transparente sur les actions menées,
- encourager le renouvellement des flottes (aviation électrique, avions moins bruyants..).

Bien que dépourvues de valeur contraignante, ces chartes constituent un instrument de médiation et de confiance efficace, largement utilisé sur les petits aérodromes.

→ **Outil de dépôt de plaintes par les riverains** : Les riverains peuvent déposer une observation (signalement de bruit ou question) via un portail en ligne dédié pour 13 aérodromes en France à ce jour.

Les données sont centralisées et transmises automatiquement au gestionnaire de ces aérodromes, qui peuvent y répondre directement.

Le système permet une traçabilité complète : chaque demande reçoit un accusé de réception et un suivi visible par le plaignant.

L'aérodrome dispose d'un tableau de bord pour analyser les réclamations, identifier les zones ou horaires les plus sensibles et adapter ses actions de communication ou d'exploitation.

- Intérêt pour les petits aérodromes

→ **L'outil Calypso** : un appui au dialogue et à la transparence - Développé par la DGAC avec le soutien des acteurs du transport aérien.

Pour les plateformes d'aviation générale, Calypso consiste en une classification des avions légers selon leur indice de performance sonore. Cela vise à :

- favoriser le dialogue entre les riverains des aérodromes et les usagers de l'aviation légère.

Même si les propriétaires d'avion ne sont pas obligés de faire classer leur appareil, ils y sont fortement encouragés car l'absence de visibilité sur le bruit émis par leur appareil pourra avoir des conséquences sur son exploitation durant les plages horaires où la gestion du bruit s'avère indispensable. Sur des aérodromes des plages horaires ont été établies, permettant le vol des aéronefs les plus bruyant sur des plages adéquates.

Aujourd'hui, plus de 1 500 avions sont référencés dans la base de données de la DGAC suivant 5 classes acoustiques.

Certaines fédérations aéronautiques (FFA, FFVP) peuvent subventionner des aéroclubs pour l'équipement d'avions légers en dispositifs silencieux. L'attribution de la subvention est souvent conditionnée au gain d'une classe CALYPSO, grâce au nouveau silencieux.

En savoir plus sur Calypso.

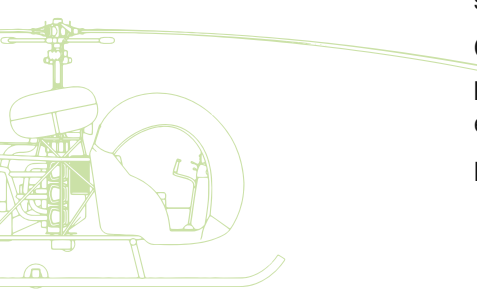
Une démarche pragmatique et évolutive

La réduction des nuisances sonores repose avant tout sur la responsabilisation des acteurs locaux : exploitants, usagers et collectivités.

L'UAF & FA encourage une approche pragmatique, territoriale et concertée, combinant :

- des actions de sensibilisation,
- l'utilisation d'outils simples (comme Calypso),
- et des chartes locales définissant un cadre clair et partagé.

Ces démarches volontaires permettent d'améliorer la cohabitation entre activités aéronautiques et riverains, sans recours systématique à des outils réglementaires conçus pour les grands aéroports.



41. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/calipso-classification-sonore-avions-legers>

Annexes

ANNEXE 1

SYNTHÈSE DES PRINCIPALES RÉFÉRENCES APPLICABLES

Les dispositions exposées dans le présent guide reposent sur les principales sources disponibles à la date de publication et visent à fournir une orientation générale. Toutefois, elles ne constituent pas une liste exhaustive des textes législatifs et réglementaires en vigueur. Il appartient à chaque lecteur de se référer aux textes applicables et aux sources officielles pour s'assurer de la conformité aux obligations légales et réglementaires en vigueur.

II. STATUT JURIDIQUE DES AÉRODROMES

Références sur les catégories d'aérodrome et leur affectation :

- **Code des transports :**
 - Articles L. 6312-1 et suivants et R. 6312-2 et suivants
 - Articles R. 6321-30 et suivants
 - Articles R. 6311-7 et suivants
 - Article D. 6312-17 et suivants et D.6312-31 et suivants

III. LA GESTION AÉROPORTUAIRE ET LES RECETTES AFFÉRENTES

Référence(s) :

- **Code des transports :**
 - Sur les régimes de gestion des aérodromes**
 - Articles L. 6311-1 et suivants et R. 6311-1 et suivants
 - Articles L. 6321-3 et suivants
 - Sur les redevances aéronautiques**
 - Articles L. 6325-1 et R. 6325-1 et R. 6325-4 et suivants
- **Code Général des Collectivités Territoriales**
 - Sur les régimes de gestion des aérodromes**
 - Articles L. 1411-1 et suivants
 - Sur la domanialité publique**
 - Article L. 1311-5

