

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE  
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS  
INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE  
RECHERCHE DU TRANSPORT AÉRIEN (IFURTA)

---

« La simplification de la réglementation locale des  
aérodromes français »

Mémoire pour l'obtention du Master II Droit et Management du Transport Aérien

par

Charly PETURAUD

Sous la direction de Madame Le Professeur LABORDE DIT BOURIAT

Et

Monsieur Gilles RAYMOND

*Année universitaire 2021-2022*



# REMERCIEMENTS

---

Je souhaite adresser mes sincères remerciements aux personnes ayant participé à la réalisation de ce mémoire ainsi qu'à mon épanouissement personnel lors de cette année.

En premier lieu, je remercie la DSAC/SE pour m'avoir accordé sa confiance en m'engageant en alternance au sein de la division sûreté.

Mes remerciements se tournent plus particulièrement vers Monsieur Gilles RAYMOND et Madame Pascale VERAÏN, respectivement chef et adjoint au chef de la division sûreté, pour tout le temps consacré à mes interrogations et leur bienveillance indéniable. Je les remercie également pour toutes les missions qui m'ont été confiées lors de cette année. Aussi, je remercie Madame Sandrine FERRIER, inspectrice de sûreté, pour la collaboration efficace sur la refonte de la réglementation des aérodromes secondaires dans les départements du ressort de la DSAC/SE.

Également, je souhaite remercier l'ensemble de la division sûreté de la DSAC/SE pour leur bonne humeur et leur gentillesse tout au long de l'année.

Je tiens à remercier l'ensemble des agents des différentes DSAC/IR qui ont contribué à la bonne réalisation de ce mémoire par la transmission de leurs données.

En outre, je remercie Madame Gwendolynne BRETAGNE, adjointe au chef de la division sûreté de la DSAC/CE et intervenante à l'IFURTA, pour le temps accordé lors de notre entretien ainsi que pour sa disponibilité lors de la réalisation de ce mémoire.

Je souhaite remercier Monsieur Christophe BRUNI-YAHIA, adjoint au chef de la division aéroport et navigation aérienne et chef de la division transport aérien, pour son apport considérable sur ce mémoire concernant les problématiques de sécurité des aérodromes et également pour sa sympathie.

Je remercie aussi, Monsieur Gilles DARBOS, chef de la division aéroport et navigation aérienne, pour ses conseils et sa bonne humeur permanente.

Enfin, je souhaite remercier Madame Julie LABORDE, directrice du mémoire et du Master II et l'ensemble de l'équipe pédagogique, pour leur disponibilité et leur suivi. Je remercie pareillement, l'ensemble des intervenants à l'IFURTA pour la qualité de leur enseignement.

Que tous soient assurés de mon respect et ma profonde gratitude.

# SOMMAIRE

---

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>PARTIE I - LES AÉRODROMES PRINCIPAUX.....</b>	<b>13</b>
TITRE I - LA SIMPLIFICATION NECESSAIRE DE LA REGLEMENTATION LOCALE.....	13
<i>CHAPITRE I - LE CADRE RÉGLEMENTAIRE.....</i>	<i>13</i>
<i>CHAPITRE II – L'ÉVOLUTION NÉCESSAIRE DES ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX RÉGISSANT LES MESURES DE POLICE .....</i>	<i>21</i>
TITRE II - LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DE LA SIMPLIFICATION .....	38
<i>CHAPITRE I - LE PROJET RÉGLO : UNE INITIATIVE ENCOURAGEANTE MAIS INADÉQUAT..</i>	<i>38</i>
<i>CHAPITRE II - LA CREATION D'UN GROUPE DE TRAVAIL AD HOC.....</i>	<i>44</i>
<b>PARTIE II - LES AÉRODROMES SECONDAIRES.....</b>	<b>51</b>
TITRE I - UNE RÉGLEMENTATION AMBIVALENTE.....	51
<i>CHAPITRE I - DE LA SÉCURITÉ À LA SÛRETÉ : LA PRÉDOMINANCE DES MESURES DE SÉCURITÉ SUR CES PLATEFORMES .....</i>	<i>51</i>
<i>CHAPITRE II - UNE RÉGLEMENTATION PARFOIS INSATISFAISANTE.....</i>	<i>64</i>
TITRE II - LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ JURIDIQUE PAR L'HARMONISATION D'INITIATIVES SIMPLIFIÉES.....	70
<i>CHAPITRE I - LES PRÉMICES D'UNE EVOLUTION : L'INITIATIVE DE LA DSAC/CE.....</i>	<i>70</i>
<i>CHAPITRE II - LA SIMPLIFICATION SUBSTANTIELLE DE LA DSAC/SE : LE PROJET D'UN ARRETE PREFECTORAL COMMUN A TOUS LES AERODROMES SECONDAIRES DU DÉPARTEMENT .....</i>	<i>74</i>
<i>CHAPITRE III - L'HARMONISATION DES INITIATIVES DES DSAC/SE ET DSAC/CE : LES MISSIONS DU GROUPE AD HOC ETENDUES AUX AERODROMES SECONDAIRES.....</i>	<i>83</i>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>87</b>

# TABLE DES ABREVIATIONS

---

ACI	:	Airports Council International
ANA	:	Aéroports et Navigation Aérienne
CE	:	Commission Européenne
DIV	:	Division
DGAC	:	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC	:	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
GTA	:	Gendarmerie des Transports Aériens
IATA	:	International Air Transport Association
IR	:	InterRégional
MPA	:	Mesures Particulières d'Application
OACI	:	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PAF	:	Police Aux Frontières
RDD	:	Régulation et Développement Durable
SUR	:	Sûreté
UE	:	Union Européenne

# INTRODUCTION

---

« *Je simplifie mais il faut toujours simplifier les choses pour mieux les comprendre* »<sup>1</sup>.

Ces mots attribués par Pierre JOUVE à l'ancien Président de la République Française, Jacques CHIRAC, reflète la nécessité de simplifier pour gagner en clarté et à fortiori en intelligibilité.

**1. Remarques liminaires** - Ainsi, on peut appliquer cette vision au cadre normatif. En effet, les mesures élaborées doivent être claires, intelligibles pour gagner en effectivité. Cependant, il faut prendre garde à ne pas simplifier les normes de manière excessive pour ne pas porter atteinte à la sécurité juridique. Dès lors, un équilibre est à trouver. Tel sera l'apport de ce mémoire sur la simplification et l'harmonisation de la réglementation locale des aéroports français.

**2. Définitions** - L'aviation civile, c'est-à-dire tout ce qui relève de l'aviation non militaire, doit être régie par des normes strictes du fait des particularités de son domaine. C'est ainsi que le droit aérien, défini par le Professeur Léopold PEYREFITTE comme « *l'ensemble des règles juridiques qui régissent les rapports juridiques nés de l'utilisation des aéronefs quelles que soient leurs formes* »<sup>2</sup>, joue un rôle indispensable dans la bonne viabilité de ce secteur. En effet, dans ce domaine plus que dans d'autres, les normes juridiques doivent être efficaces et permettre de garantir la sécurité au sens large de l'aviation civile. Ainsi, de nombreuses règles vont être élaborées sur les aéroports, qui représentent l'un des acteurs principaux de l'aviation civile car « *Every flight begins at the airport* »<sup>3</sup>. De plus, ces règles doivent être continuellement améliorées pour une réglementation toujours plus efficace.

Dans cette étude, nous allons nous focaliser uniquement sur la réglementation locale des aéroports français et la simplification, l'harmonisation qui lui est afférente. Pour appréhender au mieux notre recherche, il semble important de définir nos axes d'analyses.

---

<sup>1</sup> P. JOUVE, *Portrait total*, Carrère GF, 1987

<sup>2</sup> L. PEYREFITTE, « *Chaque vole commence par un aéroport* » ; Transport aérien – Généralités, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis, Fasc. 905, 9 avril 2018, n°2, p.1

<sup>3</sup> Devise de l'ACI Europe

## A – Aérodrômes

L'article L6300-1 du Code des transports dispose que « *constitue un aéroport tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. L'emprise d'un aéroport s'étend aux installations annexes que celui-ci peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs* ». Ceux-ci sont identifiés par le code IATA de l'Association internationale du transport aérien - pour certains aéroports - et/ou le code OACI de l'Organisation de l'aviation civile internationale - pour l'intégralité des aéroports.

On a souvent tendance à faire la distinction entre un aéroport que l'on définit comme une infrastructure développée et un aéroport qui correspondrait à une infrastructure élémentaire. En revanche, pour les besoins de notre analyse, il convient de rappeler que lorsqu'on évoque les aéroports, on inclut également les aéroports. En effet, selon le dictionnaire Le Larousse, l'aéroport est défini comme « *une installation destinée au trafic aérien public, permettant la réception et l'envoi des aéronefs assurant leur entretien, leur service et leur garage ainsi que l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises* »<sup>4</sup>. On remarque que cette définition entre pleinement dans le champ d'application *ratione materiae* de l'article L6300-1 du Code des transports et que l'aéroport constitue une forme d'aéroport destiné à accueillir du transport commercial de passagers ou de fret.

## B - Règlementation locale

Pour appréhender la définition de la réglementation locale, il convient avant toute chose de rappeler le principe de hiérarchie des normes. C'est un classement instauré par le juriste Autrichien Hans KELSEN<sup>5</sup> selon lequel les lois (au sens large du terme) sont subordonnées les unes aux autres, la norme suprême étant le bloc de constitutionnalité. En dessous de cette norme suprême, on retrouve respectivement le bloc de conventionnalité, le bloc de légalité et enfin le bloc réglementaire.

Notre analyse se polarisera donc à travers ce dernier niveau de la pyramide de Kelsen<sup>6</sup> qui se compose des actes réglementaires, des décisions administratives individuelles – DAI -et des actes non normatifs – directives, circulaires, etc.

---

<sup>4</sup> Larousse, (s. d.), Aéroport, *Dictionnaire en ligne*. Consulté le 03 mars 2022 sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/a%C3%A9roport/1343>

<sup>5</sup> Hans KELSEN (11 octobre 1881 - 19 avril 1973)

<sup>6</sup> H. KELSEN, *Théorie pure du droit*, LGDJ, La pensée juridique, 1999

Au sein des actes réglementaires, on y retrouve les décrets et les arrêtés. En revanche, il convient d'exclure les décrets et les arrêtés ministériels car ce sont des décisions émanant du pouvoir exécutif central qui ne correspondent pas au caractère local de notre sujet.

La réglementation locale se limite donc aux arrêtés pris à l'échelle locale, ceux-ci pouvant se décliner en deux formes. La première forme correspond au pouvoir que disposent les collectivités territoriales d'édicter des règlements sous forme d'arrêtés lorsque la loi le prévoit<sup>7</sup> (arrêtés municipaux, arrêtés départementaux, arrêtés régionaux). La seconde correspond à la réglementation instaurée localement par les préfets des départements et des régions au travers des arrêtés préfectoraux. Le préfet est un représentant de l'État dans les collectivités territoriales<sup>8</sup> et selon l'article 72 de la Constitution, il « *a la charge des intérêts nationaux, du contrôle administratif et du respect des lois* ». Il a donc des fonctions distinctes de celles des représentants des collectivités territoriales.

L'article L6332-2 du Code des Transports prévoit que la police des aéroports est exercée par le représentant de l'État dans le département, c'est-à-dire le préfet. Comme notre analyse se focalise uniquement sur les mesures de police applicables sur les aéroports, nous nous concentrerons sur les arrêtés préfectoraux.

### **C – Mesures de police**

« *La police administrative est une activité de l'administration publique dont la finalité est le maintien de l'ordre public, soit en en prévenant les atteintes, soit en y mettant fin, dans le respect des libertés* »<sup>9</sup>. Elle se distingue de la police judiciaire qui vise à « *constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs* »<sup>10</sup>. La police administrative se décline sous deux formes, la police administrative générale et la police administrative spéciale.

On parle de pouvoir de police administrative générale lorsque l'autorité de police use de son pouvoir, sur un territoire défini, à destination de toute activité ou de toute

---

<sup>7</sup> Fiche thématique, « Qu'est-ce que le pouvoir réglementaire local ? », *Vie publique*, 22 février 2021, disponible sur <https://www.vie-publique.fr/fiches/20113-quest-ce-que-le-pouvoir-reglementaire-local>, consulté le 24 février 2022.

<sup>8</sup> Vie publique, « Quelle est la fonction d'un préfet ? », *Fiche thématique*, 25 janvier 2021, disponible sur [<sup>9</sup> Fiches d'orientation, « Police administrative - Mai 2022 », \*Dalloz\*, 24 mai 2022,](https://www.vie-publique.fr/fiches/20169-quelle-est-le-role-dun-prefet#:~:text=Le%20pr%C3%A9fet%20est%20le%20repr%C3%A9sentant,et%20du%20respect%20des%20lois,consulté le 25 février 2022.</a></p></div><div data-bbox=)

<sup>10</sup> Article 14 du Code de procédure pénale



personne sans texte prévoyant un mandat spécial<sup>11</sup>. Elle est exercée par le Premier ministre, le préfet et le maire.

À contrario, la police administrative spéciale désigne un pouvoir exercé par l'autorité administrative après avoir reçu une habilitation de la part d'un texte précis. Elle suit un but d'ordre public spécial. Cette police va donc viser seulement une partie des administrés. C'est cette dernière police administrative qui est applicable au sein de la réglementation des aéroports français du fait de l'habilitation octroyée aux préfets par l'article L6332-2 du Code des transports.

### **D – La simplification corroborée par une harmonisation**

La simplification et l'harmonisation sont des termes usuels. La simplification correspond à une action permettant de rendre plus simple. Il faudra comprendre par simplification l'action de rendre plus intelligible la réglementation et non pas d'en assouplir sa portée, ce qui perdrait tout son intérêt. L'harmonisation correspond à l'action d'harmoniser, c'est-à-dire à mettre quelque chose en accord avec quelque chose d'autre<sup>12</sup>.

Au sein de notre analyse, nous verrons que ces deux notions sont intrinsèquement liées. Elles ont des objectifs communs, à savoir assurer une meilleure effectivité des normes mais également renforcer la sécurité juridique. Ainsi, il est primordial de simplifier la réglementation, de la rendre plus claire puis de l'harmoniser sur l'ensemble du territoire pour en assurer sa force et son intérêt. Encore faut-il ne pas faire preuve d'intempérance, ce qui produirait l'effet inverse que celui escompté.

**3. Contexte** - Afin d'appréhender au mieux ce sujet, une contextualisation du sujet semble nécessaire. Nous distinguerons donc l'approche contextuelle relative à la réglementation locale (A) et celle relative à l'harmonisation et la simplification de la réglementation (B)

### **A – Contexte relatif à la réglementation locale**

L'arrêté, au sens général du terme, est apparu lors du Consulat<sup>13</sup>. Il correspondait aux textes avec une portée importante. Le sens moderne de ces arrêtés apparaîtra au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle.

---

<sup>11</sup>A. DELESCLUSE, A. RAMEL, S. FLOCCO et T. CHEVANDIER, « 50 questions – Les polices administratives », *Le courrier des maires et des élus locaux*, Février 2019, n°331.

<sup>12</sup> Larousse, (s. d.), Harmoniser, *Dictionnaire en ligne*. Consulté le 03 mars 2022 sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/harmoniser/39119>

<sup>13</sup> Novembre 1799 à mai 1804 ; À cette période on parlait d'« arrêté des consuls »

Comme sus-évoqué, l'arrêté est un acte administratif qui peut être pris par des préfets. La fonction de préfet a été instaurée par Napoléon à travers la loi du 28 pluviôse an viii<sup>14</sup>. Dès sa création, celui-ci prend une place importante dans la vie locale en étant à la fois le relai du régime et la personne chargée d'encadrer la vie quotidienne de ses administrés. En revanche, sa fonction et les missions qui en découlent ont considérablement évoluées notamment du fait de la décentralisation.

Aujourd'hui, c'est un représentant direct du gouvernement dans le département, où il y met en œuvre les politiques gouvernementales<sup>15</sup>. Il est nommé en Conseil des ministres, par décret du Président de la République, sur proposition du Premier ministre et du Ministre de l'Intérieur.

L'article 72 précise les missions du préfet. Cet article dispose que « *dans les départements et les territoires, le délégué du Gouvernement a la charge des intérêts nationaux, du contrôle administratif et du respect des lois.* ». En outre et pour remplir ces missions, le préfet détient des pouvoirs de police spéciale. Comme nous l'avons évoqué, la réglementation locale en est un conformément à l'article L6332-2 du Code des transports.

L'article L6332-2 du Code des transports prévoit dans son paragraphe II que les pouvoirs de police administrative sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, du Bourget et de Paris Orly appartiennent non pas au préfet mais au préfet de police de Paris.

Cependant, dans les faits, la rédaction de ces mesures de police se fait en tout ou partie par les différentes DSAC/IR. En effet, même si le préfet est l'autorité de police sur ces plateformes, il s'appuie sur les services de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile. Ce système a un triple intérêt. Le premier intérêt est de désengorger les dossiers des préfectures afin que les mesures de police sur les aéroports, d'une importance cruciale, ne soient pas reléguées au second plan. Cela permet donc également de tenir à jour ces arrêtés en fonction de l'évolution normative, mais aussi de la plateforme. Le deuxième intérêt est que les agents des DSAC/IR sont de véritables experts des domaines qui leur sont confiés. Ils sont qualifiés à cet effet, ce qui renforce la cohérence et la légitimité des règles mises en place. Enfin, ces mêmes agents connaissent parfaitement les problématiques des plateformes, ce qui est un avantage non négligeable dans la rédaction de tel arrêté. Ainsi, on remarque que dans les faits il y a détournement de la

---

<sup>14</sup> Loi du 28 pluviôse an viii (17 février 1800)

<sup>15</sup> Vie publique, « Quelle est la fonction d'un préfet ? », *Fiche thématique*, op. cit.

lettre du paragraphe I de l'article R213-1-6 du Code de l'aviation civile. En effet, le rôle du Directeur de la sécurité de l'aviation civile n'est pas de rendre un simple avis mais bien de rédiger des normes pour le compte des préfetures.

## **B - Contexte relatif à l'harmonisation et la simplification de la réglementation**

L'aviation civile est un domaine intrinsèquement complexe, cela se traduit par un cadre normatif également complexe. Ainsi, il semble essentiel d'éclaircir la réglementation pour qu'elle soit plus intelligible pour les acteurs concernés.

Cette étude s'inscrit dans un contexte où le pouvoir public a notamment depuis 2013 et l'initiative du Président François HOLLANDE du « choc de simplification » et la volonté de simplifier son cadre normatif. En effet, la complexité croissante des normes menace l'État de droit<sup>16</sup> et il semble nécessaire d'apporter de la clarté à ces textes pour renforcer la sécurité juridique.

Cependant, comme le précise Alexandre FLÜCKIGER, on peut se demander s'il n'est pas utopique de postuler l'existence du principe de clarté de la norme, celui-ci n'étant que la traduction que d'un idéal ambigu<sup>17</sup>. La clarté peut être comprise de deux façons, une première correspondant à la lisibilité et la concision de la norme et l'autre à sa concrétisabilité. Souvent, ces deux visions s'opposent et lorsqu'une est favorisée c'est l'autre qui en pâtit. Ainsi, il semblerait que l'idéal de clarté réside dans l'équilibre parfait entre ces deux visions, combinant ainsi texte clair et concrétisabilité de la norme.

De plus, on remarque que dans le domaine de l'aviation civile, le pouvoir public tente de simplifier la réglementation à toutes les échelles. À titre d'exemple, pour l'aviation générale, une « démarche de simplification globale »<sup>18</sup> a été entreprise par la DGAC considérant que la réglementation européenne était trop lourde et inadaptée.

La simplification de la réglementation est d'actualité. Cependant, la simplification de la réglementation locale est particulière car elle est basée uniquement sur des recommandations à destination des préfetures. En effet, les préfets ont des pouvoirs qui leur permettent de prendre de manière indépendante toutes les mesures qu'ils estiment

---

<sup>16</sup> Conseil d'État, « Rapport public 2006 : Sécurité juridique et complexité du droit », *La Documentation française*, p. 233 et s.

<sup>17</sup> A. FLÜCKIGER ; Le principe de clarté de la loi ou l'ambiguïté d'un idéal ; *Dossier : La normativité, Cahiers du Conseil constitutionnel*, n° 21, janvier 2007

<sup>18</sup> Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, « Réglementation européenne pour l'aviation générale », aviation civile, sécurité aérienne, 10 février 2017, disponible sur [tps://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-europeenne-laviation-generale](https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-europeenne-laviation-generale), consulté le 05 mars 2022

nécessaires aux intérêts nationaux. Ils doivent respecter des règles de légistique mais ceux-ci restent libres dans l'élaboration de leur réglementation. Ainsi, la simplification – qui résultera davantage d'un travail des services techniques de l'aviation civile – sera établie sur la base de recommandations de l'échelon national de la Direction Générale de l'Aviation Civile – et plus précisément de la DTA - qu'il conviendra de suivre sans pouvoir l'imposer.

**4. Délimitation de l'analyse** - Précisions faites des éléments qui vont nous servir de pilier pour les développements subséquents, il convient de délimiter le sujet qui va être abordé en détail. Comme sus-évoqué, notre sujet se focalisera uniquement sur la réglementation locale relative aux mesures de police applicables sur les aérodromes. À cet égard, une attention particulière sera octroyée aux mesures de police relatives à la sûreté et à la sécurité qui constituent les enjeux majeurs de l'aviation civile. L'intérêt de cette restriction aux mesures de police est d'illustrer concrètement les évolutions normatives à effectuer dans une réglementation précise et importante pour les aérodromes.

De plus, il sera question dans notre étude de nous focaliser uniquement sur les aérodromes terrestres, desquels nous excluons les aérodromes réservés à l'usage d'administration d'État ainsi que les aérodromes privés qui ne sont pas soumis à une réglementation préfectorale. En revanche, en plus des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (CAP), les aérodromes à usage restreint défini à l'article D232-1 du Code de l'aviation civile font partie intégrante du champ d'application de notre analyse.

En outre, notre étude se concentrera sur les arrêtés instaurant les mesures de police administrative sur les aérodromes. Les arrêtés complémentaires venant modifier ou compléter ces arrêtés de police ne seront pas abordés en profondeur.

**5. Présentation de la démarche** - Dans cette analyse de la réglementation locale des aérodromes français, il s'agira d'étudier de manière distincte la réglementation propre aux « aérodromes principaux » et la réglementation relative aux aérodromes dits « secondaires ». À cet égard, il est essentiel d'expliquer la méthode de classification retenue afin de comprendre à quel type d'aérodromes correspondent ces deux catégories.

En droit aérien français, il existe un classement légal et divers classements qui sont issus de la pratique. Ce sont les articles R222-1 et suivant du Code de l'aviation civile qui instaurent cette classification légale. L'article R222-4 du Code de l'aviation civile prévoit que :

*« Les caractères du trafic aérien dont il est tenu compte pour la classification des aérodromes sont essentiellement :*

*La nature du trafic assuré par l'aérodrome ;*

*La longueur d'étape au départ de l'aérodrome ;*

*La nécessité éventuelle d'assurer normalement le service en toutes circonstances.*

*Les limites entre les étapes longues, moyennes et courtes sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.*

*Un service est dit à grande distance s'il comporte au moins une étape longue, à moyenne distance s'il ne comporte pas d'étape longue mais s'il comporte au moins une étape moyenne, à courte distance s'il ne comporte que des étapes courtes. »*

De plus, l'article suivant précise en son premier point que :

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

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

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

*Catégorie C. - Aérodromes destinés :*

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

*2° Au grand tourisme.*

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

*Catégorie E. - Aérodromes destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique. »*

Concernant les classements nés de la pratique, ceux-ci dépendent de divers facteurs. À titre d'exemple, il existe des classements liés aux types d'aérodromes ; des classements liés aux types de services rendus (aérodrome contrôlé, aérodrome AFIS, aérodrome en auto-information) ; des classements en fonction des domaines, par exemple selon les mesures de sûreté applicables ou en fonction des mesures de sécurité à mettre en œuvre.

Pour la cohérence de notre étude, il a été choisi de ne pas suivre le classement légal mais plutôt de s'appuyer sur le classement lié aux mesures de sûreté applicables.

En effet, il semblait évident dans une telle analyse d'utiliser un classement lié à l'une des priorités du transport aérien et un des axes majeurs de la réglementation locale. Du fait de manque de cohérence entre le classement relatif aux mesures de sécurité et celui relatif aux mesures de sûreté, il a dû être fait un choix. La classification afférente au domaine de la sûreté a été préférée car elle est plus représentative de la dualité de la réglementation des aérodromes liée à l'importance du trafic. De plus, une étude se focalisant sur la dichotomie entre les mesures de sûreté et de sécurité n'était pas envisageable pour illustrer cette simplification réglementaire.

Cependant, comme notre analyse se concentre également sur les mesures de sécurité, il est essentiel d'établir une présentation de ces deux classements et d'essayer d'éclaircir leur corrélation complexe.

## **A – Classement selon les normes de sécurité<sup>19</sup>**

Concernant le domaine de la sécurité, les aérodromes sont classés selon quatre catégories : Les aérodromes avec la certification européenne, les aérodromes homologués exemptés de certification européenne, les aérodromes certifiés FR et les aérodromes homologués.

Pour comprendre à quoi correspondent ces catégories, il est nécessaire de détailler la classification. Dans un premier temps, il faut regarder si l'aérodrome entre dans le champ de l'Union européenne. Pour cela, l'aérodrome doit être situé en France métropolitaine ou dans les DROM, accueillir du transport aérien commercial et disposer d'une piste avec procédures aux instruments revêtue supérieure ou égale à 800 m.

---

<sup>19</sup> Voir le schéma « typologie des textes réglementaires applicables » en annexe n°1

Une fois cette première étape effectuée, il faut regarder si l'aérodrome rentrant dans le champ de l'UE dispose d'un trafic supérieur ou inférieur au seuil d'exemption de l'UE. Ce seuil est fixé à 10 000 PAX ou 850 mouvements fret pendant 3 années consécutives. Si ce seuil est dépassé l'aérodrome doit être certifié UE, sinon il correspond à un aérodrome homologué exempté de certification UE.

Pour les aérodromes ne rentrant pas dans le champ de l'UE, il va falloir déterminer si le trafic est supérieur ou inférieur au seuil d'exemption français. À cet égard, il faut regarder si l'aérodrome a accueilli plus de 10 000 PAX pendant 3 ans. Si oui, il sera soumis à la certification nationale, sinon il sera soumis à l'homologation.

## **B – Classement selon les normes de sûreté**

Concernant le classement relatif au domaine de la sûreté, ce classement va permettre de déterminer ce qu'on va appeler par la suite les « aérodromes principaux » et les « aérodromes secondaires ».

Au sein de ce classement, les aérodromes sont classés selon trois catégories nommées C1, C2, C3. Les différences entre ces catégories sont liées à l'application des normes de bases communes. En effet, les aérodromes de la catégorie C1 correspondent aux aérodromes qui appliquent les normes de base commune de manière permanente. Les aérodromes de la catégorie C2 sont ceux qui ne les appliquent de manière temporaire et qui en dehors de ces périodes sont soumis à l'application de dispositions locales adaptées. Enfin, les aérodromes de la catégorie C3 sont les aérodromes qui dérogent de manière permanente aux normes de base commune et dont le dispositif réglementaire en matière de sûreté est intégralement contenu dans l'arrêté préfectoral.

Dans la pratique et à fortiori dans notre analyse, il faut comprendre que l'on entend par « aérodromes principaux » les aérodromes de catégorie C1 et C2. Par analogie, on parlera d' «

aérodromes secondaires » pour les aérodromes classés C3.

## **C – Le lien entre ces deux classements**

Il n'existe pas de corrélation parfaite entre la classification découlant du domaine de la sûreté et celle relative au domaine de la sécurité.

En revanche, on peut considérer qu'au sein des « aérodromes principaux » se trouvera quasiment l'intégralité des aérodromes certifiés Union européenne. On trouvera également des aérodromes homologués exemptés de certification européenne.

À contrario, dans les « aérodromes secondaires », on retrouvera principalement les aérodromes homologués. Il y a aussi les aérodromes certifiés FR à l'exception notamment de l'aérodrome de Nouméa, l'aérodrome de Saint-Martin Grand-Case, l'aérodrome de Tahiti FAA'A et l'aérodrome de Wallis Hihifo qui font partie de la catégorie des aérodromes « principaux ». Enfin, on retrouvera également quelques aérodromes homologués exemptés de certification européenne.

En outre, même si les développements subséquents vont se fonder sur le classement aérodromes principaux/aérodromes secondaires issu de la classification de la sûreté, nous prendrons garde à bien établir les particularités des mesures de sécurité en fonction de leur propre classification. L'idée est d'avoir une vision complète et précise de la réglementation applicable et de sa simplification. Nous verrons cependant que les seules particularités découleront principalement des aérodromes sous certification européenne.

**6. Intérêt** - L'intérêt de ce mémoire est dans un premier temps de mettre en évidence les forces mais surtout les faiblesses et les points d'amélioration de cette réglementation locale souvent oubliée. Il s'agit de montrer la nécessité de faire évoluer ces normes de manière plus simple et harmonisée, sans toutefois tomber dans une simplicité extrême, qui se traduirait par une perte de valeur normative et mettrait en danger la sécurité juridique. L'intérêt est donc de trouver l'équilibre à suivre pour maximiser l'efficacité des normes.

Le second intérêt de cette étude est d'offrir tous les éléments permettant d'aboutir à une évolution concrète de la réglementation à destination des DSAC/IR dans leur rôle de rédaction envers les préfetures.

**7. Problématique** - En conséquence, notre réflexion s'articulera autour du questionnement consistant à nous demander comment et dans quelles mesures le travail de simplification et d'harmonisation des arrêtés préfectoraux relatifs aux mesures de police applicables sur les aérodromes est-il nécessaire à l'amélioration de l'efficacité des normes locales ?



**8. Annonce du plan** - Ainsi, afin de répondre à la problématique posée, l'étude s'axera de manière duale selon les particularités des deux grandes catégories d'aérodromes, à savoir les aérodromes principaux (PARTIE I) et les aérodromes secondaires (PARTIE II).

# **PARTIE I - LES AÉRODROMES PRINCIPAUX**

Les aérodromes principaux correspondent aux aérodromes de catégorie C1 et C2. Ce sont ainsi ceux comportant le plus d'activité notamment du fait de leur trafic commercial. À cet égard, les exigences réglementaires sur ces plateformes sont importantes. En revanche, les menaces et les attentes évoluant, il y a une réelle nécessité (Titre I) de mettre en œuvre une simplification réglementaire locale (Titre II).

## **TITRE I - LA SIMPLIFICATION NECESSAIRE DE LA REGLEMENTATION LOCALE.**

La réglementation locale des aérodromes est à simplifier et à harmoniser afin d'obtenir des normes toujours plus efficaces. En effet, le cadre réglementaire actuel (Chapitre I) nécessite un gain de clarté à travers une simplification des arrêtés préfectoraux (Chapitre II).

### **CHAPITRE I - LE CADRE RÉGLEMENTAIRE**

Avant d'entamer un examen plus approfondi sur la simplification et l'harmonisation de la réglementation locale, il convient de montrer l'intérêt et l'importance de régir des mesures de police sur les aéroports (section I) à travers un arrêté préfectoral complété par des mesures particulières d'application (section II).

#### **SECTION I - L'intérêt et l'importance de régir les mesures de police applicables sur les aéroports.**

Les mesures de police sont d'une importance cruciale dans le bon fonctionnement et la viabilité des aéroports car elles viennent renforcer la confiance qu'a le passager dans ce mode de transport parfois méprisé. C'est un vecteur de confiance, qui se traduit par le développement de la croissance économique. Ainsi, la réglementation doit instaurer des mesures concrètes dans le domaine de la sûreté (I) mais également instaurer des règles visant à la sécurité de l'aviation civile, au bon ordre et à la salubrité des aéroports (II). L'intérêt de telles mesures est commun et correspond à la préservation des biens et des personnes en évitant toutes atteintes contre elles.

## I – Les mesures de police relative à la sûreté

**9. Définition** – La sûreté du transport aérien (*Security* en anglais) vise à prévenir les actes d'intervention illicite dont les motivations peuvent être diverses, par une combinaison de mesures, de moyens matériels ou humains<sup>20</sup>.

**10. Contexte** – La sûreté du transport aérien est apparue dans les années 70. En revanche, ce n'est qu'à partir des attentats du 11 septembre 2001 que la communauté internationale a pris réellement conscience de la nécessité de réagir face à la menace terroriste grandissante contre le transport aérien. Entre 2001 et 2017, on compte plus de vingt attentats contre des aéronefs ou des aéroports<sup>21</sup>. Il est donc nécessaire de renforcer les ripostes contre ces menaces. Pour ce faire, les États doivent respecter les normes et pratiques recommandées de l'annexe 17 à la convention relative à l'aviation civile internationale<sup>22</sup> (SARP), qui tendent à se renforcer. Le respect de ces normes passera nécessairement par une réglementation locale efficace.

**11. Normes de base communes de l'UE** – La sûreté de l'aviation civile est essentiellement régie par des textes européens qui découlent de l'annexe 17 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile<sup>23</sup>. Pour ce qui concerne les plateformes aéroportuaires, ces normes de bases communes définissent notamment les méthodes d'inspection/filtrage, le contrôle d'accès, la surveillance et la protection des aéroports, mais elles déterminent également les exigences en matière de planification aéroportuaire ou encore la protection des passagers et des bagages cabines.

Ces normes de base communes sont principalement contenues dans les textes suivants :

Règlement (CE) n°300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Règlement (CE) n°272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant des normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile.

---

<sup>20</sup> J. LABORDE DIT BOURIAT, *Droit aérien*, cours IFURTA, année universitaire 2021-2022

<sup>21</sup> E. GUÉGUEN, « 2001-2017 : l'aviation civile face au terrorisme », *radioFrance*, 23 mars 2017, disponible sur <https://www.radiofrance.fr/franceinter/2001-2017-l-aviation-civile-face-au-terrorisme-8915512>, consulté le 14 janvier 2022.

<sup>22</sup> Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale – Sûreté – Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'interventions illicites – Onzième édition – Mars 2020

<sup>23</sup> Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, Sûreté, Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, onzième édition, mars 2020

Règlement (UE) n°1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté.

Règlement (UE) n°72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 établissant des procédures pour la conduite des inspections effectuées par la commission dans le domaine de la sûreté aérienne

Règlement d'exécution (UE) n°2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Décision d'exécution C(2015)8005 de la Commission du 16 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

**12. Règlementation nationale** - De plus, au niveau national, des arrêtés ministériels précisent les règles de sûreté de l'aviation civile<sup>24</sup>. On a notamment les arrêtés du 11 septembre 2013 relatifs aux mesures de sûreté et aux mesures de sûreté sensibles de l'aviation civile qui édictent des règles. Son Chapitre I du Titre II traite de la sûreté aéroportuaire.

**13. Compétence limitée du préfet** – À travers cette réglementation européenne et française, on se rend compte du rôle limité du préfet dans la vaste étendue de la sûreté aéroportuaire. Ce dernier a pour rôle de faire appliquer ces normes de bases communes à la plateforme et ses particularités sans rentrer dans des détails déjà règlementés.

**14. Article R213-1-5 du Code de l'aviation civile** - L'article R213-1-5 du Code de l'aviation civile énonce la compétence du préfet en matière de réglementation de la sûreté des aérodromes et donc à fortiori des aéroports. Cet article dispose que :

*« Le préfet fixe par arrêté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile, et notamment :*

*a) Les limites de la zone côté ville de l'aérodrome, de la zone côté piste de l'aérodrome et, le cas échéant, des différents secteurs et des différentes zones qui composent cette dernière au sens des règlements de l'Union européenne relatifs à la sûreté ;*

---

<sup>24</sup> Article R213-1-1 du Code de l'aviation civile

- b) *Les accès à la zone côté piste de l'aérodrome et, le cas échéant, dans les différents secteurs et zones qui la composent ;*
- c) *Les conditions d'accès, de circulation et de stationnement des personnes et des véhicules dans la zone côté ville de l'aérodrome ;*
- d) *Les conditions particulières :*
  - i) *D'accès des personnes ;*
  - ii) *D'accès des véhicules ;*
  - iii) *D'accès et de stockage des bagages, du fret et d'une manière générale de tout objet ou marchandise, admis à pénétrer en zone côté piste et, le cas échéant, dans les différents secteurs et zones qui la composent. »*

**15. Un rôle crucial** – Malgré une compétence limitée, le préfet dispose d'une mission importante à travers ces arrêtés. Il est l'ordonnateur des règles de sûreté précises sur chaque plateforme aéroportuaire. La bonne sûreté des passagers passe par sa police administrative sur l'aéroport. Ainsi, à travers son arrêté, il doit être l'interprète parfait des normes de valeur supérieures, et notamment des règlements européens. De plus, ces mesures doivent être suffisamment précises pour être efficaces.

Le transport aérien est une réelle cible des actes terroristes. En outre, ces menaces ne cessent d'évoluer, il est ainsi obligatoire que la réglementation réponde de manière concrète. Malgré l'importance et l'enjeu qu'il y a derrière ces normes, il est essentiel de les combiner avec les mesures relatives à la sécurité de l'aviation civile, au bon ordre et à la salubrité des aéroports.

## **II - La sécurité de l'aviation civile, le bon ordre et la salubrité**

**16. Définition** – Contrairement à la sûreté, la sécurité (*Safety* en anglais) correspond à la prévention et la protection contre les événements d'origine accidentelle<sup>25</sup>.

**17. Contexte** – « *L'homme et sa sécurité doivent constituer la première préoccupation de toute aventure technologique* »<sup>26</sup>. La sécurité a toujours joué un rôle essentiel au sein de l'aviation du fait des progrès technologiques et des risques élevés d'accidents. Elle ne se résume pas seulement à la navigation aérienne au sens stricte du terme. Les aéroports doivent être les précurseurs de la bonne application de ces règles du fait de leur caractère indispensable pour toute activité aérienne.

---

<sup>25</sup> J. LABORDE DIT BOURIAT, Droit aérien, op. cit.

<sup>26</sup> Citation d'Albert Einstein ; Reprise dans « *Prévention des risques professionnels* », Ingénieurs hygiène et sécurité des établissements d'enseignement supérieur, Ministère de l'Éducation nationale, actualisation d'un manuel édité en juin 1998, p1.

**18. La sécurité, le bon ordre et la salubrité** – Selon la loi le préfet doit régir les mesures de police relatives à la sécurité des aérodromes mais également le bon ordre et la salubrité. En effet, l'article R213-1-4 du Code de l'aviation civile dispose que :

*« I - En ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile, l'emprise des aérodromes affectés à titre principal ou secondaire à l'aviation civile comprend des zones non librement accessibles au public dont l'accès est réglementé.*

*II- Le préfet fixe par arrêté les dispositions relatives au bon ordre, à la sécurité de l'aviation civile et à la salubrité, et notamment :*

- a) Les zones accessibles au stationnement et à la circulation des aéronefs ;*
- b) Les dispositions applicables sur les aires de stationnement des aéronefs, en plus de celles qui sont édictées par la réglementation sur la circulation aérienne ;*
- c) Les mesures générales de protection contre l'incendie et de sauvegarde des personnes et des biens ;*
- d) Les prescriptions sanitaires ;*
- e) Les dispositions applicables à la garde et à la conservation des aéronefs, véhicules, matériels et marchandises utilisant la plate-forme ou les installations de l'aérodrome ;*
- f) Les dispositions applicables à la conduite, à la circulation et au stationnement des véhicules ;*
- g) Les dispositions applicables au stockage des bagages, du fret et de manière générale de tout objet ou marchandise. ».*

Il ne faut pas oublier ces deux notions qui sont d'une importance tout aussi précieuse dans la réglementation locale des aérodromes. Ceux-ci vont de pair avec les mesures de sécurité et de sûreté. En effet, on ne pourrait imaginer que ces mesures puissent être correctement mises en place sur une plateforme où règne l'anarchie ou l'insalubrité.

**19. La réglementation applicable en sécurité** – Les mesures de sécurité se fondent sur divers textes qui varient en fonction de la classification de l'aérodrome. Ainsi, pour les aérodromes sous certification européenne le principal texte applicable va être le règlement européen (UE) 139/2014. Pour les autres classifications, à savoir les homologués exemptés de certification européenne, les certifiés français et les

homologués, ce sont notamment les arrêtés CHEA relatifs aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation<sup>27</sup> et TAC relatif aux conditions techniques<sup>28</sup> qui s'appliquent.

Dans l'élaboration des mesures de police, le préfet doit respecter cette réglementation, l'appliquer en la précisant en fonction des caractéristiques de la plateforme conformément à l'article R213-1-4 du Code de l'aviation civile.

## SECTION II - UN ARRÊTÉ PRÉFECTORAL ET DES MESURES PARTICULIÈRES D'APPLICATION

La réglementation locale des mesures de police applicables sur les aéroports s'appuie sur un arrêté préfectoral (I) qui est complété par des mesures particulières d'application édictées par le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile interrégionales (II).

### I – L'arrêté préfectoral

L'arrêté préfectoral est l'acte indispensable de la réglementation locale car il sert de support à l'élaboration de ces mesures de polices. Pour des raisons de sécurité juridique et du fait de leur caractère réglementaire, ces textes doivent respecter une certaine légistique<sup>29</sup>, en répondant à des principes de base<sup>30</sup>.