■ Code de la Commande Publique

Sur les régimes de gestion des aérodromes

- Article L. 3211-1

■ Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

Sur la domanialité publique

- L. 2111-1 et suivants
- L. 2122-1 et suivants
- L. 2125-3

IV. LES AIDES PUBLIQUES

Référence(s) :

- Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE) – articles 107 et 108
- Règlement 360/2012, Commission, 25 avr. 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du TFUE aux aides de minimis accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général.
- Règlement (UE) 1407/2013, Commission, 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne aux aides de minimis.
- Règlement (UE) 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE
- Lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (2014/C 99/03)
- Lignes directrices de la Commission européenne concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie (2022/C 80/01)
- Régimes nationaux Français :
 - Régime d'aides exempté de notification SA.111671 relatif aux aides au fonctionnement des aéroports à très faible trafic
 - Régime d'aides exempté de notification SA.111669 relatif aux aides à l'investissement en faveur des aéroports
- Vade-mecum Aides d'État de la Direction des Affaires Juridiques (DAJ) du Ministère de l'Économie et des Finances de 2020

V. RESPONSABILITÉS ET ASSURANCES

Référence(s) :

- Convention L. 6321-3 du code des transports (art. 14)

VI. GUIDE PRATIQUE DE LA FISCALITÉ LOCALE

Référence(s) :

- CGI – Code général des impôts – (Articles 1379 à 1530 bis)
- CGI – Code général des impôts – (Articles 1635 quater A. à 1635 quater T)
- BOFIP – Taxe foncière sur les propriétés non bâties - BOI-IF-TFNB
- BOFIP – Taxe foncière sur les propriétés bâties - BOI-IF-TFB
- BOFIP – Cotisation foncière des entreprises - BOI-IF-CFE

VII. MISSIONS DE L'EXPLOITANT D'AERODROME

VII.1 Les infrastructures

Dégagements aéronautiques :

Référence(s) :

- Articles L. 6350-1 et L. 6351-1 à 5 du code des transports
- Arrêté interministériel du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

Aides visuelles :

Référence(s) :

- Arrêté du 27 août 2024 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes en vigueur le 1^{er} juillet 2025.
- Guides du GT Infrastructures de l'UAF & FA : Positionnement des points d'attente, Marquages et signalisation de l'aire de trafic, Marquages et signalisation temporaires (chantier)

Aides à la navigation aérienne :

Référence(s) :

- Arrêté du 27 août 2024 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes en vigueur le 1^{er} juillet 2025.
- Les servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles sont instituées par les articles L. 54 à L. 56 du Code des postes et des communications électroniques. Les articles R. 21 à R. 26 portent sur la description de ces servitudes et sur l'élaboration du PSR).

Aides météorologiques :

Référence(s) :

- Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision

- Code des transports articles R. 6213-25 à 28
- Arrêté du 27 août 2024 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes en vigueur le 1^{er} juillet 2025.
- Arrêté du 21 septembre 2007 modifié portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne.
- Convention Cadre DGAC/Météo-France du 30 octobre 2008 sur le service météorologique à la navigation aérienne.
- Protocole technique DTA/Météo-France du 22 juillet 2010 d'application à la Convention Cadre DGAC/Météo-France.
- Convention DSNA/Météo-France du 22 juillet 2010 établie en application de la Convention Cadre DGAC/Météo-France.

Entretien de l'aire de mouvement :

Référence(s) :

- Section "Prévention du risque animalier" du Code des transports (D. 6332-29 à D. 6332-46), à jour 16 juin 2024. (Légifrance)
- 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
- Arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement et à la communication de l'état de surface des pistes (aérodromes non certifiés). (Légifrance)
- Arrêté du 27 août 2024 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes en vigueur le 1^{er} juillet 2025.
- Arrêté « TAC » du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe. (Légifrance)
- Arrêté du 13 juin 2024 relatif à la prévention du risque animalier sur les aérodromes. (Légifrance)
- Guides STAC – maintenance du balisage (préventif) et alimentation électrique. (STAC)
- Guide STAC "La fauche sur les aéroports" (résumé technique). (STAC)
- Guide des bonnes pratiques – "Entretien des pistes aéronautiques en herbe et de leurs abords" (STAC)
- Guide technique - "Évaluation et suivi de la biodiversité sur un aérodrome" (STAC)
- Guide UAF & FA : Zéro débris, zéro souci, guide pratique pour les exploitants d'aérodromes : mettre en œuvre ou améliorer un programme de gestion des FOD
- Guide UAF & FA : aéroports en zéro phyto : gérer la transition zéro phyto en contexte aéroportuaire

Homologation et certification des aérodromes :

Référence(s) :

- Article L. 6331-3 du code des transports
- Arrêté du 20 décembre 2021 relatif aux aérodromes entrant dans le champ d'application du règlement (UE) 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 de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et aux conditions par lesquelles l'autorité compétente Française exempte un aérodrome dudit règlement
- Arrêté du 27 août 2024 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes en vigueur le 1^{er} juillet 2025.
- R3-REF-L1-ext Dispositions réglementaires applicables aux aérodromes Français

Création et extension d'infrastructures :

Référence(s) :

- Articles L. 1612-1 à 6, L. 6331-1 à 5 et R. 6331-1 à 5 du Code des transports
- Articles L. 122-1 à L. 122-3-5 (étude d'impact), L. 123-1 et L. 123-2 (enquête publique) + R. 122-2 et tableau annexé + R. 123-2 du code de l'environnement.