**20. La syntaxe** – Dans un premier temps, il est essentiel de prendre conscience que de tels actes réglementaires doivent suivre une syntaxe particulière. Ainsi, les mesures doivent être cohérentes, claires, concises mais également précises.

**21. Le titre** – Le titre est un élément essentiel de l'arrêté car il expose son objet. Même s'il est dénué de valeur normative, il permet de délimiter de façon générale les contours de l'arrêté. Il définit le thème traité. Ainsi, c'est un élément à ne pas occulter.

---

<sup>27</sup> Arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, du 28 août 2003

<sup>28</sup> Arrêté relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe, du 10 juillet 2006

<sup>29</sup> Larousse, (s. d.), Légistique, *Dictionnaire en ligne* ; « Ensemble des règles, principes et méthodes utiles à la conception et à la rédaction des textes législatifs et réglementaires, visant, du point de vue de la forme et du fond, à assurer la cohérence et l'efficacité de ceux-ci. ».

Voir également le guide de légistique de Légifrance, disponible sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/contenu/Media/Files/autour-de-la-loi/guide-de-legistique/guide-de-legistique-edition-2017-format-pdf.pdf>

<sup>30</sup> DSAC/SUR/MET V1 « Conseils de rédaction des textes réglementaires locaux en matière de sûreté de l'aviation civile - 10 principes de base » / Formation à la rédaction des actes juridiques locaux en matière de sûreté de l'aviation civile.

**22. Le visa** – Il est nécessaire que la réglementation et à fortiori la réglementation locale se fondent sur une base juridique. Ainsi, le visa constitue l'ensemble des fondements juridiques auquel se réfèrent les dispositions de l'arrêté. Il doit ainsi être pertinent<sup>31</sup> et ne mentionner que des textes à valeur normative<sup>32</sup> qui trouvent leur application au sein de l'arrêté.

Dans l'énonciation du visa, les normes citées doivent suivre un certain ordre. Ces textes juridiques sont classés en fonction de la hiérarchie des normes, de la norme la plus haute jusqu'à ceux du même niveau que le texte rédigé, en l'espèce jusqu'aux actes réglementaires - sachant que les décrets sont supérieurs aux arrêtés.

Après ces normes, il est également nécessaire que le visa mentionne les avis des personnes devant être consultées en vertu des dispositions législatives. À cet égard, le I/ de l'article R213-1-6 du Code de l'aviation civile prévoit que :

*« I.- Sans préjudice de la consultation d'autres autorités administratives prévue par les lois et règlements en vigueur, les arrêtés prévus aux articles R.213-1-4 et R213-1-5 sont pris après avis du directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégionales et, le cas échéant, de l'autorité militaire territorialement compétente. L'exploitant d'aérodrome est également consulté. »*

**23. Le dispositif** – Le dispositif est le corps du texte qui détient la valeur normative. C'est à travers ce dispositif que la réglementation va s'établir. Au sein de celui-ci, il est nécessaire de créer des mesures répondant aux problématiques de l'aéroport. L'objectif n'est en aucun cas de reprendre à l'identique les dispositions présentes dans les textes de valeur juridique supérieure. En plus d'être inutile, l'arrêté serait rendu obsolète dès les premières modifications de la réglementation. C'est donc pour cela que la référence aux normes supérieures ne se retrouve que dans le visa, qui ne dispose pas de caractère normatif.

De plus, il ne faut pas insérer dans ces arrêtés des dispositions qui seraient à diffusion restreinte. En effet, de nombreuses mesures applicables en sûreté sont à diffusion restreinte du fait de leur caractère sensible, et ne doivent en aucun cas faire l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la préfecture. Il faut donc veiller à la publication des dispositions élaborées dans l'arrêté. Pour les dispositions de

---

<sup>31</sup> À cet égard, l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome MARSEILLE-PROVENCE du 01 juin 2016 comporte trois pages de visa.

<sup>32</sup> Ce qui exclut les guides et les circulaires.



nature sensible, elles pourront par exemple être intégrées au sein d'une annexe non publiée.

Enfin, il est nécessaire de ne pas intégrer au sein de ces arrêtés préfectoraux des mesures qui seraient trop détaillées. En effet, l'objectif des arrêtés préfectoraux est de régir des mesures locales « générales ». Les mesures plus détaillées devront quant à elle figurer dans les mesures particulières d'application<sup>33</sup>.

**24. Signature** – Lorsque le dispositif correspond à la lettre que souhaite donner le préfet, celui-ci signe l'arrêté. Cette étape est indispensable car elle est l'illustration de la compétence du préfet et donc de la légalité future de l'acte.

**25. Publication** – Enfin, après la signature l'acte réglementaire doit suivre des règles de publicité. Il rentrera en vigueur le lendemain de la publication sauf si son entrée en vigueur est prévue à une date ultérieure par une mention expresse.

## II – Les mesures particulières d'application

**26. Compétence** - Le paragraphe II de l'article R213-1-6 du Code de l'aviation civile prévoit que :

*« Les mesures particulières d'application des règles générales ainsi définies sont fixées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégionales. »*

C'est donc cet article qui donne compétence à la DSAC/IR de fixer les mesures détaillées de la réglementation locale. Les MPA prennent la forme d'une décision et doivent donc en respecter la légistique. Il n'y a pas d'obligation de publier les MPA. Ainsi, il y a un intérêt d'user de ce type de décision pour les mesures à caractères sensibles qui ne doivent pas être publiées. Bien évidemment, ces mesures sont toutefois notifiées aux personnes concernées par celles-ci.

**27. Champ d'application** - Contrairement au domaine de la sûreté, la sécurité de l'aviation civile dispose d'instructions et de circulaires<sup>34</sup> précisant ce qui relève des arrêtés et ce qui relève de la compétence du Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile interrégionales à travers les MPA.

---

<sup>33</sup> Cf II – Les mesures particulières d'application

<sup>34</sup> DGAC, « Dispositions de sécurité à intégrer dans les mesures particulières d'application des arrêtés de police », PRO-EXT-11-01, 01 septembre 2014 / DGAC, « Dispositions de sécurité à intégrer dans les mesures particulières d'application des arrêtés de police », R3-SOI-G4-EXT, 22 janvier 2019.

Dans le domaine de la sûreté, c'est souvent une appréciation de la DSAC qui permettra de définir dans quel acte les dispositions réglementaires sont régies. Cependant, il existe certains domaines pour lesquels les textes de niveaux supérieurs<sup>35</sup> prévoient expressément la compétence du préfet. Dans ce cas, les mesures correspondantes figurent obligatoirement dans l'arrêté préfectoral de police. En tout état de cause, que ces dispositions soient prévues ou non par un texte de niveau supérieur, il convient de suivre la dichotomie classique, à savoir que les mesures générales sont intégrées dans les arrêtés préfectoraux tandis que les mesures détaillées, les mesures techniques ou les mesures d'application temporaire sont définies au sein des MPA.

Les mesures de police applicables aux aéroports principaux sont donc prévues en théorie selon le cadre réglementaire sus-exposé. Malgré un panel de mesures bien établi fixant le cadre de la rédaction de ces actes, on se rend compte qu'il y a parfois un fossé entre la théorie et la pratique. De plus, certains arrêtés, bien que respectant le cadre normatif prévu, sont à optimiser. Ainsi, une simplification des arrêtés de police semble nécessaire à l'amélioration de cette réglementation locale. L'importance des mesures de police applicables au sein des arrêtés préfectoraux et MPA établis, il convient de montrer le caractère fondamental d'une évolution des arrêtés vers une simplification.

## **CHAPITRE II – L'ÉVOLUTION NÉCESSAIRE DES ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX RÉGISSANT LES MESURES DE POLICE**

La réglementation locale sur les aéroports français est perfectible. En effet, certains arrêtés préfectoraux peuvent faire l'objet de discussions quant à leur élaboration (Section I). Cela nous oblige donc à imaginer la mise en place d'une simplification réglementaire à l'instar de mécanismes préexistants (Section II).

### **SECTION I - DES ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX CRITIQUABLES**

Malgré une réglementation locale des aéroports plutôt satisfaisante, certains arrêtés préfectoraux sont objectivement critiquables. Ces défauts résident notamment dans un manque de collaboration dans leur élaboration (I) mais également du fait d'une accumulation de dispositions sans distinction des domaines (II).

---

<sup>35</sup> Généralement l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile

## **I – Une collaboration dans la rédaction des arrêtés parfois difficile**

**28. Un système complexe** – À travers son avis, c'est la direction de la sécurité de l'aviation qui élabore la réglementation locale du fait de sa compétence technique. En revanche, une difficulté apparaît en interne lors de l'élaboration des arrêtés. En effet, nous l'avons vu, ces mesures de police touchent divers domaines qui sont répartis au sein de différentes divisions dans les DSAC/IR. Il n'existe pas d'entité consacrée au régalien et il est du ressort de chaque division – notamment la division aéroport et navigation aérienne et la division sûreté - de fournir la production réglementaire afférente à son domaine. La complexité réside dans le fait que dans certaines divisions les agents de l'administration ne se soucient pas prioritairement de ces aspects régaliens. Ces fonctions sont souvent considérées comme subsidiaires et chronophages. Cela présente un risque pour la sécurité juridique et il est essentiel que les rédacteurs de ces actes soient sensibilisés sur l'importance des mesures élaborées et l'importance de la légistique propre à ces arrêtés.

**29. Une imperfection généralisée** - Ce manque de collaboration dans la production réglementaire est un phénomène relevé dans plusieurs DSAC/IR et il semble important que cela évolue vers une approche plus collaborative. À titre d'exemple, en DSAC/NE, en DSAC/CE ou encore en DSAC/SE la coordination sur le volet « sécurité aéroportuaire » pourrait être améliorée, la division sûreté établissant parfois l'essentiel des démarches<sup>36</sup>. Dans les années à venir, il est nécessaire de faire évoluer les pratiques pour créer une approche plus collaborative entre les divisions « aéroport et navigation aérienne », « régulation et développement durable » et « sûreté ». Il ne faut pas qu'une seule division – en l'espèce la division sûreté – se retrouve seule à piloter la réglementation locale dans des domaines pour lesquels elle n'a pas de compétences techniques.

**30. Une répercussion dans les arrêtés** - Le manque de coordination entre les divisions ou le manque d'implication de certaines divisions se remarque au travers des arrêtés. Ainsi, dans l'arrêté de l'aéroport de Marseille-Provence<sup>37</sup> on voit par exemple qu'au sein du visa, certains règlements EASA régissant la sécurité de l'aviation civile sur les aéroports ne sont pas cités bien qu'applicables. En effet, il n'est fait aucunement

---

<sup>36</sup> Entretien du 21 juillet 2022 avec Madame Gwendolyne BRETAGNE, adjointe au chef de la division sûreté de la DSAC/CE

<sup>37</sup> Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome MARSEILLE-PROVENCE du 01 juin 2016

référence au règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12 février 2014<sup>38</sup> ou encore au règlement (UE) n°376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile<sup>39</sup>. Malgré le caractère non normatif des visas qui permet de relativiser nos propos, il est nécessaire de citer les règlements fondant les mesures de sécurité.

De plus, une véritable collaboration permet d'édicter des mesures correspondantes aux spécificités des aéroports et ainsi avoir des mesures effectives.

## **II - L'accumulation de dispositions : l'imperfection d'une réglementation substantielle**

**31. Un manque de clarté** - Une seconde critique que l'on peut formuler est que certains arrêtés se constituent en un seul bloc sans faire de distinction entre les mesures de polices afférentes à la sûreté et celles relatives à la sécurité, le bon ordre et la salubrité de l'aéroport. Cette accumulation des dispositions, même si elles sont séparées par des titres, ne permet pas d'avoir une vision claire et précise sur les attentes de chacun des domaines. On se retrouve donc avec des arrêtés qui manquent de clarté.

**32. Exemples** - Ces problématiques se retrouvent dans des arrêtés préfectoraux tels que ceux applicables sur les aéroports de Marseille et Strasbourg. Dans ces deux arrêtés on vient définir expressément les zones « côté ville », « côté piste » mais pas les aires de manœuvre et de trafic. De plus, certains articles viennent régir à la fois des dispositions de sûreté et de sécurité au sein d'un même article. C'est le cas notamment des dispositions réglementant la circulation en zone côté ville ainsi qu'en zone côté piste.

**33. La nécessité de séparer les mesures** - Pour que les mesures répondent le plus efficacement aux objectifs de chaque domaine, il est nécessaire de les séparer pour que les acteurs puissent prendre conscience de leurs finalités respectives. C'est par ce mécanisme de compréhension qu'ils pourront y voir un intérêt et de ce fait, les appliquer correctement. Au contraire, mélanger des mesures de sécurité et de sûreté, bien qu'ils aient la même finalité, semble plus pernicieux.

**34. Des dispositions moins détaillées** - En outre, certaines dispositions qui pourraient se trouver au sein de ces arrêtés sont moins détaillées. Bien évidemment, ce

---

<sup>38</sup> Règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du parlement européen et du conseil

<sup>39</sup> Règlement (UE) n°376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile

sont des précisions et ces arrêtés répondent à l'ensemble du spectre des mesures à édicter. Cependant, on remarque que les arrêtés organisés par domaines contiennent des mesures plus précises que celles contenues dans les arrêtés qui accumulent les dispositions sans distinction selon les domaines. C'est le cas par exemple des « *mesures de protection contre l'incendie* » ou les « *prescriptions sanitaires et environnementales* » de l'aéroport de Nice<sup>40</sup> qui se trouve davantage précisées en comparaison avec les aéroports de Marseille-Provence ou de Strasbourg-Entzheim.

**35. Des dispositions à intégrer au sein des MPA** – À contrario, il peut arriver que certains arrêtés préfectoraux détaillent excessivement les mesures en leur sein. Ce détail doit rester de la compétence des MPA. En revanche, pour diverses raisons certaines préfectures sont réticentes à établir des MPA. Tel est le cas pour l'aéroport de Nice<sup>41</sup> où le préfet a expressément souhaité rassembler l'ensemble du dispositif réglementaire local relatif à la sûreté dans l'arrêté préfectoral, ne laissant aucune possibilité au Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile d'en préciser les dispositions dans des mesures particulières d'application.

De plus, en matière de sécurité et ce malgré les guides précisant les mesures à intégrer au sein des MPA, certains arrêtés ont des dispositions encore trop précises que l'on devrait retrouver au sein des MPA.

### **III – Un intérêt relatif des dispositions de sécurité en fonction de la catégorie d'aérodrome : la perte de compétence du préfet**

Les évolutions des réglementations européennes changent la donne en matière de sécurité sur les aéroports soumis à une certification européenne.

**36. Rappel** – Ces aérodromes dont la liste est fixée par décision<sup>42</sup>, correspondent aux aérodromes qui rentrent dans le champ d'application de l'Union européenne et qui ne sont pas exemptés. Ainsi, ceux-ci accueillent du trafic aérien commercial et disposent d'une piste aux instruments revêtue supérieure ou égale à 800 mètres. De plus, il est nécessaire qu'ils aient cumulé plus de 10 000 PAX ou 850 mouvements fret annuel

---

<sup>40</sup> Arrêté préfectoral n°2017/939 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport Nice-Côte d'Azur, Livre 2 sécurité, ordre public et salubrité, du 16 octobre 2017

<sup>41</sup> Arrêté préfectoral n°2017/939 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport Nice-Côte d'Azur, Livre 1 sûreté, du 16 octobre 2017

<sup>42</sup> Décision du 16 juillet 2021 relative 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. – En annexe n°2

pendant 3 années consécutives<sup>43</sup>. Ces aérodromes sont certifiés conformément au règlement « de base » (UE) 2018/1139<sup>44</sup> et « aérodromes » (UE) 139/2014<sup>45</sup>.

**37. Compétence** - La nouvelle réglementation européenne sur ces aérodromes vient totalement dénier la compétence du préfet en matière de police administrative concernant la sécurité de ces aérodromes, conformément aux articles L6332-1 et 2 du Code des transports et R.213-1-4 du Code de l'aviation civile.

**38. Antérieurement** - Avant l'apparition des modifications récentes du règlement (UE) 139/2014, les exigences localement retenues se fondaient notamment sur un ensemble de recommandations au sein de circulaires - notamment sur la circulaire du 5 août 2010 relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes - ou guides.

**39. Les règlements modificatifs** - Le règlement délégué (UE) 2020/214<sup>46</sup> et le règlement délégué (UE) 2022/697<sup>47</sup> modifiant le règlement (UE) 139/2014 vise à renforcer le niveau de sécurité aérienne d'utilisation des plates-formes aéronautiques, notamment en définissant de nouvelles exigences techniques et administratives. Les mesures instaurées par ce règlement aspirent à réduire davantage les occurrences de blessures et dommages au sol et d'incursions de piste.

**40. De nombreuses évolutions** - Cette évolution introduit de nombreuses exigences, nouvelles et précises - concernant notamment les autorisations des conducteurs de véhicules - OPS.B.024 -, les autorisations des véhicules - OPS.B.026 -, le contrôle des piétons - OPS.B.033 - ou encore les modalités de formations associées aux autorisations - OR.D.017 - emportent des modifications significatives des dispositions aujourd'hui intégrées au sein des arrêtés préfectoraux.

---

<sup>43</sup> Ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires, « Certification sécurité et réglementation des aérodromes », disponible sur [<sup>44</sup> 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 modifiant les règlements \(CE\) n° 2111/2005, \(CE\) n° 1008/2008, \(UE\) n° 996/2010, \(UE\) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements \(CE\) n° 552/2004 et \(CE\) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement \(CEE\) n° 3922/91 du Conseil](https://www.ecologie.gouv.fr/certification-securite-et-reglementation-des-aerodromes#:~:text=Certification%20européenne%20-%20dispositions%20générales,-Les%20aérodromes%20dans&text=Ceux%20qui%20ne%20reçoivent%20ni,arrêté%20du%2020%20décembre%2021, consulté le 04 avril 2022</a></p></div><div data-bbox=)

<sup>45</sup> Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

<sup>46</sup> Règlement délégué (UE) 2020/2148 de la Commission du 8 octobre 2020

<sup>47</sup> Règlement délégué (UE) 2022/697 de la Commission du 10 février 2022

Ces dispositions fixent donc expressément le cadre réglementaire applicable aux mesures de sécurité à mettre en place sur ces plateformes. Les mesures de sécurité détaillées par le préfet au sein des arrêtés de police perdent donc toute leur valeur car elles sont supplantées par des normes de valeur juridique supérieure et suffisamment précises.

À titre d'illustration, le § ADR.OPS. B.027 du règlement 139/2014 prévoit que :

*« (b) The driver of a vehicle on the manoeuvring area shall operate the vehicle in accordance with the following rules (...) »<sup>48</sup>*

Il y a donc un risque d'illégalité en cas de contradiction avec la norme supérieure. Ainsi, la compétence du préfet - concernant les mesures de sécurité – ne se limite qu'à la duplication de la réglementation européenne, ce qui n'a aucun intérêt, d'autant plus dans un contexte de simplification normative.

En outre, le règlement (UE) 139/2014 modifié vient, concernant les mesures propres à la formation et aux autorisations des personnels de l'exploitant et de ceux des entités utilisatrices, consacrer la responsabilité réglementaire directe de chaque exploitant d'aérodrome dans l'élaboration des procédures de référence et/ou la vérification de leur application conforme. Pour ces mesures européennes qui étaient et restent à préciser localement, on assiste à un transfert de compétences, au détriment de l'autorité préfectorale. Elles ne sont plus sous l'égide de l'arrêté préfectoral mais de l'exploitant d'aérodrome.

Par exemple, le § ADR.OR. D017 du règlement (UE) 139/2014 prévoit que :

*« The aerodrome operator shall establish and implement a training programme for personnel involved [...] »<sup>49</sup>.*

**41. Salubrité et bon ordre** – Malgré la controverse opérée par les nouvelles exigences de la réglementation EASA, celles-ci n'impactent pas ou très peu la compétence du préfet dans la définition des mesures de police concernant la salubrité et le bon ordre dont la compétence est issue du même article. Ainsi, cet article reste partiellement applicable en pratique.

---

<sup>48</sup> « Le conducteur d'un véhicule sur l'aire de manœuvre doit conduire le véhicule conformément aux règles suivantes (...) »

<sup>49</sup> « L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un programme de formation pour le personnel associé à (...) »

## SECTION II – LES REFLEXIONS SUR LA SIMPLIFICATION DES MESURES DE POLICE

En raison de ces critiques qui peuvent être faites aux arrêtés préfectoraux, il est nécessaire de trouver des solutions pour obtenir une réglementation locale toujours plus performante. Cela doit passer par la mise en place effective d'une simplification liée à une harmonisation sous-jacente de pratiques déjà connues (II) et qui répondent au dessein de cette évolution simplifiée (I). La simplification doit également être l'occasion de renforcer le lien entre l'arrêté et les MPA (III)

### I - Les objectifs d'une telle simplification

Comme sus-évoquée, la réglementation locale des aéroports doit passer par une simplification pour s'améliorer. Cette simplification à plusieurs intérêts qu'il convient d'exposer.

**42. Objectif général** - L'objectif général d'une telle simplification est d'avoir au sein de chaque plateforme aéroportuaire un arrêté préfectoral clair, cohérent et toujours en phase avec la réalité. Comme l'énonçait Antoine de Rivarol « *ce qui n'est pas clair n'est pas français ; ce qui n'est pas clair est encore anglais, italien, grec ou latin* »<sup>50</sup>. Il faut donc parvenir à une réglementation locale toujours plus efficiente.

**43. La simplification des modifications futures** - Un dispositif simplifié permet donc de faciliter les évolutions futures au sein de cet arrêté qui doit répondre aux exigences supra-réglementaires qui évoluent fréquemment. Dès lors, les modifications doivent s'intégrer dans un dispositif simple et cohérent pour ne pas créer d'éventuelles contradictions.

**44. La meilleure compréhension des acteurs** - La simplification de la réglementation locale doit permettre de faciliter la compréhension des acteurs de ces aéroports. En effet, sur les aéroports de multiples acteurs existent et il est nécessaire de garantir un cadre juridique compris par l'ensemble des acteurs pour s'assurer de l'effectivité des mesures.

---

<sup>50</sup> A. RIVAROL, *De l'universalité de la langue française : discours qui a remporté le prix de l'Académie de Berlin*, Bailly et Dessenne, 1784, p. 49.



L'arrêté préfectoral est souvent pour eux la « grande » référence juridique sur les mesures applicables car bon nombre sont peu chevronnés sur la réglementation française ou européenne leur étant applicable. La simplification de l'arrêté doit permettre un texte plus compréhensible mais qui continue de jouer son rôle central d'interprète dans le panel de la réglementation leur étant applicable.

Pour garantir tous ces objectifs, la solution peut être d'effectuer une distinction des mesures en fonction de leur domaine.

## **II – Une simplification liée à une harmonisation sous-jacente : la distinction des mesures en fonction de leur domaine**

La simplification de la réglementation locale des aéroports principaux doit passer par une harmonisation de la scission entre les différentes mesures de police déjà constatée dans des aéroports tels que l'aéroport de Roissy-Charles De Gaulle, Nice ou encore Lyon.

Ce mécanisme doit devenir le principe dans l'élaboration des arrêtés préfectoraux sur ces plateformes et être repris par chaque préfecture. Cette dissociation n'est pas sans critique car elle peut entraîner une répétition de mesures intimement liées. Cependant, l'approche et la vision de la norme seront différentes en fonction du domaine auquel appartient l'article. La finalité est que ce système est plus intelligible pour les acteurs de l'aéroport du fait de son homogénéité. Pour effectuer cette scission, deux choix se portent à nous. Dans un premier temps, il y a la possibilité de régir des mesures de polices distinctes entre la sécurité et la sûreté au sein de deux arrêtés différents (A). Dans un second temps, on peut aussi imaginer d'élaborer un seul arrêté avec deux livres distincts en fonction des domaines (B).

A - Deux arrêtés distincts régissant des mesures de polices différentes.

**45. Un arrêté régissant les mesures de police relatives à la sûreté** - Le fait d'avoir un acte régissant uniquement les mesures de sûreté applicables sur l'aéroport permet de renforcer l'importance de ces dispositions à l'égard des administrés. De plus, un tel acte permet également à la division sûreté, qui s'occupe majoritairement de ces aspects régaliens, de se limiter uniquement à son domaine de compétence. Le fait de ne pas être « pollué » par d'autres dispositions hors de son champ d'action permet de créer des mesures toujours plus efficaces et répondant concrètement aux normes de bases communes.

**46. Un arrêté régissant les mesures de sécurité, salubrité et bon ordre** - À l'inverse de la sûreté, avoir un arrêté préfectoral régissant les mesures de sécurité, de salubrité et d'ordre public sur les aéroports va obliger les divisions « aéroports et navigation aérienne » à prendre conscience de l'importance de cet aspect régalien. De plus, du fait de leur importance pour la bonne santé économique du transport aérien, ces mesures doivent être édictées de manière précise dans un texte indépendant de la sûreté.

Même si la finalité est la même, à savoir la préservation des personnes et des biens, les notions de sûreté et de sécurité ont leur propre logique, ce qu'il ne faut pas occulter.

B - La mise en place d'un système de livres au sein d'un même arrêté ?

Nous avons vu l'intérêt de ce système dualistique, cependant il convient de se demander si la séparation ne serait pas plus efficace au sein d'un même arrêté. En effet, une possibilité est d'intégrer au sein d'un même texte deux livres, un livre sûreté et un livre sécurité, salubrité et ordre public.

**47. La préservation de la sécurité juridique** - À l'inverse des deux arrêtés distincts, l'intérêt de cette imbrication au sein d'un même arrêté est la préservation de la sécurité juridique. En effet, même si les mesures de police concernant la sécurité et la sûreté sont différentes, il y a des interconnexions. Le danger serait donc de créer deux textes totalement indépendants l'un de l'autre car en cas de mise à jour, des contradictions pourraient apparaître. Elles pourraient apparaître car ces deux arrêtés ne feraient que renforcer le manque de coopération entre les différentes divisions de la DSAC. En outre,

dans ces arrêtés les renvois entre eux sont à proscrire car en plus de pouvoir créer des contradictions, à chaque modification l'autre arrêté deviendrait dans la quasi-totalité des cas immédiatement obsolète.

**48. Le bon compromis** - La pratique d'un même arrêté comportant deux livres distincts semble donc être le bon compromis entre la nécessité de distinguer les domaines et la nécessité de garder une attache réglementaire commune.

Si on devait relever une critique à cette solution, ce pourrait être sur l'éventuelle longueur des arrêtés sur les gros aéroports. En revanche, il semble que cette longueur soit le corolaire indispensable d'une simplification de l'arrêté.

Cependant, cette simplification ne passe pas uniquement par une refonte de la structure de la réglementation locale mais également par une simplification des normes au sein des articles.

### **III – Une simplification des dispositions au sein de ces arrêtés**

La simplification de la réglementation résulte également d'un allègement des dispositions (A). De plus, comme nous avons pu le voir, les aéroports sous certification européenne disposent de particularités du fait de leur réglementation EASA (B).

#### **A – Un dispositif allégé**

**49. L'abolition des dispositions superfétatoires** - Au sein des arrêtés, les dispositions doivent être les plus compréhensibles pour les administrés auxquels elles s'adressent.

Ainsi, certaines dispositions doivent être simplifiées, d'autant plus au sein d'arrêtés préfectoraux qui tendent à s'étoffer. Les arrêtés préfectoraux doivent garder uniquement les mesures essentielles à la bonne réalisation des objectifs de sûreté et de sécurité. Les dispositions superfétatoires doivent être supprimées ou intégrées au sein des MPA si elles y ont un intérêt.

**50. Des renvois express à des dispositions de valeur juridique supérieure à proscrire** - Certains arrêtés peuvent effectuer des renvois à la réglementation de valeur juridique supérieure. C'est le cas de l'arrêté préfectoral de l'aéroport de Strasbourg-

Entzheim qui précise dans son article 20 sur l'avitaillement des aéronefs en carburant que :

*« Les précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes sont définies par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1980 modifié ainsi que par l'arrêté du 5 novembre 1987 modifié relatif aux conditions d'utilisation des avions exploités par une entreprise de transport aérien ».*

Toutefois, ces renvois fragilisent l'arrêté et l'allègement du dispositif ne doit pas les favoriser pour autant. En effet, le rappel des dispositions françaises et européennes au sein des arrêtés préfectoraux peut avoir comme conséquence de créer de la confusion voir même des contradictions si la réglementation locale n'évolue pas en corrélation avec les normes de niveaux supérieurs. À cet égard, on est conscient que la norme de niveau supérieur l'emporte sur la norme inférieure. L'arrêté pourrait donc tomber en désuétude en étant entaché d'illégalité.

Cependant, il faut également prendre en compte la nécessité d'interpréter les normes de valeur juridique supérieures pour les protagonistes de ces aéroports. Il faut donc trouver un équilibre entre la non-répétition des mesures formulées dans un vecteur juridique supérieur et la nécessité de réaffirmer et d'explicitier une partie de la réglementation française et européenne.

**51. La création d'un texte à vocation pédagogique** - La solution peut être de rappeler cette réglementation par un acte à vocation pédagogique, dispensé de valeur normative, qui regrouperait les dispositions réglementaires françaises et européennes avec les arrêtés préfectoraux et les MPA. Toutefois, il est nécessaire que ce rappel réglementaire ne soit pas rébarbatif pour ces acteurs. Le cas échéant, cela entraînerait l'ineffectivité des mesures.

En outre, un tel acte pédagogique nécessitera une mise à jour régulière.

Pour illustrer cette simplification des dispositions, il convient d'étudier de manière plus approfondie le cas particulier de la simplification des normes de sécurité au sein des arrêtés pour les aérodromes sous certification européenne.

B – La particularité des aérodromes sous certification européenne :  
La simplification des normes de sécurité

**52. Rappel** - Comme nous avons pu l'exposer<sup>51</sup>, les aérodromes soumis à la certification européenne ont, depuis les récentes évolutions, une réglementation particulière car elle est définie expressément par la réglementation EASA.

**53. Une évolution nécessaire** - Les mesures de police édictées n'ont plus le même intérêt qu'auparavant. Il est donc nécessaire d'engager une évolution des mesures de police des aérodromes certifiés en tenant compte de leurs particularités.

**54. La non-retranscription des normes européennes** - Dans un objectif de simplification et afin de limiter le risque de confusion, il est fortement recommandé aux DSAC/IR de ne pas dupliquer les dispositions issues de la réglementation européenne – qui évolue rapidement - au sein de ces arrêtés. Un tel acte réglementaire serait vecteur d'illégalité ou d'obsolescence des arrêtés.

À cet égard et pour répondre à la vocation pédagogique de ces actes réglementaires sur ces plateformes, il serait opportun de mettre en œuvre la possibilité sus-évoquée consistant à créer un texte à valeur uniquement pédagogique et référençant la réglementation supra-réglementaire applicable sur la plateforme. *In fine*, un tel dispositif permettrait de renforcer la sécurité, ce qui reste l'objectif absolu. Ce texte pourra également être étendu au domaine de la sûreté pour éclairer les acteurs sur les normes de base commune et la réglementation nationale.

**55. Le rôle grandissant de l'exploitant** - À l'instar de la lettre de cette réglementation européenne, l'évolution des arrêtés préfectoraux doit être l'opportunité parfaite pour converger vers la « sacralisation » de l'exploitant d'aérodrome au cœur du dispositif et des responsabilités dans la gestion de ces domaines. Ainsi, la simplification doit se traduire par des dispositions génériques, rappelant la compétence de l'exploitant sur ces mesures.

Les dispositions applicables au sein du livre « sécurité » des arrêtés préfectoraux se limiteront donc aux dispositions qui ne figurent pas dans la réglementation européenne, applicable de plein droit.

---

<sup>51</sup> Cf Partie I, Titre I, Chapitre II, section I, III - Un intérêt relatif des dispositions de sécurité en fonction de la catégorie d'aérodrome : La perte de compétence du préfet

**56. La problématique des sanctions** – Même si le maître mot en sécurité est la culture juste et que les sanctions sont rares, elles ne sont pas inexistantes. Conformément à l'article R217-2 du Code de l'aviation civile, l'arrêté préfectoral et les mesures particulières d'application constituent les seuls fondements juridiques pour que les Services Compétents de l'Etat (SCE) puissent constater des manquements à la sécurité sur ces aéroports.

**Article R217-2 du Code de l'aviation civile :**

*« I.- En cas de manquement constaté aux dispositions des arrêtés préfectoraux et de leurs mesures particulières d'application relatifs aux points a, b et g du II de l'article R. 213-1-4, et au point f du II de ce même article lorsque le manquement est constaté en zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé, le préfet peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés :*

*-soit prononcer à l'encontre de la personne physique auteur du manquement une amende administrative d'un montant maximal de 750 euros ;*

*-soit suspendre l'accès à la zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé pour une durée ne pouvant pas excéder trente jours.*

*Ces plafonds peuvent être doublés en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du*  
*préfet.*

*II.- En cas de manquement constaté aux dispositions des arrêtés préfectoraux et de leurs mesures particulières d'application relatifs aux points a, b et g du II de l'article R. 213-1-4, et au point f du II de ce même article lorsque le manquement est constaté en zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé, le préfet peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés, prononcer à l'encontre de la personne morale responsable une amende administrative d'un montant maximal de 7 500 euros.*

*Ces plafonds peuvent être doublés en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du préfet. »*

Du fait de l'évolution de la réglementation européenne, il semble important que cet article évolue également afin que les manquements puissent être constatés par les services compétents de l'état lorsque nécessaire. Il est essentiel de garder la faculté de sanction concernant les négligences graves et les manquements délibérés, conformément à la définition de la culture juste<sup>52</sup>. En effet, il y a un intérêt juridique et pédagogique, de pouvoir sanctionner notamment les manquements individuels et répétés.

En attendant, l'évolution de cet article du Code de l'aviation civile, il semble encore nécessaire d'intégrer au sein des arrêtés préfectoraux les « *consignes d'exploitation* » ou « *procédures* », définies par l'exploitant, afin d'avoir une base réglementaire opposable à l'ensemble des entités et usagers.

À cet égard, la division ANA de la DSAC/SE a établi une proposition de texte pour répondre à ces nouvelles exigences. Cette suggestion s'effectue selon deux degrés de simplification, une rédaction avec une simplification aboutie et une rédaction avec une simplification intermédiaire, pour ne pas trop contraster avec les pratiques actuelles qui consistent à insérer au sein de ces arrêtés l'intégralité des procédures détaillées applicables.

Exemple de rédaction pour concernant la formation des personnels accédant à l'aire de mouvement - à pied ou en véhicule<sup>53</sup> :

« **Références :**

Réf : § ADR.OR.D.017 (points c, d, e, f, g, h et i)

Réf : § AMC1 ADR.OR.D.017(c);(d)

Réf : § AMC1 ADR.OR.D.017(e)

Réf : § AMC2 ADR.OR.D.017(e)

Réf : § AMC1 ADR.OR.D.017(f)

Réf : § AMC1 ADR.OR.D.017(g)

Réf : § AMC1 ADR.OR.D.017(h)

Réf : § ADR.OPS.B.033

Réf : § AMC3 ADR.OR.E.005 (a)(3)

---

<sup>52</sup> Définition donnée dans le règlement européen (UE) N° 376/2014 concernant les comptes-rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile

<sup>53</sup> Projet de rédaction transmis par Monsieur Christophe BRUNI-YAHIA, adjoint au chef de la division aéroport et navigation aérienne et chef de la division transport aérien, lors d'un entretien le 26 juillet 2022.

### Commentaires :

*Ce paragraphe précise l'ensemble des principes prévalant dans la formation (initiale, périodique, continue et de remise à niveau) et le contrôle d'aptitude des personnels, autres que ceux de l'exploitant d'aérodrome, ayant vocation à accéder à l'aire de mouvement (à pied ou en véhicule) de manière autonome.*

*Les dispositions applicables sur ces sujets au personnel de l'exploitant sont directement définies au titre du § ADR.OR.D.017 (points a et b) et demeurent sous la responsabilité (d'établissement et de mise en œuvre) de l'exploitant – il n'est donc pas opportun de les reprendre au sein de l'AP ou d'une MPA.*

### **[Simplification aboutie]**

*Les consignes d'exploitation, élaborées par l'exploitant d'aérodrome, précisent les dispositions applicables en matière de formation et de contrôle d'aptitude de tout personnel exerçant une activité associée à l'exploitation, l'entretien ou la gestion de l'aérodrome et bénéficiant d'un accès à l'aire de mouvement (à pied ou en véhicule) ou à toute autre aire opérationnelle définie par l'exploitant d'aérodrome.*

*L'exploitant d'aérodrome assure la diffusion de ces consignes d'exploitation, et de toute mise à jour ultérieure, à l'ensemble des entités utilisatrices de la plate-forme, qui doivent s'y conformer.*

### **[Simplification intermédiaire]**

*Chaque entité utilisatrice de la plate-forme s'assure que chacun de leurs employés, exerçant une activité associée à l'exploitation, l'entretien ou la gestion de l'aérodrome et bénéficiant d'un accès non accompagné à l'aire de mouvement, ou à toute autre aire opérationnelle définie par l'exploitant d'aérodrome, soit formé de manière adéquate.*

*À ce titre, les entités utilisatrices de la plate-forme veillent à ce que leurs personnels satisfassent les conditions de formation et de contrôle d'aptitude requises par l'exploitant de l'aérodrome au sein du référentiel élaboré à cette fin et mis à leur disposition. L'exploitant d'aérodrome s'assure de la publicité de ce référentiel et de toute mise à jour ultérieure auprès de l'ensemble des entités utilisatrices et des usagers concernés.*

*Ce référentiel précise, pour tout personnel bénéficiant d'un accès non accompagné à l'aire de mouvement ou à toute autre aire opérationnelle définie*



*par l'exploitant, les procédures devant être appliquées s'agissant des modalités de formation requises, des objectifs pédagogiques à satisfaire (ou des supports pédagogiques à employer) et des modalités de contrôle d'aptitude devant être appliquées.*

*Ces dispositions couvrent les aspects de formation initiale, périodique, continue et de remise à niveau ainsi que les conditions de réalisation des contrôles d'aptitude.*

*Si un acte de formations, d'évaluations et de contrôles d'aptitude n'est pas délivré par l'exploitant, l'entité utilisatrice s'assure que les formateurs et évaluateurs auxquels elle a recours ont été désignés par l'exploitant d'aérodrome.*

*Toute entité utilisatrice de la plate-forme archive et met à disposition de l'exploitant d'aérodrome, à des fins de contrôle de conformité de ces exigences, les documents de traçabilité de réalisation des différentes formations et contrôles d'aptitudes requis pour leurs personnels bénéficiant d'un accès non accompagné à l'aire de mouvement ou à toute autre aire opérationnelle définie par l'exploitant d'aérodrome.*

*Toute entité utilisatrice de la plate-forme met à disposition, sur demande du personnel concerné, l'ensemble des documents de traçabilité de réalisation des différentes formations et contrôles d'aptitude suivis par ce personnel. »*

#### **IV – Les MPA : Vers une corrélation parfaite avec les arrêtés**

**57. Une meilleure ventilation entre l'arrêté et les MPA** - La distinction au sein de l'arrêté préfectoral entre les mesures de sûreté et de sécurité semble le moment opportun pour faire évoluer en parallèle les MPA afin qu'elles deviennent le corolaire de ce premier texte.

Ainsi, il est nécessaire que les mesures particulières d'application soient bien distinguées en fonction des domaines et que chacune soit le fruit du domaine qui lui est propre.

De plus, pour une meilleure ventilation entre l'arrêté et les MPA, il pourrait être envisagé de créer une nomenclature commune, c'est-à-dire que le numéro d'article des MPA renverrait au même numéro que l'article dans l'arrêté préfectoral dont il émane. Ainsi, la numérotation commune à ces deux textes permettrait une lecture d'ensemble fluide.

**58. Des MPA à optimiser** - Comme nous l'avons vu<sup>54</sup>, certains arrêtés disposent de mesures trop précises, qui devraient se retrouver au sein des MPA. L'utilisation de ces MPA est à repreciser et à réaffirmer. Elle doit être optimisée pour permettre à l'arrêté préfectoral d'être à son tour optimisé par un gain de clarté.

La réglementation locale des aérodromes principaux doit être simplifiée pour gagner en clarté et à fortiori en efficacité. Cette simplification devra être le résultat d'une distinction des mesures de sécurité et de sûreté au sein de l'arrêté préfectoral. De plus, les mesures en elles-mêmes devront être allégées et la répartition avec les MPA est à préciser. L'exposé de cette nécessité effectué, il convient d'étudier la mise en oeuvre effective de cette simplification réglementaire. Pour cela, il conviendra d'observer les actions initiées pour en définir la mise en oeuvre optimale.

---

<sup>54</sup> Cf Partie I, Titre I, Chapitre II, section I, II - L'accumulation de dispositions : L'imperfection d'une réglementation substantielle

## TITRE II - LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DE LA SIMPLIFICATION

La mise en oeuvre effective de la simplification de la réglementation passe par l'analyse du groupe de travail REGLO, tentant de répondre à cet objectif en matière de sûreté (Chapitre I). Cependant, le groupe REGLO n'est pas adapté à cette simplification, d'autant qu'il ne recouvre pas l'intégralité du spectre des mesures de police. Ainsi, il est nécessaire de créer un nouveau groupe de travail ad hoc (Chapitre II).