Infrastructures réservées aux hélicoptères :

Référence(s) :

- Arrêté du 29 septembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal
- Guide DGAC «souffle rotor des hélicoptères» réalisé en collaboration avec l'UAF & FA

VII.2 Sécurité et Sûreté Aéroportuaire

Mise en œuvre des exigences essentielles :

Référence(s) :

- Règlement (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 de l'Union européenne pour la sécurité aérienne
- Règlement (UE) n°376/2014 concernant les comptes-rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.
- Règlement (UE) n°2015/1018 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés
- Arrêté du 20 décembre 2021 relatif aux aéroports entrant dans le champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018
- Guide organisations ECCAIRS 2
- Incidents : Notification, analyse et suivi DSAC édition juin 2024
- Guide : "Incidents : notification, analyse et suivi"
- Guide classification du risque des comptes-rendus d'événements de sécurité
- Guides techniques A, B, C et D élaborés par la DSAC, couvrant la conception, l'exploitation, la maintenance et la gestion des risques.

SSLIA :

Référence(s) :

- Code des transports – Articles L. 6332-3 et D. 6332-9 à D. 6332-28
- Arrêté ministériel du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aéroports.
- Arrêté du 30 décembre 2025 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aéroports
- Guide TRA UAF & FA
- Note d'information technique SSLIA du STAC
- NIT Propriétés et performances des émulseurs
- NIT Émulseurs SLIA – Méthodes d'essai

Prévention du risque animalier :

Référence(s) :

- Code des transports - Articles L. 6332-3 et D. 6332-29 à D. 6332-46
- Arrêté du 13 juin 2024 relatif à la prévention du risque animalier sur les aéroports
- Guide technique STAC : Méthodologie du risque animalier sur les aéroports
- Guide : Recommandations pour renseigner les comptes-rendus d'événement animalier
- Guide STAC "La fauche sur les aéroports" (résumé technique). (STAC)
- Guide technique - "Évaluation et suivi de la biodiversité sur un aéroport" (STAC)
- Bulletin statistique "Collisions animales" par année, du STAC

Information aéronautique :

Référence(s) :

- Arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique
- Guides SIA (Espace PRO FDA sur sia.aviation-civile.gouv.fr) : "Guide de la demande de mise à jour de l'AIP", "Guide de la demande de SUP AIP", "Guide de la demande de NOTAM"

Gestion des drones :

Référence(s) :

- Le Règlement (UE) 2021/664 établit le cadre réglementaire U-Space pour permettre des opérations denses/complexes de drones via des services numériques (identification en réseau, geo-awareness, information de trafic, surveillance de conformité), fournis par des USSP en coordination avec l'ANSP.
- Règlement d'exécution (UE) 2019/947 du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;
- Règlement délégué (UE) UE 2019/945 du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord ;
- Code des transports - Dispositions pénales (articles L. 6232-1 et suivants)
- Arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord (remplace l'arrêté du 17 décembre 2015);
- Arrêté du 2 janvier 2023 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données (ZICAD).
- Guide DSAC «Drones à proximité des aéroports»

Sécurité liée aux panneaux photovoltaïques :

Référence(s) :

- Note d'Information Technique NIT-PPV-v6 de la DGAC

Sécurité des travaux sur l'aéroport :

Référence(s) :

- Arrêté du 27 août 2024 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aéroports en vigueur le 1^{er} juillet 2025.
- Guide DSAC relatif à l'exécution de travaux sur les aéroports (DSAC)
- Guides du GT Infrastructures de l'UAF & FA : Marquages et signalisation temporaires (chantier)

Gestion des FOD :

Référence(s) :

- Guide UAF & FA : Zéro débris, zéro souci, guide pratique pour les exploitants d'aérodromes : mettre en œuvre ou améliorer un programme de gestion des FOD

Cybersécurité :

Référence(s) :

- Règlement (UE) 2015/1998 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
- Règlement d'exécution (UE) 2023/203 de la Commission du 27 octobre 2022 portant modalités d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences en matière de gestion des risques liés à la sécurité de l'information susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne
- Règlement délégué (UE) 2022/1645 de la Commission du 14 juillet 2022 portant modalités d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences relatives à la gestion des risques liés à la sécurité de l'information susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne
- Code des transports – Article R6342-57
- Cadre Conformité Cyber France (3CF) (DSAC)
- Guide hygiène informatique ANSSI
- Guide UAF & FA cybersécurité à l'intention des dirigeants d'aéroports « l'aéroport cyber »
- Parcours UAF & FA de sensibilisation à la cybersécurité