### CHAPITRE I - LE PROJET RÉGLO : UNE INITIATIVE ENCOURAGEANTE MAIS INADÉQUATE

Le groupe REglementation LOcale en sûreté (REGLO) est un groupe de travail mis en place par la DSAC/Sûreté et les divisions sûreté des DSAC/IR pour faire évoluer la réglementation locale propre aux aérodromes. Il se constitue donc comme l'acteur principal de cette nécessité (Section I). Cependant, son rôle se limitera aux prémices d'une mise en oeuvre concrète de la simplification (Section II).

#### SECTION I - LE GROUPE REGLO : L'ACTEUR PRINCIPAL DE L'EVOLUTION NORMATIVE EN MATIERE DE SURETE

**59. Présentation** - Le Groupe « REGLO » est un groupe de travail piloté par la DSAC/SUD et appuyé par la division sûreté de la DSAC à l'échelon central. Il est composé des « correspondants REGLO » qui sont des agents de chaque division sûreté des DSAC/IR. Il est également composé d'agents des pôles de la direction technique en sûreté.

**60. Objectifs** – Le groupe « REGLO » a trois objectifs. Il souhaite favoriser l'approche collaborative dans la production de normes locales notamment encourage le partage des bonnes pratiques (I). Il souhaite également renforcer l'intelligibilité de la norme et améliorer la sécurité juridique relatif à ces actes locaux (II). Pour illustrer ces objectifs, il convient d'étudier la première mission de ce groupe de travail dont les caractéristiques sont à transposer à la simplification des arrêtés préfectoraux (III)

#### I – Une approche collaborative

**61. Un contexte propice à la collaboration** – Cette approche collaborative n'est pas nouvelle dans la production normative locale. Elle fait suite à plusieurs initiatives

instaurées dans le passé. À titre d'exemple, il a pu être rédigé une note de conseils de rédaction des textes réglementaires locaux en matière de sûreté<sup>55</sup>. Il a également pu être établi une formation à la rédaction des actes juridiques locaux en matière de sûreté de l'aviation civile<sup>56</sup> par le secrétariat général de la DGAC.

Les différentes DSAC/IR sont demandeuses de plus de coopération<sup>57</sup>. Ainsi, ce groupe s'inscrit dans une volonté de la part des DSAC/IR d'harmoniser les bonnes pratiques mises en place localement.

**62. Le partage des bonnes pratiques** – Le partage des bonnes pratiques est la conséquence directe de plus de collaboration. Chaque DSAC/IR a des axes d'améliorations sur ses missions régaliennes mais dispose également de bonnes pratiques qu'il convient de partager. Ce groupe est donc destiné à analyser les initiatives de chaque DSAC/IR et d'en évaluer consensuellement leur bien-fondé pour le partager aux autres. L'intérêt principal est donc de faire un retour d'expérience des actions locales pour harmoniser les procédés, en faveur d'une meilleure effectivité des normes locales.

**63. Un intérêt fondamental** - Cette harmonisation résultant d'une collaboration en interne est fondamentale car il est impossible de contraindre les DSAC à suivre un modèle d'acte réglementaire. Outre l'obligation de respecter les règles de légistique et la réglementation de valeur supérieure, chaque DSAC dispose d'une certaine liberté pour rédiger les mesures de police. Ainsi, c'est uniquement par une approche consensuelle que l'harmonisation des bonnes pratiques permettra de répondre aux autres objectifs de cette simplification.

## **II – Le renforcement de l'intelligibilité de la norme et de la sécurité juridique**

**64. L'intelligibilité de la norme** – Le groupe REGLO permet de renforcer l'intelligibilité de la norme. Il est nécessaire que le texte soit lisible et compréhensible par ces acteurs. Pour ce faire, il œuvre à garder cet objectif comme ligne de conduite. À cet égard, ce groupe a notamment vocation à échanger sur la traduction réglementaire locale des normes supra-réglementaires.

---

<sup>55</sup> DSAC/SUR/MET V1, « Conseils de rédaction des textes réglementaires locaux en matière de sûreté de l'aviation civile - 10 principes de base », Op. Cit.

<sup>56</sup> M. COLLIN, V. BODIAN, Formation à la rédaction des actes juridiques locaux en matière de sûreté de l'aviation civile, 4 et 5 décembre 2018

<sup>57</sup> Cf Partie I, Titre I, Chapitre II, section I, II - Une collaboration dans la rédaction des arrêtés parfois difficile

**65. La sécurité juridique** – À l’instar du renforcement de l’intelligibilité de la norme, ce groupe est destiné à renforcer la sécurité juridique des actes réglementaires locaux. Cet objectif est d’autant plus important que la réglementation locale de l’aviation civile ne soulève pas les ardeurs des préfetures qui se contentent souvent de valider un travail effectué par les services techniques de la DSAC. Ainsi, les seuls retours sur la validité juridique des actes réglementaires élaborés proviennent généralement du contentieux. Nous nous situons dans une situation précaire où la sécurité juridique est menacée.

### **III - L’harmonisation du pouvoir de sanction administrative des commissions de sûreté : Un premier cas concret à transposer aux arrêtés préfectoraux régissant les mesures de police**

La première action du groupe « REGLO » s’est axée non pas sur les mesures de police administrative mais sur les sanctions lors des commissions de sûreté en cas de non-respect de la réglementation sur les aéroports. L’étude de cette harmonisation du pouvoir des sanctions administratives, qui s’éloigne de notre problématique, est nécessaire pour apprécier la pratique concrète de ce groupe en tirant des conclusions transposables à l’élaboration des mesures de polices.

Ainsi, il a été constaté que la DSAC était dotée d’un pouvoir de sanction avec des carences (I), ce qui a conduit à une approche collaborative qui doit être transposée à la réglementation des mesures de polices relatives à ces aéroports (II).

A - Un pouvoir de sanction administrative source de carences : Le constat d’imperfections

**66. Définition** – Contrairement à la mesure de police administrative, la sanction administrative est une mesure répressive. Le Conseil d’État la définit de la manière suivante :

*« Une sanction administrative est une décision administrative émanant d’une autorité administrative qui vise à réprimer un comportement fautif. Elle se distingue des mesures de police administrative en ce qu’elle vise à punir une personne qui a enfreint une réglementation préexistante et non prévenir les troubles à l’ordre public »<sup>58</sup>.*

---

<sup>58</sup> Conseil d’État, « Le juge administratif et les sanctions administratives », Les dossiers thématiques du Conseil d’État, mis en ligne le 09 janvier 2017, disponible sur <https://www.conseil-etat.fr/decisions-de-justice/jurisprudence/dossiers-thematiques/le-juge-administratif-et-les-sanctions-administratives>, consulté le 20 avril 2022.

**67. Une obligation légale** - Selon l'article D217-2 du Code de l'aviation civile<sup>59</sup>, chaque aéroport dispose d'une commission de sûreté. Le préfet saisit cette commission pour avis avant de prononcer une éventuelle sanction administrative à l'encontre d'une personne ayant commis un manquement à la sûreté aéroportuaire. Il s'agit donc d'un avis obligatoire.

Dans les faits, l'avis de la commission de sûreté est quasiment toujours suivi par les services de la préfecture. Comme pour les autres actes réglementaires, la DSAC va rédiger la décision après la commission au nom du préfet. Le rôle de la préfecture est seulement de vérifier la légalité de la décision prise.

De telles décisions ont pour conséquence d'affaiblir le principe de sécurité juridique, ce qui se traduit par des contentieux.

**68. Des décisions mal fondées** - Cependant, trop souvent des décisions sont mal fondées et échappent au contrôle des services de la préfecture. Le manque d'intérêt de la préfecture sur ces problématiques a pour conséquence d'affaiblir le principe de sécurité juridique, ce qui se traduit par des contentieux.

En effet, les agents rédacteurs des DSAC/IR ne sont pas ou peu formés sur les principes à respecter lors de la rédaction d'une sanction administrative. De plus, leur fonction de membre et plus précisément de président au sein de ces commissions ne représente que des fonctions subsidiaires dans leurs missions quotidiennes. Ainsi, on peut voir notamment que des contentieux sont nés sur différents aspects.

À titre d'exemple, il y a pu avoir des contentieux en matière de non-respect du principe du contradictoire<sup>60</sup> ou encore du fait de la méconnaissance du principe de personnalité des peines. En effet, dans un arrêt du 22 avril 2020<sup>61</sup>, la Cour administrative d'appel de Paris considère que :

*« Il résulte en effet des constatations précitées du procès-verbal que c'est à tort que [la société Alyzia] s'est vu infliger l'amende en litige dès lors qu'elle n'est pas la personne morale responsable du manquement au sens de l'article R. 217-3 II du code de l'aviation civile. »*

---

<sup>59</sup> Article D217-2 du Code de l'aviation civile : « Une commission de sûreté est instituée auprès de chaque aéroport visé à l'article R. 213- 1-1 qui est saisie pour avis par le préfet avant toute sanction administrative visée à l'article R. 217-3. »

<sup>60</sup> Tribunal administratif de Toulouse, 23 septembre 2021, M. Amar

<sup>61</sup> Cour administrative d'appel de Paris, 4ème chambre, 22 avril 2020, 18PA03258, Société Alyzia

Dans cet arrêt, la société Alyzia s'était vu infliger une amende qui était imputable à la société Alyzia Orly Check disposant d'une personnalité juridique distincte. La décision de la commission a sur ce fondement été annulée.

En outre, de nombreux contentieux sont nés sur le respect du principe de motivation en droit et en fait découlant de l'article L211-2 du Code des relations entre le public et l'administration<sup>62</sup> combiné avec l'article 217-1 du Code de l'aviation civile<sup>63</sup>.

Avec ces différents contentieux, il semblait nécessaire pour les acteurs de ces différentes commissions de mettre en commun leurs pratiques pour créer des modèles d'actes administratifs adéquats.

B – La concrétisation d'une approche collaborative et harmonisée à pérenniser pour les arrêtés préfectoraux régissant les mesures de police

**69. Finalité** - C'est donc le Groupe REGLO, à travers sa première mission qui a eu la charge d'éclairer les agents des DSAC/IR sur les principes applicables et d'harmoniser les bonnes pratiques de chaque DSAC/IR dans leur production normative pour les commissions de sûreté. Ainsi, le Groupe « REGLO » a pu fournir un cadre réglementaire « type ». De toute évidence, il n'y a aucune obligation pour les DSAC/IR de suivre ces documents types. Ce ne sont que des modèles de référence auquel chacun est libre d'adhérer ou non. Cependant, ces agents ont tout intérêt à le faire car ces actes administratifs ont été rédigés de façon à fournir une meilleure sécurité juridique.

Le groupe REGLO a fourni sept documents types, à savoir :

- Un modèle d'arrêté préfectoral pour la nomination des membres de la commission ;
- Un modèle de règlement intérieur ;
- Un modèle de lettre de convocation des membres de la commission ;

---

<sup>62</sup> Article L211-2 du Code des relations entre le public et l'administration : « *Les personnes physiques ou morales ont le droit d'être informées sans délai des motifs des décisions administratives individuelles défavorables qui les concernent. A cet effet, doivent être motivées les décisions qui : (...) 2° Infligent une sanction* »

<sup>63</sup> Article D217-1 du Code de l'aviation civile : « *Les amendes et mesures de suspension font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Les amendes sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine.* »

- Un modèle de lettre avec accusé de réception pour la convocation des auteurs du manquement ;
- Un modèle de procès-verbal de la commission ;
- Un modèle de courrier de notification ;
- Un modèle de décision sanction.

Il reste à observer si ces modèles de décisions permettront de limiter le contentieux et ainsi renforcer concrètement la sécurité juridique, même si nous pouvons être d'ores et déjà être assuré que ce travail va dans le sens d'une évolution positive de la réglementation locale.

**70. Un système à transposer** - On remarque à travers ces actions le réel intérêt de ce groupe dans la sécurité juridique des actes réglementaires établis par la DSAC pour la préfecture. Ainsi, il semble nécessaire de transposer le plan d'action utilisé au service de la simplification des arrêtés préfectoraux des aérodromes principaux. Au même titre que ces commissions de sûreté, il sera nécessaire de partager tous les documents relatifs à ces arrêtés, pour en relever les carences et les axes d'amélioration. Une fois fait, des discussions devront démarrer sur les avantages et les inconvénients de chaque réglementation. Enfin, il devra être établi un modèle d'arrêté préfectoral type.

## **SECTION II - LES PREMICES D'UNE MISE EN ŒUVRE DE SIMPLIFICATION DE LA REGLEMENTATION LOCALE DES AERODROMES PRINCIPAUX**

**71. Une réticence de ce groupe de travail** - Le sujet d'une simplification de la réglementation locale fut un sujet envisagé parmi les pistes d'actions de ce groupe. Cependant, dès premières réticences sont apparues. Des discussions ont eu lieu sur l'élaboration d'un arrêté préfectoral type et une scission type entre arrêté préfectoral et MPA. Cependant, après débats, ce travail ne s'est pas révélé adapté à un tel groupe de travail. Il a notamment été relevé l'impossibilité de suivre au fil du temps l'évolution de ces arrêtés types, ce qui semble indispensable dans ce genre de refonte.

De plus, un tel projet effectué par un groupe de travail exclusivement réservé aux divisions sûreté des DSAC/IR permettrait de renforcer les discordances dans la collaboration entre les divisions.

L'arrêté type doit également s'adapter à l'intégralité des situations de ces aéroports. Certaines plateformes ont des spécificités qui doivent être distinguées au sein



de la réglementation locale. Il y a un travail de fond conséquent à effectuer dans la création d'un modèle d'arrêté, tout en gardant à la fois la souplesse d'ajustement propre aux spécificités locales. Ce travail ne peut être orchestré que par un groupe uniquement destiné à cette simplification.

**72. La limitation aux arrêtés complémentaires** – Ce projet s'est tout de même donné pour action la simplification de la réglementation complémentaire à ces arrêtés en matière de sûreté. En effet, il prévoit de créer des modèles d'arrêtés types pour les arrêtés préfectoraux complémentaires afin de faciliter les modifications mais également toujours dans un objectif de sécurité juridique.

Les arrêtés complémentaires sont les arrêtés précisant et/ou modifiant l'arrêté préfectoral régissant les mesures de police sur l'aéroport. Ils constituent donc des mesures de police complémentaires. Sur ces aérodromes principaux, de tels arrêtés sont récurrents.

Ces arrêtés correspondent par exemple aux arrêtés de déclassement, aux arrêtés rondes et patrouilles ou encore aux arrêtés modifiant l'arrêté préfectoral. Il n'y a pas un travail substantiel de simplification à faire sur ces actes. Cependant, la création d'un modèle permettra de remplir l'objectif grandissant d'une réglementation locale simplifiée.

Ainsi, le groupe REGLO constitue les prémices de cette simplification réglementaire. En revanche, en plus de ne régir uniquement les normes relatives à la sûreté du fait de la compétence de ces membres, ce groupe de travail ne se limite qu'aux arrêtés complémentaires. Il est donc nécessaire de créer un groupe de travail ad hoc pour approfondir cette simplification initiée par le groupe REGLO.

## CHAPITRE II - LA CREATION D'UN GROUPE DE TRAVAIL AD HOC

Si le groupe REGLO ne semble pas en l'état pouvoir répondre aux exigences d'un tel travail de simplification, il apparaît opportun de prendre l'initiative d'exposer un exemple de groupe de travail qui pourrait être instauré par la DSAC et répondant parfaitement aux problématiques sus-évoquées.

Dès lors, il est possible de créer un groupe de travail ad hoc collaboratif (section I) dont les missions pourraient être expressément définies et limitées aux arrêtés préfectoraux régissant les mesures de police (section II).

## **SECTION I - UN GROUPE DE TRAVAIL COLLABORATIF**

Ce groupe de travail, dont il appartiendra aux acteurs de trouver un nom, doit être permanent (I) et être le fruit d'une collaboration locale (II) et nationale (III) pour pallier le manque de concours de certains acteurs dans la production normative.

### **I – La création d'un groupe permanent**

Le travail de simplification de la réglementation locale sur ces aéroports est un travail de longue haleine et ne peut pas se résumer à fournir des recommandations ou des modèles sans en assurer un suivi régulier.

**73. Justification** - La permanence de ce groupe a plusieurs raisons. Tout d'abord, avoir un suivi régulier de son projet permet de l'adapter en cas d'évolution normative. Il doit être le reflet d'une réglementation quasi infaillible et doit donc régulièrement être mis à jour.

Ensuite, prendre le risque de faire évoluer la réglementation, c'est prendre également le risque de l'affaiblir. Un retour d'expérience régulier est donc nécessaire pour pallier les éventuelles omissions ou imperfections du projet. L'objectif prôné d'avoir une réglementation toujours plus effective passe par un suivi périodique.

**74. Niveaux de travail** - Pour améliorer l'action de ce groupe de travail, il pourrait être judicieux de le décliner en deux niveaux de travail, à travers un travail collaboratif à l'échelle locale puis un autre à l'échelle nationale. À cet égard, il conviendra de définir plus précisément la récurrence des concertations respectives ainsi que ce que l'on entend par « suivi périodique ».

### **II - Une collaboration locale**

Après une première réunion de création et de présentation du groupe de travail à l'échelle nationale, les différents acteurs devront se répartir au sein de groupes de travail locaux dans les différentes DSAC/IR.

**75. Composition** – Ce groupe de travail à l'échelle locale pourra être constitué de l'intégralité des acteurs qui ont un impact sur la réglementation locale de ces aéroports principaux. Dès lors, et pour renforcer la collaboration qui fait souvent défaut, il s'agira d'accueillir à minima un représentant de la division sûreté, un représentant de la division aéroport et navigation aérienne, un représentant de la division régulation et développement durable ; et pour consultation, un représentant de la préfecture sur lequel est implanté l'aéroport, un représentant de la Police Aux Frontières (PAF) ainsi qu'un représentant de la Brigade de Gendarmerie du Transport Aérien (BGTA).

**76. Actions préparatoires** – Les actions du groupe local seront principalement d'élaborer le travail préparatif de la collaboration à l'échelle nationale. Ainsi, ils devront relever les carences de l'ensemble de la réglementation locale des aéroports principaux du ressort de la DSAC/IR.

Pour ce faire, ils devront effectuer dans un premier temps le référencement des textes réglementant ces aéroports. Puis, ils devront en effectuer une analyse précise pour enfin établir un document détaillé à destination du groupe national comportant pour chaque plateforme :

- Les axes d'améliorations de ces arrêtés ;
- Les remarques - positives et négatives ;
- Leurs suggestions relatives à la simplification réglementaire ;
- Leurs questionnements.

De plus, chaque groupe de travail local devra fournir un modèle d'arrêté préfectoral respectant la scission sûreté / sécurité ainsi que différents modèles d'arrêtés complémentaires.

**77. Fréquences des concertations** – Le groupe de travail devra se réunir assez régulièrement – une fois tous les 3 mois – pour effectuer le travail préparatoire du groupe national, d'une durée maximale d'un an.

Une fois ce travail préparatoire effectué, il convient de réunir les membres de ce groupe une fois par an pour analyser et émettre des observations, le cas échéant, sur les documents produits par le groupe de travail national.

### **III - Une collaboration à l'échelle nationale**

Le groupe de travail à l'échelle nationale sera le point focal de cette simplification réglementaire par la remontée d'information des différents groupes locaux.

**78. Composition** – Le groupe de travail à l'échelle nationale devra être composé à minima de deux agents de la DSAC de chaque groupe de travail local, de deux représentants de l'échelon central de la DSAC et de toute autre personnalité qualifiée dont les compétences peuvent être bénéfiques à l'aboutissement du projet.

**79. Fréquence de la concertation pour l'élaboration du projet** – Après la remontée d'informations de chaque groupe de travail local, des concertations à l'échelle nationale devront être mises en place pour aboutir à des recommandations de production d'actes normatifs intégrant cette volonté de simplification. Celles-ci devront se tenir de manière régulière jusqu'à l'élaboration de ces actes – une réunion tous les trois ou quatre mois pouvant être le bon compromis.

**80. Méthodologie d'action** – Pour répondre aux missions détaillées ci-après<sup>64</sup>, il convient pour ce groupe de reprendre la méthodologie employée par le groupe REGLO. Ainsi, dans un premier temps, le groupe recueillera les différents documents d'observations et les modèles de l'échelon local, avant de proposer elle-même ces propres modèles qui devront être soumis à l'approbation de la majorité du groupe. Une nouvelle fois, les modèles produits par ce groupe resteront sous la forme de recommandations et chacun restera libre de les suivre.

**81. Fréquence de la concertation pour le suivi** – Une fois les missions principales du groupe de travail ad hoc accomplis, il lui restera à assurer la mission de suivi de ces recommandations normatives. Au sein de cette mission, il devra également dresser un inventaire de l'application de ces préconisations. Cette mission ne doit pas dépasser une réunion annuelle sauf en cas de besoin particulier.

## **SECTION II - LES RECOMMANDATIONS NORMATIVES DU GROUPE**

L'objectif principal de ce groupe sera de faire des recommandations normatives à l'égard des différentes DSAC/IR. Ainsi, le groupe devra se pencher sur la question de la création d'un modèle d'arrêté en deux livres et conscient des spécificités locales (I). Il pourra également réfléchir à l'optimisation de la corrélation entre arrêté préfectoral et

---

<sup>64</sup> Cf Partie I, Titre II, Chapitre II, Section II : Les recommandations normative du groupe

MPA (II) et enfin généraliser la simplification des arrêtés complémentaires entamée par le groupe REGLO (III).

### **I – La création d’un modèle d’arrêté en deux livres**

**82. Un arrêté en deux livres** – Nous avons pu voir l’intérêt quant à la création d’un arrêté préfectoral comportant deux livres et distinguant ainsi les mesures de sécurité aux mesures de sûreté. Il semble important que ce groupe axe son modèle d’arrêté sous ce format. Ainsi, pour les DSAC/IR qui souhaiteront suivre cet arrêté type, la sécurité juridique et l’intelligibilité – les deux grands objectifs de la simplification – s’en trouveront renforcés. L’objectif de cet arrêté type est d’étendre ce format à tous les aéroports principaux.

**83. Un arrêté modèle conscient des spécificités locales** – Cet arrêté ne devra pas être un texte qui fixe des dispositions précises et non ajustables. Il semble nécessaire compte tenu des particularités de chaque plateforme aéroportuaire de laisser une part de flexibilité. La réglementation locale ne doit pas perdre son essence qui est de réglementer selon les spécificités de chaque plateforme. Le modèle d’arrêté n’aura donc pas vocation à être un texte comportant des normes précises, immuables et devant être à tout prix transposé localement. Au contraire, il devra s’agir d’un texte distinguant les mesures de sécurité et de sûreté mais ajustable dans la pratique en fonction des particularités.

### **II – L’évolution de la corrélation entre arrêté et MPA**

**84. Optimisation** - Une des recommandations que devra effectuer ce groupe de travail est également l’optimisation de la corrélation entre l’arrêté et les MPA. Nous l’avons vu, il y a de nombreuses plateformes qui n’utilisent pas à bon escient les MPA et l’on se retrouve parfois avec des dispositions trop précises au sein des arrêtés, à l’instar de l’aéroport de Nice. Il est ainsi nécessaire de rappeler l’intérêt de distinguer ces deux normes et ainsi de renforcer l’applicabilité de cette dichotomie dans les faits pour simplifier les normes locales.

**85. Guides précisant les mesures à intégrer dans les MPA** - À cet égard, il conviendrait d’établir en parallèle de cet arrêté deux guides à destination des DSAC/IR rappelant les dispositions à intégrer, pour chaque domaine, dans les mesures d’application des arrêtés de police. Les guides déjà mis en place en matière de sécurité telle que la note relative aux dispositions de sécurité à intégrer dans les mesures d’application des arrêtés de police (PRO-EXT-11-01) de septembre 2014, devront ainsi être mis à jour.

**86. Parfaite harmonisation** - L'objectif de ce groupe de travail sera donc d'arriver à une parfaite harmonisation entre les MPA et l'arrêté préfectoral<sup>65</sup>. Afin de gagner en lisibilité et pour pallier le manque de cohérence, le groupe de travail devra envisager la mise en place de la nomenclature commune sus-évoquée<sup>66</sup>.

### **III – La simplification des arrêtés complémentaires**

**87. L'élargissement des actions du groupe REGLO** - Dans un objectif de simplification de l'ensemble normatif local, il est important de ne pas occulter les arrêtés complémentaires. L'objectif de ce groupe sera d'étendre les travaux initiés prochainement par le groupe REGLO en matière de sûreté à l'ensemble des mesures de police applicable. Le travail de simplification réglementaire ne sera pas substantiel car la majorité de ces arrêtés préfectoraux complémentaires concerne des mesures de sûreté. Ainsi, l'objectif du groupe sera surtout de diffuser ces arrêtés et d'élargir l'arrêté modificatif type aux divisions des autres domaines.

---

<sup>65</sup> Cf Partie I, Titre I, Chapitre II, IV - Les MPA : Vers une corrélation parfaite avec les arrêtés

<sup>66</sup> Ibid.

Les aérodromes principaux ont une réglementation précise en matière de police administrative qui mérite d'être simplifiée afin d'optimiser l'application de cette réglementation. L'intérêt d'assurer une réglementation claire sur ces plateformes est notamment de renforcer la sécurité juridique où le risque d'accidents et d'actes de malveillance est important. Le transport aérien est un secteur fragile où il est essentiel de s'attacher à chaque détail de la réglementation pour s'assurer d'une certaine viabilité. À l'opposé de ces aéroports principaux qui accueillent du transport aérien commercial de masse, il y a les aérodromes secondaires qui sont davantage destinés à l'aviation générale, qui regroupe plusieurs activités de natures différentes comme l'aviation de loisir, les écoles de pilotages, les déplacements à titre privé ou encore le travail aérien<sup>67</sup>. Ces aérodromes, bien que moins importants en matière de trafic et à fortiori d'un point de vue économique, disposent d'une réglementation qui nécessite également une refonte. Du fait de la particularité de ces aérodromes, les attentes réglementaires sont différentes de celles des aérodromes principaux mais restent non-négligeables. À toutes les échelles, la réglementation locale doit être effective et assurer la sécurité juridique des aérodromes qu'elle régit.

---

<sup>67</sup> BEA, « Aviation générale », définition, disponible sur <https://bea.aero/enquete-de-securite/aviation-generale/>, consulté le 10 mai 2022.

## **PARTIE II - LES AÉRODROMES SECONDAIRES**

**88. Rappel** – On entend par aérodromes secondaires, les aérodromes appartenant à la catégorie C3 d'un point de vue sûreté, c'est-à-dire ceux qui n'appliquent aucunement les normes de base commune.

Les aérodromes secondaires correspondent à des aérodromes qui sont majoritairement destinés à l'aviation légère. Du fait de leur activité présentant moins de risque, la réglementation sera quantitativement plus faible mais présente autant d'intérêt. Ainsi, la réglementation actuelle sur ces plateformes existe mais est parfois insuffisante, ce qui en fait une réglementation ambivalente (Titre I). En réponse à ces carences, certaines DSAC/IR ont choisi de prendre les devants et faire évoluer la réglementation. Dans un objectif d'amélioration de la réglementation locale, ces initiatives doivent être harmonisées (Titre II).

### **TITRE I - UNE RÉGLEMENTATION AMBIVALENTE**

Les aérodromes secondaires ne sont aucunement dispensés d'une réglementation locale. Au contraire, certaines mesures nationales ou européennes méritent de trouver une traduction pratique au sein de ces textes pour pouvoir répondre aux caractéristiques propres à chaque plateforme. C'est pourquoi il est essentiel, à l'instar des aéroports principaux, de réglementer les domaines de la sécurité et de la sûreté (Chapitre I). En revanche, on se rendra compte que le suivi réglementaire sur ces aérodromes est souvent absent, ce qui illustre une réglementation insatisfaisante (Chapitre II).

#### **CHAPITRE I - DE LA SÉCURITÉ À LA SÛRETÉ : LA PRÉDOMINANCE DES MESURES DE SÉCURITÉ SUR CES PLATEFORMES**

Les articles R213-1-2 et R213-1-3 du Code de l'aviation civile ne font pas de différence entre les catégories d'aérodromes. Ainsi, le préfet est également compétent sur ces aérodromes afin de régir les mesures de police afférentes à la sécurité (Section I) et à la sûreté (Section II), même si celles-ci vont différer des plus grosses plateformes.



## SECTION I - L'IMPORTANCE DE LA SÉCURITÉ SUR CES PLATEFORMES : L'AVIATION LÉGÈRE VECTEUR D'ACCIDENTS

Dans ces aérodromes que l'on nomme « secondaires » selon la classification de sûreté, d'un point de vue sécurité nous nous situons en grande majorité au sein des aérodromes homologués. Il y a également quelques aérodromes exemptés de certification européenne<sup>68</sup> et les aérodromes certifiés FR non cités dans les aéroports principaux. En revanche, il n'y a aucun aérodrome certifié UE, excepté l'aérodrome de Saint Nazaire Montoir. Mis à part ce cas particulier, on peut affirmer que la compétence du préfet en matière de sécurité dans ce type d'aérodrome est donc complète.

### I – Un risque accru dû à l'activité d'aviation légère

**89. Forte activité d'aviation légère** - Le point commun à toutes ces catégories d'aérodromes est que malgré les particularités de chaque plateforme, il y a au sein de ces aérodromes une forte activité d'aviation légère et ainsi une nécessité absolue de règlementer la sécurité. Logiquement, les mesures de sécurité sont moins développées que dans l'aviation commerciale. Le risque ainsi que le nombre d'accidents s'en trouve augmenté. En 2021, le BEA a ouvert 103 enquêtes concernant l'aviation légère (98 accidents, 5 incidents graves) contrairement à 11 enquêtes dans l'aviation commerciale<sup>69</sup>.

**90. L'aérodrome source d'accidents** - Même si le nombre d'accidents est majoritairement lié à des accidents en vol, la sécurité débute au sol. De plus, ce n'est pas rare que des accidents ou incidents se produisent sur ces aérodromes.

À titre d'exemple, le BEA a pu publier des rapports d'accidents tels que pour un atterrissage sur une piste occupée entraînant la collision avec un véhicule<sup>70</sup> ou encore pour un atterrissage sur un aérodrome fermé pour cause de manifestation aérienne entraînant la collision avec des obstacles sur la piste et une sortie latérale de piste<sup>71</sup>.

**91. Des caractéristiques particulières** - Ces plateformes ont des caractéristiques particulières du fait de leur activité et elles sont souvent un lieu de rassemblement de

---

<sup>68</sup> À titre d'illustration : aérodrome d'Aix les Milles ; aérodrome La Roche sur Yon – Les Ajoncs ; aérodrome Lyon – Bron ; aérodrome Nancy Essey

<sup>69</sup> BEA, « Rapport d'activité 2021 », p.9 disponible sur : [https://bea.aero/fileadmin/documents/rapport.annuel/Rapport\\_Annuel\\_2021\\_VF.pdf](https://bea.aero/fileadmin/documents/rapport.annuel/Rapport_Annuel_2021_VF.pdf), consulté le 23 avril 2022.

<sup>70</sup> BEA, « Atterrissage sur une piste occupée, collision avec un véhicule », Rapport d'accident, disponible sur [https://bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2012/f-ba120702/pdf/f-ba120702\\_05.pdf](https://bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2012/f-ba120702/pdf/f-ba120702_05.pdf), BEAf-ba120702, consulté le 23 avril 2022

<sup>71</sup> BEA, « Accident survenu le 21 octobre 2009 sur l'aérodrome de Cahors (46) à l'avion Piper PA 46 500 TP immatriculé N60910 », Rapport d'accident, disponible sur [https://bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2009/n-10091021/pdf/n-10091021\\_05.pdf](https://bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2009/n-10091021/pdf/n-10091021_05.pdf), BEAN60910, consulté le 23 avril 2022.

passionnés pour passer des moments conviviaux. De plus, elles sont parfois utilisées à des fins extra-aéronautiques.

**92. L'importance capitale de la réglementation** - Les règles édictées à l'échelle locale par le préfet sont d'une grande importance car les particularités vont varier en fonction des aérodromes, et des pratiques afférentes à ceux-ci.

## II – La réglementation par le préfet

**93. Une réglementation franco-française** - Les préfets vont donc devoir régir le plus efficacement possible les mesures de sécurité applicables à ces aérodromes, en tenant compte des exigences de la réglementation nationale, et notamment de l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, aussi appelé arrêté CHEA. Ici, la réglementation est majoritairement franco-française.

**94. Particularité propre aux aérodromes homologués exemptés de certification UE** – Pour les aérodromes exemptés de certification UE, les mesures de police administrative définies par le préfet se fondent également sur les quelques dispositions du règlement (UE) 2018/1139 applicable aux aérodromes.

Ainsi, il est par exemple énoncé au paragraphe 1 de *l'article 38 – Protection des abords des aérodromes* que :

*« 1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les aérodromes situés sur leur territoire sont protégés contre les activités et les aménagements de leurs abords qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour les aéronefs utilisant l'aérodrome. [...] »*

**95. L'enjeu majeur** - Les mesures de sécurité représentent la majorité des mesures applicables sur ces aérodromes. En effet, du fait du nombre d'accidents chaque année relatifs à l'aviation générale, il est nécessaire d'apporter une réglementation sur la sécurité permettant de se prémunir efficacement contre ces risques. Sur ces plateformes, la sécurité est l'enjeu majeur.

**96. Une réglementation corrélée à une culture juste** - La combinaison d'une réglementation effective avec la culture juste semble être l'alliance parfaite pour répondre à l'objectif d'une aviation générale plus sécuritaire.

La culture juste<sup>72</sup> est l'une des composantes de la culture de sécurité. Le règlement européen (UE) n°376/2014<sup>73</sup> définit la culture juste comme « *une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions lorsqu'elles sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.* »

L'objectif de cette culture juste est de contribuer à une gestion efficace de la sécurité aérienne<sup>74</sup> par une notification des événements. Les acteurs peuvent donc apprendre des incidents pour en éviter leur répétition. Pour améliorer la sécurité, il est important d'apprendre des erreurs du passé.

Ainsi, dans le contexte actuel où la culture juste tend à toujours plus se développer, la réglementation venant ajouter un cadre normatif en phase avec la réalité permet donc de mettre en place des barrières de prévention efficaces contre les risques d'accidents ou d'incidents sur ces aérodromes<sup>75</sup>.

**97. Focus sur les mesures au sein des arrêtés préfectoraux** – Les mesures de sécurité établies par ces arrêtés préfectoraux concernent majoritairement la circulation des véhicules et piétons sur l'aire de mouvement. En effet, sur ces aérodromes, les cheminements ne sont pas toujours tracés et l'on retrouve souvent des piétons ou des véhicules sur l'aire de mouvement. De plus, certains de ces aérodromes sont destinés au vol à voile, ainsi des véhicules privés peuvent se retrouver sur les aires de trafic et de manœuvre. Il est donc nécessaire de régir un cadre permettant d'adopter les bonnes pratiques pour concilier loisir et sécurité.

À titre d'exemple, ces arrêtés préfectoraux vont prévoir des règles à respecter tels que le port de vêtements haute visibilité pour les personnes circulant à pied sur l'aire de mouvement. De plus, les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre devront nécessairement être équipés de radios ainsi que de gyrophares ou feux à éclats.

---

<sup>72</sup> « *Just and fair* » en anglais

<sup>73</sup> Règlement européen (UE) N° 376/2014 concernant les comptes-rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, Op. Cit.

<sup>74</sup> Ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires, « Observatoire de la culture juste de l'aviation civile », disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/observatoire-culture-juste-laviation-civile#:~:text=La%20C2%AB%20culture%20juste%20C2%BB%2C%20est,les%20manquements%20d%C3%A9lib%C3%A9r%C3%A9s%20et%20les>, consulté le 23 avril 2022

<sup>75</sup> Les arrêtés préfectoraux n'ayant compétence uniquement sur les activités au sol.

Ces mesures sont nécessaires pour la sécurité de ces aérodromes. Leur présence au sein des arrêtés préfectoraux permet aux services compétents de l'état de venir sanctionner tout manquement à ceux-ci conformément à l'article R217-2 du Code de l'aviation civile. La culture juste prime mais n'empêche pas les sanctions en cas de non-respect délibéré et répété.

**98. Mesure de salubrité et de bon ordre** – En lien avec ces mesures de sécurité, il ne faut pas occulter les mesures de salubrité et de bon ordre qui sont également de la compétence du préfet. Ainsi, l'arrêté préfectoral va établir des mesures concernant la lutte contre les incendies ou encore concernant les enlèvements d'ordures et de déchets. Ces mesures permettent *in fine* de remplir également des objectifs de sécurité.

## **SECTION II - DES MESURES DE SÛRETÉ MOINDRES MAIS TOUT AUSSI IMPORTANTES**

Les aspects de sécurité ont une place essentielle dans cette réglementation locale. En revanche, la sûreté n'est aucunement à négliger. En effet, la menace bien que différente des aérodromes principaux est omniprésente (I), ce qui impose de créer un cadre réglementaire précis (II).

### **I – Une menace différente mais omniprésente**

**99. Des menaces différentes** - À l'instar des mesures de sûreté sur les aéroports principaux, les menaces sont présentes également dans l'aviation légère et sportive. Ces menaces criminelles ou terroristes sont toutefois différentes.

**100. Une perception plus faible** - Si l'importance des mesures de sécurité résonne chez les acteurs de ces aérodromes, il en est différemment pour les mesures de sûreté dont ceux-ci ont une perception plus faible des menaces. De plus, le cadre supra-réglementaire abscons relatif à ces mesures ne peut que venir renforcer les vulnérabilités.

**101. Le vol et l'utilisation frauduleuse d'un aéronef** - Sur ces aérodromes, la plus grande des menaces est le vol et l'utilisation frauduleuse d'un aéronef. En effet, on l'a vu avec les attentats du 11 septembre 2001, les aéronefs peuvent être utilisés comme une arme par destination. Ici, les aéronefs étant souvent facilement accessibles, le danger est omniprésent.

**102. Exemples** - Pour illustrer cette menace, on peut notamment évoquer les rapports suivant du BEA :

BEA2020-0094 « Utilisation illicite d'un avion, collision avec le sol, de nuit » ;  
25 et 26 février 2020<sup>76</sup>

*« Après avoir franchi la clôture de l'aéroport dont les pistes étaient fermées par NOTAM et après s'être installé à bord de l'avion qui ne nécessitait pas de clé pour démarrer les moteurs, un homme, non-pilote, a décollé en pleine nuit depuis une voie de circulation. Il a évolué à basse hauteur à proximité de l'agglomération de Perpignan pendant environ une heure, dans des conditions météorologiques turbulentes. Lors d'un virage, l'avion a piqué vers le sol jusqu'à la collision avec le sol.*

*L'absence de fermeture à clé de l'avion a facilité la prise en compte de l'avion pour entreprendre le vol de manière illicite. »*

BEA2021-0415 « Tentative d'accident volontaire par l'élève pilote, fuite d'huile, chute de l'élève-pilote dans la mer, atterrissage sur une plage, en instruction » ;  
24 août 2021<sup>77</sup>

*« L'élève-pilote en place arrière force sur les commandes, met l'avion en piqué vers le sol. L'instructeur à l'avant tente de garder le contrôle de l'avion. De la fumée apparaît en provenance du capot moteur. L'élève-pilote s'extrait de l'aéronef encore en vol et saute dans la mer.*

*L'instructeur atterrit sur la plage. »*

Il y aussi d'autres types de menaces à la sûreté sur ces plateformes telle que la prise illicite d'un aéronef en vol :

BEAf-jt071028 « Perte de contrôle au décollage », 28 octobre 2007 – tentative d'évasion<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> BEA, « Accident de l'avion Piper PA-44 Séminole immatriculé F-GCJE survenu le 26 février 2020 à Elne (66) », Rapport d'enquête, BEA2020-0094

<sup>77</sup> BEA, « Tentative d'accident volontaire par l'élève pilote, fuite d'huile, chute de l'élève-pilote dans la mer, atterrissage sur une plage, en instruction », Rapport d'enquête, BEA2021-0415

<sup>78</sup> BEA, « Perte de contrôle au décollage », Rapport d'enquête, BEAf-jt071028

*« Au cours d'une tentative d'évasion, lors du décollage à l'intérieur de la cour d'un centre pénitencier, l'hélicoptère bascule sur le côté droit et s'écrase.*

*Le pilote a été contraint par la force d'entreprendre le vol après un détournement. »*

Il y a également des menaces liées à des occupations illégales de terrains :

2017-E5X-DSUE-001 « INTRUSION GENS DU VOYAGE DANS PERIMETRE AEROPORTUAIRE » ; 09 mai 2017<sup>79</sup>

*« Autre catégorie d'occurrence : Intrusion sur piste*

*Causes de l'évènement :*

*- Effraction d'un portail situé sur l'enceinte aéroportuaire »*

2022-E5X-MEAS-06596 « Intrusion terrain pour groupes écologistes » ; 21 janvier 2022<sup>80</sup>

**103. Limite** - Il faut toutefois relativiser ces menaces. Elles ne nécessitent pas une vigilance accrue comme sur les aéroports principaux. Ainsi la réglementation applicable sur ces plateformes doit être adaptée aux menaces évoquées ci-dessus.