Prévention des actes illicites (sûreté aéroportuaire) :

Référence(s) :

- OACI – Annexe 17 : Sûreté – Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite
- Règlement (UE) 300/2008 du 11 mars 2008 relatif à la sûreté de l'aviation civile
- Règlement (UE) 2015/1998 (mesures de mise en œuvre du règlement 300/2008)
- Code des transports – Articles L. 6341-1 à L. 6342-4 et R. 6341-1 et suivants
- Arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile
- Circulaire du 6 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires
- RECUEIL DGAC : Sommaire de la réglementation applicable dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
- Liste des guides sûreté DSAC validés
- Charte des bonnes pratiques – Sécurité et sûreté aéroportuaire (DGAC – UAF & FA)
- Site de la DGAC : AIRBAG (Articles Interdits ou Réglementés dans les Bagages)

Contrôles aux frontières :

Référence(s) :

- Règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 établissant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen)
- Règlement (UE) 2017/2226 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2017 établissant un système d'entrée/sortie (EES) pour l'enregistrement des données d'entrée et de sortie et des refus d'entrée concernant les ressortissants de pays tiers franchissant les frontières extérieures de l'Union

- Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile (CESEDA)
- Arrêté du 24 octobre 2017 relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes

Mesures de police :

Référence(s) :

- Code des transports – Article L. 6332-2
- Arrêté préfectoral de chaque plateforme

VII.3 Assistance en escale

Référence(s) :

- Règlement (UE) 2015/1998 établissant les mesures détaillées de sûreté aérienne pour la protection des aéronefs, du fret, des installations, et des personnes.
- Réglementation (EU) 20/2025 qui imposera aux prestataires d'assistance au sol la mise en place de Système de Management de la Sécurité, manuels opérationnels, formation continue, avec application complète en mars 2028
- Exigences essentielles du R. 1139/2018 concernant le stockage et la distribution du carburant, Annexe VII, 2.1 (g) Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome (si l'aérodrome est sous champ européen)
- Directive européenne 96/67/CE établissant les règles d'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'UE
- Code des transports : articles L6326-1 et suivants encadrant les conditions de fourniture des services d'assistance (autorisations, agrément)], Articles R. 6326-39 à R. 6326-51 pour l'agrément
- Décret 2020-1077 relatif aux services d'assistance en escale
- Arrêté du 23 janvier 1980 relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburants sur les aérodromes
- Arrêté du 12 décembre 2000 relatif à l'avitaillement en carburant des aéronefs sur les aérodromes
- Autorisation d'exercer les services d'assistance en escale – précise les conditions d'autorisation et la convention d'occupation du domaine public.
- Guide DSAC « Assistance en escale et sécurité des vols » (DSAC)
- Norme IS-BAH : International Standard for Business Aircraft Handling
- Bulletin TARMAC de la DSAC janvier 2022, Retour d'expérience sur les comptes rendus d'événements de sécurité des assistants en escale relatif à l'avitaillement en carburant.

VII.4 AFIS et Navigation Aérienne

Service AFIS :

Référence(s) :

- Règlement (UE) 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 de l'Union européenne pour la sécurité aérienne
- Règlement (CE) n°550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (« règlement sur la fourniture de services »)
- Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic

42. L'Espace PRO FDA est accessible après avoir créé un compte sur sia.aviation-civile.gouv.fr/customer/account/create/

- aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision
- Arrêté du 13 avril 2022 relatif à la qualification et à la formation des personnels assurant le service d'information de vol et le service d'alerte pour la circulation d'aérodrome sur un aérodrome
 - Arrêté du 28 avril 2020 relatif à la certification des prestataires de services de la navigation aérienne mettant en œuvre des services AFIS
 - Arrêté du 23 avril 2025 désignant les prestataires de services d'information de vol d'aérodrome
 - « Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS » (MACAFIS) et ses annexes

Maintenance des procédures de vols :

Référence(s) :

- Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017, notamment modifié par le règlement (UE) 2020/469 du 14 février 2020 en ce qui concerne la fourniture des services de conception des procédures de vol aux instruments
- Arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments

VIII. ENVIRONNEMENT

VIII.1 Réduction des émissions de GES (décarbonation)

Référence(s) :

- Regulation (EU) 2023/2405 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 on ensuring a level playing field for sustainable air transport (ReFuelEU Aviation)
- Regulation (EU) 2023/1804 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU
- Décret n° 2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire
- Programmations pluriannuelles de l'énergie (PPE)
- Feuille de route Française de décarbonation du transport aérien
- Destination 2050
- Application Manual (Airport Carbon Accreditation — Application Manual)

VIII.2 Adaptation au changement climatique

Référence(s) :

- Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC)
- Note UAF & FA : Adaptation des infrastructures aéroportuaires au changement climatique
- Note d'information technique du STAC : Vulnérabilité des aérodromes face au changement climatique (2025)

VIII.3 Préservation des milieux naturels

Référence(s) :

- Stratégie National Biodiversité (SNB)
- Guide technique du STAC : Évaluation et suivi de la biodiversité sur un aérodrome (2020).
- Note d'Information Technique du STAC : La fauche sur les aéroports (2024)
- Document UAF : biodiversité en aéroport : comprendre, préserver et agir. Guide Aéroports zéro-phyto

VIII.4 La gestion des nuisances sonores du transport aérien

Référence(s) :

- Articles L. 112-3 à L. 112-17 du Code de l'urbanisme
- Articles R. 6321-30 à D. 6321-40 du Code des transports
- Articles R. 571-58 à R. 571-65 du code de l'environnement (PEB)
- Articles R. 123-7, L. 123-1, L. 123-2, L. 123-6 du Code de l'environnement (enquête publique)
- 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
- Arrêté du 17 juillet 2024 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore

ANNEXE 2

CALENDRIER FISCALITÉ LOCALE RÉCAPITULATIF

Date Limite	Taxe Concernée	Nature de l'Échéance	Action Requise
2 ^e jour ouvré après le 1 ^{er} mai	CFE	Déclaration de modification	Déposer le formulaire 1447 M-SD si un changement est intervenu en N-1 (surface, etc.).
Env.15 juin	CFE	Paiement du 1 ^{er} acompte	Payer 50 % de la CFE N-1 si elle était > 3 000 €. Le paiement est dématérialisé.
Fin Août / Début Sept.	TFPB & TEOM	Réception de l'avis	Consulter l'avis d'imposition dans votre espace professionnel sur impots.gouv.fr .
15 Octobre 2025	TFPB & TEOM	Paiement	Payer le solde de la taxe foncière. Les prélèvements s'étalent de janvier à octobre en cas de mensualisation.
Env. 15 Décembre	CFE	Paiement du solde	Payer le montant total de la CFE de l'année, déduction faite de l'acompte. Le paiement est dématérialisé.
31 Décembre	Toutes les taxes	Date limite de réclamation	ACTION CLÉ : Date butoir pour contester les impositions payées l'année N-1
31 Décembre	CFE	Déclaration de création	Déposer le formulaire 1447-C pour tout établissement créé l'année en cours.
Dans les 90 jours après achèvement	TFPB & TA	Déclaration de travaux	Déclarer la fin des travaux pour la TFPB et la TA

ANNEXE 3
TABLEAU COMPARATIF DES SURFACES À DÉCLARER

	TAXE FONCIERE (TF) Surface réelle, utilisée pour calculer la surface pondérée.	TAXE D'AMENAGEMENT (TAM) Surface taxable, aussi appelée surface de la construction.
Définition de base	La surface est mesurée au sol, entre les murs ou les séparations.	Il s'agit de la somme des surfaces de plancher closes et couvertes, calculée à partir du nu intérieur des façades.
Hauteur sous plafond	Sans condition	Seules les surfaces ayant une hauteur sous plafond supérieure à 1,80 mètre sont prises en compte.
Prise en compte des murs	La surface est calculée à l'intérieur des murs (entre les murs ou séparations).	La surface est calculée au nu intérieur des façades, ce qui inclut l'épaisseur des murs intérieurs et cloisons.
Éléments déduits de la surface	Les vides et les trémies (correspondant aux cages d'escalier et d'ascenseur) sont déduits de la surface de plancher.	Les vides et les trémies (correspondant aux cages d'escalier et d'ascenseur) sont déduits de la surface de plancher.
Parkings et stationnements	Les parkings sont évalués distinctement. Les parkings couverts ou en sous-sol sont pondérés, tandis que ceux non couverts sont traités comme des dépendances bâties isolées.	Les surfaces de stationnement closes et couvertes sont incluses dans la surface taxable. Celles qui sont extérieures ou non closes sont taxées sur une base forfaitaire par emplacement. Les surfaces aménagées au-dessus ou en-dessous des immeubles sont exonérées.

En résumé, la **différence fondamentale** réside dans le mode de calcul :

- Pour la **Taxe Foncière**, on part de la surface brute de chaque élément pour ensuite la **pondérer** en fonction de son utilité afin d'obtenir une base d'imposition reflétant une valeur locative théorique.
- Pour la **Taxe d'Aménagement**, on calcule une **surface de plancher unique et non pondérée**, qui sert de base à un calcul forfaitaire destiné à financer les équipements publics liés à l'urbanisation.

Cette distinction explique pourquoi les surfaces à déclarer pour un même projet de construction peuvent être significativement différentes pour ces deux impôts.