## **II – Le cadre réglementaire relatif à la sûreté de ces aérodromes.**

La sûreté sur les aérodromes secondaires est issue d'une dérogation aux normes de base commune (A) et est élaborée selon les recommandations de la circulaire du 6 avril 2010 (B).

### A – Une dérogation aux normes de base commune

**104. Une incompatibilité aux normes de base commune** - Ces aérodromes sont plus petits et n'accueillent peu, voire pas de trafic commercial. Ainsi, les menaces sont moindres et la réglementation doit être adaptée. Sur ces aérodromes, il serait une ineptie

---

<sup>79</sup> ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and incident Reporting Systems), "Intrusion gens du voyage dans périmètre aéroportuaire", 2017-E5X-DSUE-001, 09 mai 2017

<sup>80</sup> ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and incident Reporting Systems), "Intrusion terrain pour groupes écologistes", 2022-E5X-MEAS-06596, 21 janvier 2022.

de mettre en place par exemple des mesures de contrôle d'accès. En plus du manque d'intérêt, l'exploitant d'aérodrome n'aurait ni les moyens financiers ni les moyens humains pour répondre à ces exigences.

**105. Règlement (UE) n°1254/2009 de la Commission européenne du 18 décembre 2009** - La communauté européenne à conscience de la nécessité d'instaurer des règles différentes entre les aéroports disposant de menace élevée contre l'aviation civile et les aérodromes secondaires où les menaces sont plus faibles. Ainsi, le règlement (UE) n°1254/2009 de la commission du 18 décembre 2009<sup>81</sup> vient permettre aux états membres de déroger aux normes de base communes et ainsi adopter leur propre réglementation en matière de sûreté.

Le champ d'application de ce règlement est déterminé à l'article 1 qui précise que :

*« Les États membres peuvent déroger aux normes de base communes prévues à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CE) no 300/2008 et adopter d'autres mesures de sûreté procurant un niveau de protection adéquat sur la base d'une évaluation locale des risques dans les aéroports ou dans les zones délimitées des aéroports où le trafic est limité à une ou plusieurs des catégories suivantes :*

- 1) aéronefs de moins de 15 000 kilogrammes de poids maximum au décollage;*
- 2) hélicoptères;*
- 3) vols des forces de l'ordre;*
- 4) vols des services de lutte contre l'incendie;*
- 5) vols des services médicaux; des services de secours ou d'urgence;*
- 6) vols de recherche et développement;*
- 7) vols de travail aérien;*
- 8) vols d'aide humanitaire;*
- 9) vols exploités par des compagnies aériennes, des constructeurs aéronautiques ou des sociétés de maintenance, qui ne transportent ni passagers, ni bagages, ni fret, ni courrier;*
- 10) vols effectués par des aéronefs de moins de 45 500 kilogrammes de poids maximum au décollage pour le transport du personnel et de passagers non payants ou de marchandises dans le cadre des activités commerciales d'une entreprise »*

---

<sup>81</sup> Règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté

**106. Arrêté interministériel du 11 septembre 2003** - De plus, l'arrêté interministériel du 11 septembre 2003 relatif aux mesures de sûreté dans l'aviation civile prévoit dans son article A-1 I-T :

*« Par dérogation aux dispositions de la présente annexe, les aérodromes et les zones délimitées des aérodromes visés à l'article 1er du règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 peuvent faire l'objet de mesures de sûreté adaptées et procurant un niveau de protection adéquat sur la base d'une évaluation locale des risques.*

*Ces mesures sont précisées par un arrêté du préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, pris en application de l'article R. 213-1-2 du code de l'aviation civile. ».*

**107. Compétence du préfet** - Ainsi, c'est le préfet à travers sa compétence réglementaire qui définit des mesures de polices relatives à la sûreté dérogeant aux normes de bases communes. À cet égard, la circulaire du 6 avril 2010 constitue les recommandations sur l'édiction de ces mesures.

#### B – La circulaire du 6 avril 2010

Le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat et le ministère de l'Intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ont édicté la Circulaire du 6 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires.

L'objectif de cette circulaire à destination des préfets est de définir le cadre dans lequel ce dernier exerce son pouvoir de police sur les aérodromes secondaires. Cette circulaire commence à vieillir et mériterait d'être remise à jour. À cet égard, celle-ci devait être remplacée par une nouvelle circulaire, qui n'est à ce jour toujours pas entrée en vigueur.

Pour analyser plus précisément cette circulaire, il convient de reprendre les points abordés par celle-ci, à savoir le développement d'une culture de sûreté (1), la définition des mesures de sûreté adaptées au contexte local (2) ainsi que la mobilisation et la coordination de l'action des services de l'État (3).



## *1 – Le développement d’une culture de sûreté*

La circulaire rappelle dans un premier temps l’importance pour les préfets de développer une culture de sûreté.

**108. Définition de la culture de sûreté** – L’OACI définit la culture de sûreté comme « *un ensemble de normes, de convictions, de valeurs, d’attitudes et de présuppositions qui sont inhérentes au fonctionnement quotidien des organisations et sont reflétées dans les actions et les comportements de toutes les entités et de tout le personnel de ces organisations.* »<sup>82</sup>

Toujours selon l’OACI, « *une culture de sûreté efficace consiste à :*

- *reconnaître qu’une sûreté efficace est essentielle à la réussite opérationnelle ;*
- *instaurer un attachement aux pratiques de sûreté positives chez les employés ;*
- *aligner les mesures de sûreté sur les principaux objectifs opérationnels ;*
- *définir la sûreté comme une valeur fondamentale, et non comme une obligation ou une lourde dépense.* »<sup>83</sup>

**109. Le référent et contact sûreté** – Le développement de la culture de sûreté passe notamment la nomination d’un « référent sûreté » qui dispose d’une compétence sur l’ensemble de la plateforme et des « contacts sûreté » qui ont des compétences uniquement sur leur entité utilisatrice de l’aérodrome. Ces deux acteurs sont les prometteurs directs de cette culture de sûreté auprès des utilisateurs de la plateforme. Ils ont notamment pour rôle d’être les interlocuteurs privilégiés de toutes les problématiques afférentes à la sûreté.

Au vu des caractéristiques des aérodromes secondaires, la circulaire précise que « *le renforcement de la vigilance devrait permettre d’obtenir un niveau de protection suffisant sur la majorité des plateformes* »<sup>84</sup>.

## *2 – Définition des mesures de sûreté adaptées au contexte local*

Dans un deuxième temps, la circulaire prévoit qu’il faut définir des mesures de sûreté en adéquation avec le contexte local.

---

<sup>82</sup> OACI, « Trousse d’outils pour la promotion d’une culture de sûreté », novembre 2018

<sup>83</sup> Ibid.

<sup>84</sup> Circulaire du 6 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires, NOR : DEVA1006245C (Texte non paru au Journal officiel)

**110. Classification en fonction du degré de sensibilité** - Pour être au mieux adapté au contexte local, le choix a été fait de distinguer trois catégories d'aérodromes (G1 ; G2 ; G3) au sein même de ces aérodromes secondaires. Ceux-ci sont classés en fonction de la sensibilité de la plateforme.

Les aérodromes de catégorie G3 sont listés expressément par la circulaire car ils constituent les aérodromes secondaires les plus sensibles. La classification entre les aérodromes de catégorie G1 et ceux de catégorie G2 est basée sur une évaluation des risques. Cette évaluation des risques est effectuée avec la grille de classification des aérodromes présents en annexe 4 (à diffusion restreinte) de la circulaire qui définit un coefficient pondéré en fonction des différents risques.

La classification va donc être le résultat de différents degrés de sensibilité au sein des aérodromes secondaires. À titre d'exemple, un des critères de pondération va être la présence ou non de sites SEVESO ou de points d'importance vitale (PIV) à proximité. Ces lieux sont des cibles permanentes pour les terroristes. Ainsi, sur ces plateformes la menace de l'utilisation de l'aéronef comme arme par destination sera plus importante que sur un aérodrome qui ne dispose pas de tels sites à proximité. Les dégâts engendrés par une telle attaque terroriste pourraient avoir des conséquences dramatiques.

**111. Mesures applicables en fonction de la catégorie d'aérodrome** - Du fait d'une sensibilité fluctuante en fonction des aérodromes, les mesures de police à intégrer au sein des arrêtés vont varier d'une catégorie à l'autre. Ainsi la circulaire prévoit les différentes mesures à mettre en oeuvre :

**Groupe G1 :**

*« Les aérodromes du groupe G1 ne présentent pas de sensibilité particulière. De simples mesures de précaution et de sensibilisation sont à mettre en œuvre :*

- l'exploitant de l'aérodrome doit identifier un référent sûreté et le proposer à votre nomination ;*
- des contacts sûreté pourront être désignés sur les aérodromes du groupe G1 où sont basées plusieurs entités utilisatrices ;*
- les hangars dépendant de l'aérodrome devront pouvoir être verrouillés par un dispositif de fermeture dissuasif ;*
- chaque utilisateur ou propriétaire d'un aéronef, basé ou non sur la plate-forme, devra veiller à la fermeture de l'appareil (clés ou dispositifs antivol) ;*

– les clés des hangars et des aéronefs devront être mises en sécurité (l'utilisation d'armoires à clés sécurisées devra être systématiquement encouragée). »<sup>85</sup>.

### **Groupe G2 :**

« Les aérodromes du groupe G2 sont ceux que vous considérerez sensibles localement (en vous appuyant pour votre analyse sur la grille de critères figurant en annexe IV), mais dont la faible activité ou la distance éloignée de la région parisienne ou d'un très grand centre urbain rendraient excessive l'application des mesures du groupe G3.

Les mesures additionnelles suivantes devront être mises en œuvre :

- mise en place de dispositifs d'éclairage à déclenchement automatique sur détection de mouvement dans et autour des hangars ;
- fermeture systématique des hangars en heures non ouvrables ;
- mise en place d'entraves adaptées sur les aéronefs stationnant en heures non ouvrables à l'extérieur des hangars, sur les aires de stationnement. »<sup>86</sup>.

### **Groupe G3 :**

« Les aérodromes du groupe G3 sont les aérodromes que des critères objectifs (notamment la proximité immédiate d'une zone très sensible ou la possibilité de décollage d'avions de plus de 10 tonnes) 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 mesures physiques de protection permettant de prévenir l'accès aux aéronefs et leur décollage non autorisé, en limitant et en contrôlant les personnes accédant à l'aérodrome.

L'installation d'une clôture périmétrique associée à la mise en œuvre d'un système de contrôle des accès à la plate-forme répond à cette exigence, sans préjudice de mesures complémentaires ou alternatives, si ces dernières apportent un niveau équivalent ou supérieur de protection des aéronefs et à condition d'avoir fait l'objet d'un accord préalable de la direction interrégionale de l'aviation civile (DSAC-IR), qui évaluera leur pertinence en lien avec les services compétents de l'Etat.

Vous informerez la direction générale de l'aviation civile (DTA/SRD) des difficultés d'application éventuelles. »<sup>87</sup>.

---

<sup>85</sup> Ibid.

<sup>86</sup> Ibid.

<sup>87</sup> Ibid.

**112. La prise en compte de la santé financière des aérodromes** - Le fait d'adapter les mesures au contexte local doit s'entendre également par la prise en considération de la santé économique de ces plateformes. Les mesures doivent être établies de manière raisonnée afin de ne pas affaiblir inutilement l'activité de ces plateformes, d'où l'importance de se concerter avec les exploitants d'aérodromes. L'aviation générale, qui est de plus en plus fragile et souvent décriée par l'opinion publique – précisément par les associations écologistes où les associations de voisinage contre les nuisances sonores - pourrait se voir porter un coup d'arrêt fatal sur certains aérodromes si des mesures excessivement coûteuses et non proportionnées aux risques étaient mises en place.

### *3 – La mobilisation et la coordination de l'action des services de l'État*

Le dernier point de cette circulaire à destination des préfets est la mobilisation et la coordination de l'action des services de l'État.

**113. Réunions de concertation** - À cet égard, la circulaire prévoit d'organiser des réunions de concertation sur l'aérodrome secondaire. Les objectifs des réunions sont divers. Ces réunions tendent à renforcer la culture de sûreté, renforcer la coordination entre les acteurs publics et privés, favoriser les remontées d'informations relatives à la sûreté jusqu'au service de l'aviation civile et le cas échéant, à la préfecture. Enfin, la récurrence de ces réunions permet de pouvoir adapter l'évaluation des risques en fonction de l'évolution des menaces locales.

### **III – La reprise des exigences de la circulaire au sein des arrêtés préfectoraux**

**114. Évaluation des risques** - Les arrêtés préfectoraux se fondent sur cette circulaire de 2010. Ainsi, les arrêtés préfectoraux sont rédigés après une évaluation des risques locaux fondée sur la grille de classification annexée à la circulaire.

**115. Rédaction** - Une fois cette évaluation des risques effectuée, la DSAC doit rédiger des mesures de police – pour les services de la préfecture – répondant à la catégorie retenue pour les aérodromes, à savoir G1, G2, G3.

Certaines mesures vont être plus ou moins contraignantes en fonction de la sensibilité, mais ces arrêtés réglementent généralement les mêmes dispositions.

Ainsi, on peut retrouver comme dispositions communes à tous les aérodromes secondaires, les mesures concernant les limites des zones concernant les zones côté piste / côté ville – les plans se trouvant en annexe de l'arrêté – et l'accès au côté piste. On retrouve également des articles afférents à la désignation de référents et de contacts sûreté ou encore les dispositions relatives à la protection des aéronefs, à la protection des hangars.

Comme pour les aérodromes principaux, la réglementation des aérodromes secondaires s'appuie sur la compétence du préfet. À cet égard, il régit des mesures adaptées à la particularité de ces petits aérodromes. Cependant, malgré une obligation de réglementer les mesures de police sur ces plateformes, la pratique comporte souvent des carences et il arrive que la réglementation soit parfois insatisfaisante et puisse conduire à des menaces pour la sécurité juridique.

## CHAPITRE II - UNE RÉGLEMENTATION PARFOIS INSATISFAISANTE

La réglementation est parfois insatisfaisante. Cette insatisfaction résulte d'une inaction. Ainsi, des aérodromes disposent d'arrêtés obsolètes quand certaines plateformes n'ont tout simplement pas d'arrêté (Section I). Cela se traduit donc par une absence de réglementation adéquate qui entraîne des inepties juridiques (Section II).

### SECTION I - DES ARRÊTÉS OBSOLÈTES OU INEXISTANTS

Si l'on effectue un recensement des arrêtés préfectoraux applicables aux aérodromes secondaires, on se rend compte que certaines plateformes ont soit des arrêtés obsolètes (I) soit n'ont pas d'arrêté préfectoral (II).

#### I - Les arrêtés préfectoraux obsolètes

**116. Le manque de mise à jour** - Certains aérodromes secondaires disposent d'arrêtés préfectoraux anciens et qui sont totalement obsolètes en raison de l'évolution de l'aviation civile et des exigences réglementaires. Ces arrêtés sont totalement désuets

et cela se lit ne serait-ce qu'avec la terminologie. Ces arrêtés évoquent la « zone réservée » et la « zone publique » pour parler de « zone côté ville » et « zone côté ville ». De plus, ces arrêtés ne prennent pas en compte les évolutions techniques intervenues depuis leur édicition ni l'évolution des particularités de chaque plateforme. Ils ne sont plus adaptés tant d'un point de vue juridique que d'un point de vue pratique.

**117. Référentiel** - Pour illustrer ces dires, il est essentiel de donner des exemples d'aérodromes dont la réglementation est obsolète<sup>88</sup> :

DSAC Ouest :

- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de St Denis de l'Hôtel, datant de 2005,
- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Dieppe, datant de 1983,
- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome des Sables d'Olonne, datant de 1980.

DSAC Nord :

- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome d'Arras Roclincourt du 12 mai 1990,
- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Lens Bénifontaine du 13 mars 1980.

DSAC Centre-est :

- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Ambert-le-Poyet du 6 septembre 1976,
- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Annemasse du 17 mai 1977,
- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Aubenas-Ardèche Méridionale du 18 janvier 1977.

DSAC Sud-est :

- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Barcelonnette-Saint-Pons, du 28 septembre 1976,
- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Château-Arnoux-Saint-Auban du 17 septembre 1976,

---

<sup>88</sup> Cette liste n'est aucunement exhaustive et sert d'illustration pour démontrer l'inaction des mesures régaliennes sur ces aérodromes.

- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Mont-Dauphin-Saint-Crépin, du 26 juillet 1976,
- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome d'Aspres-Sur-Buech du 5 avril 2000,
- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Berre-La-Fare du 6 janvier 1978,
- Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicable sur l'aérodrome de Valréas-Visan, du 6 octobre 1976.

On le remarque, dans toute la France de nombreux arrêtés préfectoraux relatifs aux mesures de police datent des années 70/80. Il y a un réel besoin de mise à jour de ces arrêtés pour être applicable dans la pratique. Il existe également des aérodromes sans arrêté préfectoral.

## **II - Les arrêtés préfectoraux inexistants**

**118. Le non-respect de l'obligation de régir les mesures de police** - De nombreux aérodromes en France ne disposent pas d'arrêté préfectoral malgré l'obligation incombant aux préfetures de régler les mesures de police sur ces plateformes.

**119. Référentiel** - Au même titre que pour les arrêtés obsolètes, il convient de donner un échantillon des aérodromes français ne disposant pas d'arrêté préfectoral et n'étant donc soumis à aucune réglementation locale.

### DSAC Ouest :

- Aérodrome d'Avranches
- Aérodrome de Chateaudun
- Aérodrome de Montaigu

### DSAC/CE

- Aérodrome de Corlier
- Aérodrome de Belleville-Villie-Morgon
- Aérodrome de Belley-Peyrieu

### DSAC/SE :

- Aérodrome de Puimoisson
- Aérodrome de Serres-la-Bâtie-Montsaléon,
- Aérodrome de Salon-Eyguières,

- Aérodrome de Saint Rémi de Provence.

## SECTION II - LA TRADUCTION CONCRÈTE DE CES CARENCES : L'ABSENCE D'UNE RÉGLEMENTATION ADÉQUATE

Le défaut de réglementation locale par l'obsolescence des arrêtés ou leur inexistante est une carence qu'il faut solutionner. Celle-ci a des conséquences pernicieuses dans la pratique car elle se traduit par l'absence d'une réglementation adéquate, ce qui a des répercussions tant sur la sécurité (I) que sur la sûreté (II).

### I - Une sécurité en péril

La sécurité sur ces aérodromes est en péril mais il faut observer une nuance entre les aérodromes où les arrêtés sont obsolètes et où les arrêtés sont inexistant.

**120. Arrêtés inexistant** – Concernant les aérodromes qui ne disposent pas de mesures de police applicables, la sécurité se trouve grandement en danger car excepté certaines dispositions présentes au sein de l'arrêté CHEA<sup>89</sup>, aucune réglementation ne leur est applicable. Ainsi, aucune délimitation entre les aires de manœuvres et de trafic n'est déterminée d'un point de vue juridique, ce qui a pour conséquence d'augmenter drastiquement les risques d'incident et d'accident.

En revanche, il convient tout de même de préciser que dans les faits, ces aires sont délimitées et les acteurs de ces aérodromes sont avisés de cette culture de sécurité pour leur propre sécurité et pour leur matériel souvent très coûteux. Il n'en reste pas moins que malgré la présence de bonne pratique, sans sécurité juridique la sécurité de ces aérodromes est loin d'être l'absolue. Comme l'écrivait Gustave LE BON, « *l'anarchie est partout quand la responsabilité est nulle part* »<sup>90</sup>. Il faut donc se méfier du manque de réglementation qui peut s'avérer dramatique.

En outre, sur de telles plateformes, les services de l'État ne disposent d'aucun moyen de répression pour les négligences graves ou les manquements délibérés à la sécurité car il n'existe pas de texte réglementaire sur lequel fonder leur sanction selon la

---

<sup>89</sup> Arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, Op. Cit.

<sup>90</sup> G. LE BON, *Hier et demain : Pensées Brève (Éd. 1918)*, HACHETTE LIVRE, BNF, 2013



combinaison du principe de légalité des sanctions administratives<sup>91</sup> et de l'article R217-2 du Code de l'aviation civile.

**121. Arrêtés obsolètes** – Sur les aérodromes où les mesures n'ont pas été actualisées depuis un certain temps les conséquences sur la sécurité sont aussi déplorables mais à moindres. Dès les années 70, la sécurité dans l'aviation civile était déjà dans les mœurs. Il n'y avait certes pas de culture juste qui permettait de faire remonter les incidents mais la réglementation était déjà garnie de mesures que l'on retrouve encore aujourd'hui. La terminologie n'a pas évolué et les points d'intention restent globalement les mêmes.