ANNEXE 4
FORMULAIRES USUELS EN FISCALITÉ LOCALE

Taxe Concernée	N° de Formulaire	Usage / Objet de la Déclaration	Délai de Dépôt
TFPB	6660-REV	Déclaration de modification pour les locaux professionnels (méthode tarifaire).	90 jours après achèvement.
TFPB	6701 (Modèle U)	Déclaration pour les établissements industriels (méthode comptable).	90 jours après achèvement.
CFE	1447-C-SD	Déclaration initiale de cotisation foncière des entreprises	31 décembre de l'année de création (N).
CFE	1447-M-SD	Déclaration de modification de la consistance des locaux.	2 ^e jour ouvré suivant le 1 ^{er} mai de l'année (N).
CET (CFE + CVAE)	1327-CET-SD	Demande de plafonnement en fonction de la valeur ajoutée (PVA).	31 décembre de l'année suivant l'imposition (N+1).
TA	6840-SD	Déclaration d'achèvement et de conformité des travaux (DAT).	90 jours après achèvement.

ANNEXE 5
LEXIQUE DES TERMES

Accident : Un événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel une personne est mortellement ou grièvement blessée, l'aéronef subit des dommages importants, ou l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Acte administratif : Un acte authentique en la forme administrative est un acte juridique par lequel une personne publique (commune, département, État, établissement public) constate une opération immobilière — comme une acquisition, un échange ou une cession — sans recourir à un notaire, mais avec la même valeur qu'un acte notarié.

Selon l'article L. 1311-13 du Code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) :
« Les acquisitions, échanges et cessions d'immeubles ou de droits réels immobiliers des personnes publiques peuvent être constatés par des actes passés en la forme administrative, qui ont les mêmes effets et la même force probante que les actes notariés. » Les modalités de rédaction, de signature et de publicité de ces actes sont précisées par le décret n° 2008-479 du 20 mai 2008, qui prévoit notamment leur enregistrement et leur publication au service de la publicité foncière.

Ainsi, l'acte authentique en la forme administrative permet à une personne publique de sécuriser juridiquement une opération immobilière tout en conservant la force probante et exécutoire d'un acte notarié.

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

Aéronef : Tout appareil permettant la navigation aérienne, à l'exclusion des aéronefs à voilure tournante (hélicoptères) et des aérostats (montgolfières) dans le cadre de ce guide.

Affectataire : Administration civile ou militaire de l'État désignée par arrêté ministériel pour assurer la surveillance administrative d'un aérodrome.

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

Aire de mouvement : Partie d'un aérodrome servant aux décollages, atterrissages et à la circulation des aéronefs à la surface. Elle comprend l'aire de manœuvre et l'aire de trafic.

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

Approche classique : Procédure d'approche aux instruments utilisant des aides radio conventionnelles au sol, sans recourir à la navigation par satellites ou à des systèmes de gestion de vol avancés.

Approche de précision : Procédure d'approche aux instruments qui utilise des aides à la navigation fournissant un guidage à la fois latéral et vertical.

Assistance en escale : Ensemble des prestations fournies à un aéronef, à son équipage et à ses passagers lorsqu'il est au sol.

Aviation générale : Ensemble des activités aériennes civiles ne relevant pas du transport public régulier de passagers, de fret ou de courrier.

Bande de piste : Aire préparée entourant une piste, destinée à réduire les risques de dommages en cas de sortie de piste d'un aéronef et à protéger les aéronefs qui la survolent.

Code de référence de l'aérodrome : Code composé d'un chiffre et d'une lettre qui définit les règles applicables à l'infrastructure (pistes, voies de circulation, etc.) en fonction des dimensions et de la distance de référence de l'aéronef le plus exigeant accueilli.

Convention L. 6321-3 : Convention signée entre l'État et la collectivité propriétaire d'un aérodrome afin de fixer les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion de l'infrastructure.

Culture juste : Principe visant à favoriser la notification d'événements de sécurité en créant un environnement où les personnels ne craignent pas de sanctions pour leurs actions ou décisions, tout en ne tolérant pas la négligence grave ou les violations délibérées.

Décollage par faible visibilité : Procédure permettant à un aéronef de décoller alors que la visibilité au sol est réduite.

Dégagements aéronautiques : Surfaces virtuelles autour des pistes d'un aérodrome qui doivent rester libres de tout obstacle pour garantir la sécurité des vols.

Délégation de service public : Contrat par lequel une collectivité publique confie l'exploitation d'un service, comme la gestion d'un aérodrome, à un tiers, public ou privé, dans le respect d'une procédure de mise en concurrence.

Distance de référence : Longueur minimale nécessaire au décollage d'un aéronef à sa masse maximale certifiée, au niveau de la mer, dans des conditions atmosphériques standards et en air calme.

Exploitant d'aérodrome : Personne en charge de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de l'aérodrome.

Foreign Object Debris (FOD) : Tout objet ou débris étranger présent sur une aire de mouvement (piste, taxiway, aire de trafic) et susceptible de causer des dommages à un aéronef.

Hélistation / Hélisurface : Infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères.

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

Niveau de protection (SSLIA) : Classification d'un aérodrome (de 1 à 10) déterminant le niveau des moyens du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs requis, basé sur la taille et la fréquence des mouvements des aéronefs accueillis.

Obstacle : Tout objet, fixe ou mobile, temporaire ou permanent, qui est situé sur une aire de circulation des aéronefs, qui dépasse une surface de protection des vols, ou qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

Piste : Aire rectangulaire aménagée sur un aérodrome terrestre, servant au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Piste à vue : Piste qui n'est pas dotée de procédure de vol aux instruments.

Piste aux instruments : Piste dotée d'au moins une procédure de vol aux instruments (approche ou départ).

Point d'attente avant piste : Emplacement matérialisé sur une voie de circulation où les aéronefs et véhicules doivent s'arrêter avant d'entrer sur la piste, afin de protéger celle-ci et les surfaces de limitation d'obstacles.

Redevances aéronautiques : Redevances perçues par le gestionnaire en contrepartie des services publics aéroportuaires rendus aux usagers, comme l'usage des installations pour l'atterrissage, le décollage et le stationnement.

Redevances extra-aéronautiques : Recettes issues d'activités commerciales ou domaniales sur l'emprise de l'aérodrome (commerces, parcs automobiles, etc.), distinctes des redevances pour services rendus aux aéronefs.

Régie directe : Mode de gestion par lequel la collectivité publique propriétaire assure elle-même, avec ses propres moyens, l'exploitation de l'aérodrome.

Sécurité : Concerne la maîtrise des risques liés à l'aménagement, au fonctionnement et à l'usage des équipements et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs.

Servitudes : Ensemble des contraintes juridiques ou techniques imposées aux terrains et constructions situés à proximité d'un aérodrome, afin de garantir la sécurité des opérations aéroportuaires.

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

Sûreté : Concerne la prévention des actes d'intervention illicite, comme le terrorisme ou la criminalité, sur une plateforme aéroportuaire.

Valeur Locative Cadastreale (VLC) : Base d'imposition servant au calcul des impôts locaux (taxe foncière, CFE), qui représente le loyer annuel théorique que la propriété pourrait produire.

Voie de circulation : Voie aménagée sur un aérodrome pour la circulation à la surface des aéronefs, assurant la liaison entre les différentes parties de l'aire de mouvement (pistes, aires de trafic, etc.).

ANNEXE 6

LEXIQUE DES CODES ET ACRONYMES

- **ACA :** Airport Carbon Accreditation
- **ACI :** Airport Council International
- **ADR :** Aérodrome
- **AFIS :** Aerodrome Flight Information Service (Service d'information de vol d'aérodrome)
- **AIC :** Circulaire d'information aéronautique
- **AIP :** Aeronautical Information Publication (Publication d'Information Aéronautique)
- **AIRAC :** Aeronautical Information Regulation And Control (Réglementation et contrôle de l'information aéronautique)
- **AIXM/XML :** Aeronautical Information Exchange Model / eXtensible Markup Language
- **ALS :** Aviation Légère et Sportive
- **ANSP :** Air Navigation Services Provider
- **ANSSI :** Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information
- **AOT :** Autorisation d'Occupation Temporaire
- **ATC :** Air Traffic Control (Contrôle de la circulation aérienne)
- **ATS :** Air Traffic Services (Services de la circulation aérienne)
- **BEA :** Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile
- **BER :** Bassin d'Emploi à Redynamiser
- **BGTA :** Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens
- **BMJ :** Bulletin de mise à jour (amendement) à l'AIP
- **BRIA :** Bureau Régional d'Information Aéronautique

- **BVLOS** : Beyond Visual Line of Sight (Vol hors vue)
- **CAP** : Circulation Aérienne Publique
- **CCCG** : Cahier des Clauses et Conditions Générales
- **CET** : Contribution Économique Territoriale
- **CFE** : Cotisation Foncière des Entreprises
- **CGI** : Code Général des Impôts
- **CGPPP** : Code Général de la Propriété des Personnes Publiques
- **CHEA** : Conditions d'Homologation et d'Exploitation des Aérodrômes
- **CoCoEco** : Commissions Consultatives Économiques
- **COT** : Convention d'Occupation Temporaire
- **CT** : Code des Transports
- **CTR** : Control Traffic Region (Zone de contrôle)
- **CVAE** : Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises
- **DAT** : Déclaration d'Achèvement et de Conformité des Travaux
- **DDT/DDTM** : Direction Départementale des Territoires / et de la Mer
- **DGAC** : Direction Générale de l'Aviation Civile
- **DGFIP** : Direction Générale des Finances Publiques
- **DROM** : Départements et Régions d'Outre-Mer
- **DSAC** : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
- **DSAC-IR** : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Interrégionale
- **DSNA** : Direction des Services de la Navigation Aérienne
- **DSP** : Délégation de Service Public
- **DTA** : Direction du Transport Aérien
- **EASA** : European Union Aviation Safety Agency (Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne)
- **ECCAIRS** : European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
- **EES** : Entry/Exit System (Système d'entrée-sortie)
- **ENAC** : École Nationale de l'Aviation Civile
- **EVASAN** : Évacuation Sanitaire
- **FAA** : Federal Aviation Administration (Administration fédérale de l'aviation – USA)
- **FBO** : Fixed-Base Operator (Prestataire d'assistance en escale pour l'aviation d'affaires)
- **FDA** : Fournisseur de Données Aéronautiques
- **FOD** : Foreign Object Debris (Débris d'objet étranger)
- **FRR** : Zone France Ruralités Revitalisation
- **GES** : Gaz à Effet de Serre
- **GNSS** : Global Navigation Satellite System (Système mondial de navigation par satellite)
- **GRF** : Global Reporting Format
- **GTA** : Gendarmerie des Transports Aériens
- **IFR** : Instrument Flight Rules (Règles de vol aux instruments)
- **ILS** : Instrument Landing System (Système d'atterrissage aux instruments)
- **IS-BAH** : International Standard for Business Aircraft Handling

- **MACAFIS** : Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS
- **NIS2** : Network and Information Security Directive 2
- **NIT** : Note d'Information Technique
- **NOTAM** : Notice to Airmen (Avis aux navigateurs aériens)
- **OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- **PAPI** : Precision Approach Path Indicator (Indicateur de trajectoire d'approche de précision)
- **PAF** : Police aux Frontières
- **PAX** : Passagers
- **PEB** : Plan d'Exposition au Bruit
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- **PNACC** : Plan National d'Adaptation au Changement Climatique
- **PNSAC** : Programme National de Sécurité de l'Aviation Civile
- **PPF** : Point de Passage Frontalier
- **PPV** : Panneaux Photovoltaïques
- **PSA** : Plan de Servitudes Aéronautiques
- **PSCA** : Prestataire de Services de la Circulation Aérienne
- **PSR** : Plan de Servitudes Radioélectriques
- **PVA** : Plafonnement en fonction de la Valeur Ajoutée
- **RGEC** : Règlement Général d'Exemption par Catégorie
- **RNP** : Required Navigation Performance (Performance de Navigation Requise)
- **SAMU** : Service d'Aide Médicale Urgente
- **SDIS** : Service Départemental d'Incendie et de Secours
- **SGS** : Système de Gestion de la Sécurité
- **SIA** : Service de l'Information Aéronautique
- **SIEG** : Services d'Intérêt Économique Général
- **SMS** : Système de Gestion de la Sécurité (Safety Management System)
- **SNA** : Service de la Navigation Aérienne
- **SNIA** : Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
- **SPRA** : Service de Prévention du Risque Animalier
- **SSI** : Sécurité des Systèmes d'Information
- **SSLIA** : Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs
- **STAC** : Service Technique de l'Aviation Civile
- **SUP AIP** : Supplément à l'AIP
- **TA / TAM** : Taxe d'Aménagement
- **TAP** : Taxe d'Archéologie Préventive
- **TEOM** : Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères
- **TFPB** : Taxe Foncière sur les Propriétés Bâties
- **TFPNB** : Taxe Foncière sur les Propriétés Non Bâties
- **TRA** : Task Resource Analysis
- **TSB** : Taxe sur les Surfaces de Bureaux
- **UAF & FA** : Union des Aéroports Français & Francophones Associés

FICHE RÉFLEXE EN CAS D'ACCIDENT / INCIDENT AÉRONEF

1

- 2

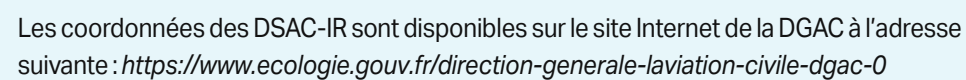
→ Si l'événement a lieu sur l'aérodrome

- Si l'événement a lieu hors aérodrome

- 3

4

- **Sécuriser la zone** : Interdire l'accès au public et aux non-autorisés.
- **Préserver les preuves** : ne rien déplacer sauf nécessité absolue pour sauver des vies.
- **Consigner les témoignages** des personnes présentes.
- **Informer les usagers de la plateforme** et, si nécessaire, suspendre temporairement les opérations aéronautiques.
- **Mettre en œuvre une cellule de crise le cas échéant.**
- **Gérer les sollicitations médiatiques et politiques.**



NOTES



L'essentiel
pour piloter
un aérodrome

GUIDE PRATIQUE

**UAF
& FA**

**UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS**

Date de publication :
Septembre 2026

**Union des Aéroports Français
& Francophones associés (UAF & FA)**
35 rue Vaugelas - 75015 Paris
Tél. 01 40 65 98 68