Même si la terminologie n'a pas évolué, l'aviation civile a toutefois évolué depuis cinquante ans. Ainsi, elle s'est développée technologiquement mais également en nombre de pratiquants. Les plateformes se sont développées tout comme les attentes en matière de sécurité qui se sont en parallèle renforcées. De plus, le niveau de sécurité très élevé dans l'aviation commerciale a également contribué à le développer dans l'aviation générale et cela doit se pérenniser.

**122. Une prise de conscience nécessaire** - Nous devons prendre conscience que toute activité aérienne nécessite un niveau de sécurité qui est certes adapté à son environnement, mais qui est cependant optimal et à l'ordre du jour.

## **II - Une application des normes de bases communes en sûreté : L'incompatibilité avec les caractéristiques des plateformes**

**123. L'application des normes de bases communes** - En matière de sûreté les conséquences de ce manque de réglementation sont encore plus alarmantes. En effet, sans cette réglementation locale qui vient déroger aux normes de bases communes établies notamment par le règlement (UE) 300/2008 et complété par l'arrêté interministériel du 11 septembre 2003, ces textes doivent s'appliquer. Cette situation est applicable à la fois pour les aérodromes sans arrêté comme pour les arrêtés obsolètes, la sûreté étant une matière relativement récente.

**124. Ineptie juridique** - On se retrouve ici face à une ineptie juridique du fait de cette carence. Dans les faits, il est inimaginable que de telles plateformes puissent respecter les mesures extrêmement contraignantes de ces textes. À titre d'exemple, il est

---

<sup>91</sup> Article 8 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789, Principe de légalité des peines

impossible d'imposer sur ces plateformes des mesures d'inspection/filtrage ou de contrôle d'accès des habilitations pour pénétrer en zone « côté piste ».

Il y a une réelle nécessité d'agir. De telles situations juridiques ne peuvent plus perdurer. En cas de problème, la responsabilité de l'exploitant pourrait se trouver engagée du fait d'une pratique non réglementée ou insuffisamment réglementée. Ainsi, il convient de renforcer la sécurité juridique par l'harmonisation des initiatives locales de refonte de cette réglementation.

## TITRE II - LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ JURIDIQUE PAR L'HARMONISATION D'INITIATIVES SIMPLIFIÉES

On a vu que la réglementation locale sur les aérodromes secondaires comporte un certain nombre de carences qu'il convient de solutionner. À cet égard, des initiatives ont été lancées par des DSAC/IR. Il convient d'étudier deux initiatives qui font évoluer la réglementation en la simplifiant, à savoir celle de la DSAC/CE (Chapitre I) et de la DSAC/SE (Chapitre II). Il est judicieux de simplifier cette réglementation locale – sans en simplifier les règles régissant intrinsèquement la sécurité et la sûreté – afin d'avoir des arrêtés efficaces et non obsolètes. La solution passera donc par l'harmonisation entre les DSAC/IR des différents projets de refonte de ces arrêtés préfectoraux (Chapitre III).

### CHAPITRE I - LES PRÉMICES D'UNE ÉVOLUTION : L'INITIATIVE DE LA DSAC/CE

Dans un premier temps, il est intéressant d'étudier le projet de mise à jour des arrêtés élaborés par la DSAC/CE. Ce projet est fondé sur une approche plus collaborative entre les agents de la DSAC (Section I) et sur le renforcement de la culture de sûreté pour une meilleure efficacité des mesures dans ce domaine (Section II). De plus, les dispositions de ce projet sont allégées et définies au sein d'un arrêté préfectoral type (Section III).

#### SECTION I - LA MISE EN ŒUVRE D'UNE COOPERATION PRÉALABLE

La coopération préalable est multiple. Elle est le résultat d'une collaboration entre les divisions de la DSAC (I) mais également d'une collaboration avec les autres acteurs (II).

##### I – Collaboration entre les différentes divisions de la DSAC

**125. Une collaboration entre toutes les divisions concernées** - Avant d'entamer concrètement la refonte des arrêtés préfectoraux, la DSAC/CE a relevé la nécessité de renforcer la collaboration entre les différentes divisions de la DSAC. Ils ont constaté que la division ANA avait du mal à prendre en charge la partie sécurité et il était nécessaire

de la relancer pour que le projet avance<sup>92</sup>. De ce fait, il a été effectué une réorganisation sur les pouvoirs de chaque division en fonction des terrains. La division Régulation et Développement Durable y a été intégrée.

**Division RDD** – Au sein de la DSAC/CE, cette division est chargée notamment :

- « - de suivre et de coordonner les questions relatives à l'environnement ;
- des études, de l'élaboration et du suivi des documents de planification des aérodromes ;
- des questions relatives à l'urbanisme et aux projets d'aménagement ou de construction hors des aérodromes ;
- de l'instruction des dossiers de création et d'aménagement des aérodromes et autres infrastructures aéronautiques et de construction sur les aérodromes.
- du suivi économique, financier et juridique des exploitants d'aérodromes et des transporteurs aériens ;
- de la vérification de la régularité des aides accordées aux transporteurs aériens ;
- des questions relatives au domaine public aéronautique et à la gestion foncière du patrimoine de l'État ;
- de la délivrance des licences d'exploitation de transporteur aérien et des autorisations associées ;
- de la préparation et du suivi des liaisons aériennes avec obligations de service public ;
- des études économiques relatives au transport aérien ;
- du suivi des questions relatives à la coordination des horaires des aéroports ;
- de l'analyse des programmes d'exploitation des transporteurs ;
- de la délivrance et du suivi des agréments d'assistance en escale ;
- de la coordination et du suivi des budgets relevant de la taxe d'aéroport. »<sup>93</sup>

**126. Une gestion coordonnée obligatoire** - Malgré les diverses possibilités pour séparer les compétences des divisions en fonction des domaines, il est essentiel de garder à l'esprit que « l'on ne peut pas s'affranchir d'une gestion coordonnée »<sup>94</sup>. Ainsi, les compétences de chacun ont été déterminées en gardant cet objectif de travail conjoint.

---

<sup>92</sup> Entretien du 21 juillet 2022 avec Madame Gwendolyne BRETAGNE, adjointe au chef de la division sûreté de la DSAC/CE

<sup>93</sup> Article 4 de la Décision du 18 juillet 2018 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est

<sup>94</sup> Entretien du 21 juillet 2022 avec Madame Gwendolyne BRETAGNE, adjointe au chef de la division sûreté de la DSAC/CE

**127. Répartition** - Cette DSAC a fait le choix de diviser la compétence sur les aérodromes principaux uniquement entre la division sécurité et sûreté. En revanche, la quasi-intégralité des aérodromes secondaires est coordonnée par la division RDD. Ce choix a été fait car les dispositions régies au sein de ces arrêtés sont assez stables. La collaboration s'effectuera donc entre les divisions ANA, SUR et RDD.

## II – Collaboration avec les autres acteurs

**128. Une collaboration avec l'exploitant liée à une évaluation des risques consolidée** - La DSAC/CE a également fait le choix de renforcer la collaboration notamment dans l'évaluation des risques pour ces aérodromes afin d'avoir des dispositions qui soient réellement en phase avec la réalité. De ce fait, « *la circulaire de 2010 ne suffit pas* »<sup>95</sup> et il fallait effectuer une évaluation des risques adaptés à l'activité de la plateforme. Pour cela, un travail de concertation avec l'exploitant était indispensable.

**129. Une collaboration multiple** - La collaboration externe de la DSAC/CE ne s'est pas limitée aux exploitants. Les agents sont allés voir le BEA, des pilotes inspecteurs, les fédérations pour voir si les risques identifiés en théorie se retrouvaient en pratique. Ils ont ainsi fait un recensement qu'ils ont exposé aux exploitants.

Enfin, la DSAC/CE a également axé sa collaboration avec l'exploitant sur le renforcement de la culture de sûreté à travers des liens plus étroits avec les référents sûreté.

## SECTION II - LE RENFORCEMENT DE LA CULTURE DE SURETE

**130. La création d'un livret pédagogique à destination des référents sûreté** - Conformément aux recommandations de la circulaire du 6 avril 2010, La DSAC/CE a fait le choix de renforcer la culture de sûreté à travers une étroite collaboration avec les référents sûreté. À cet égard, elle a créé un livret de sensibilisation à la sûreté sur les aérodromes<sup>96</sup> à destination de ces référents sûreté. L'objectif de créer un tel livret était de renforcer la pédagogie envers ces acteurs qui sont le relai entre l'exploitant et les services compétents de l'État.

---

<sup>95</sup> Ibid.

<sup>96</sup> DSAC/CE, « Livret de sensibilisations à la sûreté des aérodromes à l'attention des référents et contacts sûreté » ; En annexe 3

Pour une meilleure sûreté, ce livret pose dans un premier temps le contexte général, rappelle la réglementation applicable et vient exposer les missions et le rôle d'un référent sûreté. L'objectif est d'avoir un vrai intermédiaire et non pas uniquement la nomination d'une personne chargée de remplir une fonction satisfaisant aux obligations réglementaires. Il y a la volonté d'en faire l'acteur de référence en matière de sûreté.

De plus, ce livret précise les modalités de demande de déclassement. Le déclassement est l'action de convertir temporairement une partie classée « côté piste » en « côté ville ». Ces demandes peuvent être faites notamment pour les manifestations extra-aéronautiques, ce qui est assez récurrent sur ces plateformes.

Il précise également les contacts utiles pour avoir une remontée d'informations rapides mais également pour l'obtention de solutions plus efficaces en cas de problématiques.

**131. Séminaires** - Pour compléter et renforcer cette culture de sûreté, la DSAC/CE a prévu de faire des séminaires en septembre 2022 à l'intention des référents sûreté pour les sensibiliser aux bonnes pratiques et s'assurer qu'ils connaissent leur rôle. De plus, ces séminaires sont générateurs de discussions qui détiennent le double avantage de créer un contact réel et d'éclaircir toutes les zones d'ombres concernant la sûreté sur ces aérodromes.

L'objectif est d'être proactif et d'amoindrir le danger sur ces plateformes. Cela passe également par la refonte des arrêtés selon un dispositif allégé.

### SECTION III - DES ARRÊTÉS AU DISPOSITIF ALLÉGÉ

À travers cette volonté de faire évoluer la réglementation, la DSAC/CE a rédigé un arrêté type pour ces aérodromes secondaires. L'adjointe au chef de la division sûreté, Gwendolyne Bretagne, énonce que « *globalement dans 99% des cas cet arrêté type fonctionne car les résultats des évaluations des risques ne sont pas trop différents* »<sup>97</sup>.

L'objectif de cet arrêté type n'était pas de créer une réglementation qui soit trop contraignante pour les acteurs mais au contraire de mettre à jour et simplifier des dispositions anciennes qui pouvaient être lourdes pour ces petites plateformes. Les

---

<sup>97</sup> Entretien du 21 juillet 2022 avec Madame Gwendolyne BRETAGNE, adjointe au chef de la division sûreté de la DSAC/CE

articles ont ainsi été simplifiés pour ne laisser place qu'aux dispositions que l'on peut considérer comme « essentielles ». La particularité de cet arrêté type est qu'il a été cautionné par les différentes fédérations. En effet, recevoir l'aval de la fédération française d'aéronautique (FFA) permet de légitimer cette réglementation et de répondre de la meilleure façon aux attentes des protagonistes. Cela permet également de mieux leur faire comprendre que cette réglementation intervient dans leur intérêt.

## CHAPITRE II - LA SIMPLIFICATION SUBSTANTIELLE DE LA DSAC/SE : LE PROJET D'UN ARRETE PREFECTORAL COMMUN A TOUS LES AERODROMES SECONDAIRES DU DÉPARTEMENT

La DSAC/SE a décidé, à l'initiative de la division sûreté, de pallier les carences de la réglementation locale des aérodromes secondaires. Elle a donc entrepris un travail de mise à jour corrélé à une simplification des arrêtés préfectoraux de ces aérodromes. Ce projet est élaboré dans un objectif de meilleure protection juridique mais aussi dans un objectif de gain d'intelligibilité.

Pour cela, elle a décidé d'établir des arrêtés préfectoraux départementaux. En effet, pour définir les mesures applicables aux aérodromes secondaires et les adapter au contexte local, il est possible de fixer les mesures de sûreté de plusieurs aérodromes au sein d'un même arrêté. La mise en place d'une telle simplification (section II) n'est pas sans avantage (section I) du fait de son contenu adapté aux acteurs et aux spécificités de chaque plateforme (section III).

### SECTION I - LES AVANTAGES D'UN ARRETE PREFECTORAL DEPARTEMENTAL

**132. Éviter la multiplication des arrêtés préfectoraux** - L'avantage principal d'un tel processus est d'éviter la multiplication des arrêtés préfectoraux pour ces petites plateformes. En effet, généralement les dispositions présentes dans ces arrêtés sont quasiment identiques aux dispositions des aérodromes secondaires voisins. Ainsi, centraliser les arrêtés de ces aérodromes au sein d'un seul acte par département permet de ne pas se perdre dans une multitude d'arrêtés tout en gardant une approche locale pour définir des mesures en phase avec la réalité des terrains.

**133. Faciliter les modifications éventuelles** - Le deuxième objectif de ce type d'arrêté est de faciliter les modifications éventuelles. En cas d'évolution réglementaire, il suffit de modifier un unique texte pour que l'ensemble des aérodromes du département

soient au fait de cette évolution. De plus, grâce au système d'annexes<sup>98</sup>, les modifications liées aux particularités propres à chaque aérodrome peuvent être effectuées simplement.

**134. Avoir des arrêtés continuellement à jour** - Ainsi, le dernier objectif de ce projet découle directement des deux autres. En effet, cet arrêté préfectoral départemental permet d'avoir des arrêtés qui sont continuellement à jour. En effet, comme nous avons pu l'observer certains arrêtés disposent d'arrêtés totalement obsolètes. Centraliser ces mesures au sein d'un seul acte réglementaire permet de faciliter la tenue à jour de ces dispositions et donc de remédier à cette obsolescence.

## **SECTION II - LA MISE EN PLACE DE CETTE SIMPLIFICATION REGLEMENTAIRE**

Ce projet de simplification réglementaire à travers un arrêté préfectoral départemental est une initiative de la division sûreté de la DSAC/SE. Dès lors, son approche s'est faite sous cet angle (I). Cependant, il fut le fruit d'un travail de concertation (II).

### **I - Une incitative de la division sûreté : L'approche d'une simplification sous l'angle de la sûreté**

C'est la division sûreté de la DSAC/SE qui pris conscience de la nécessité de mettre à jour de manière simplifiée les arrêtés préfectoraux des aérodromes secondaires. Cette démarche s'est donc construite sous l'angle de la sûreté *stricto sensu*, avec un recensement des aérodromes secondaires du département (A) et une évaluation des risques propres à chaque plateforme (B).

#### **A - Le recensement des aérodromes secondaires du département**

**135. Les aérodromes concernés** - Dans un premier temps, un recensement des aérodromes définis comme aérodromes secondaires a été effectué afin d'avoir une vue d'ensemble des aérodromes concernés par ces arrêtés préfectoraux départementaux dans le ressort de la DSAC/SE. À cet égard, il faut préciser que les délégations de Corse et de la Côte d'Azur réglementent de manière indépendante leurs aérodromes secondaires.

Sont donc concernés :

---

<sup>98</sup> Cf Partie II, Chapitre II, Section III, I - Des dispositions générales aux dispositions particulières



Pour le département du Vaucluse :

- L'aérodrome de Carpentras, LFNH ;
- L'aérodrome de Valréas-Visan, LFNV.

Pour le département des Alpes-de-Haute-Provence :

- L'aérodrome de Barcelonnette-Saint-Pons, LFMR ;
- L'aérodrome de Château-Arnoux-Saint-Auban, LFMX ;
- L'aérodrome de Puimoisson, LFTP ;
- L'aérodrome de Sisteron-Vaumeilh, LFNS

Pour le département des Hautes-Alpes :

- L'aérodrome de Gap-Tallard, LFNA ;
- L'aérodrome de Mont-Dauphin-Saint-Crépin, LFNC ;
- L'aérodrome d'Aspres-sur-Buëch, LFNJ ;
- L'aérodrome de Serres-la-Bâtie-Montsaléon, LFMT.

Pour le département des Bouches-du-Rhône :

- L'aérodrome de Salon-Eyguières
- L'aérodrome de Aix-Les Milles
- L'aérodrome de Berre la Fare
- L'aérodrome de Mazet de Romanin

**136. La classification G1, G2, G3** - Un recensement de la classification actuelle des aérodromes - G1 ; G2 ; G3 - a également été effectué pour les aérodromes qui y étaient déjà soumis. Dans les trois départements du ressort de la DSAC/SE, tous les aérodromes ont été classés en G1 et ne présentent donc pas de sensibilité particulière, à l'exception d'Aix-les Milles qui est classé en G3.

**137. Arrêtés inexistantes et obsolètes** - Un dernier recensement a été effectué afin de savoir quels étaient les arrêtés qui ne disposaient pas de mesures de police et quels étaient ceux dont les mesures étaient obsolètes.

B - L'évaluation des risques fondée sur la circulaire du 6 avril 2010

D'un point de vue sûreté, ce projet d'arrêté s'est fait sur une analyse des risques visant à déterminer la nouvelle classification à retenir pour chaque aérodrome.

**138. Reprise de la circulaire du 6 avril 2010** - Cette évaluation des risques s'est fondée intégralement sur la grille de classification présente dans la quatrième annexe de la circulaire du 6 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires.

**139. Limites** - Cette classification dispose toutefois d'une limite qui est de ne pas mentionner le coefficient de bascule entre la catégorie G1 et G2. Ainsi, l'appréciation de cette classification ne se fait que par l'interprétation des agents de la DSAC/SE. Dans les faits, on classera un aérodrome en G2 si celui-ci a un coefficient de risque considérablement supérieur à ses homologues.

De plus, on peut s'interroger sur les critères de pondération de ce coefficient. Certains sont totalement ineptes. À titre d'exemple, on recherche à savoir si l'aérodrome est à moins de 40 MN de Paris. Il conviendrait donc pour les prochaines versions de la circulaire de modifier certains critères pour obtenir une évaluation des risques qui s'imprègne au maximum de l'environnement local.

## **II - Un travail en concertation**

La simplification de cette réglementation locale est le fruit d'un travail de concertation.

**140. Concertation des divisions aéroports et navigation aérienne et la division sûreté** - Comme sus-évoqué, c'est la division sûreté qui a initié le projet de mise à jour et de simplification de la réglementation locale des aérodromes secondaires. Cependant, il semblait inconcevable de prévoir une telle refonte – impactant également les mesures de sécurité - sans consulter les services de la division aéroport et navigation aérienne.

Lors de l'élaboration du projet, chacune des deux divisions a rédigé la partie qui lui était réservée<sup>99</sup>. Ainsi, la réglementation édictée est plus légitime et mieux adaptée aux problématiques de la plateforme.

**141. La concertation des services compétents de l'état** - Une fois l'évaluation des risques établie et le projet rédigé conjointement par les deux divisions, une réunion de concertation des services compétents de l'état était nécessaire.

---

<sup>99</sup> Cf Partie II, Chapitre II, Section III, II – Un arrêté simplifié en deux livres

La division sûreté, pilote du projet, a donc présenté le projet dans chaque département lors d'une réunion avec les services de la préfecture en charge de ces aérodromes, la gendarmerie des transports aérien, les commandants des brigades concernées et le référent sûreté de la gendarmerie départementale.

L'objectif de ces réunions était de présenter le projet mais surtout d'évoquer les aspects relatifs à la sûreté de ces aérodromes, la sécurité étant un domaine technique où seule la GTA pourrait être compétente. De plus, la sûreté a un impact fort sur l'intérêt général c'est pourquoi il est d'important de définir conjointement les axes d'actions pour lutter contre ce fléau.

**142. La concertation avec les exploitants** – Avant la signature par la préfecture et la publication de l'arrêté – qui devrait arriver très prochainement -, il était nécessaire à l'instar de la circulaire de 2010, de faire une réunion de concertation avec les différents exploitants pour leur présenter le projet et obtenir leurs remarques.

Cette concertation, animée par la division sûreté de la DSAC/SE, réunissait les exploitants mais également les services de la gendarmerie des transports aériens, de la gendarmerie départementale et de la préfecture.

Cette réunion est essentielle pour établir une réglementation qui répond concrètement aux problématiques des exploitants. Ainsi, on décharge les arrêtés préfectoraux d'une vision trop technocratique et non appropriée à ces terrains.

De plus, c'est à travers de telles réunions que les exploitants peuvent prendre conscience de la menace, ce qui n'est pas toujours évident. Ces discussions ont vocation à développer la culture de sûreté. La présence du référent sûreté de la gendarmerie lors de ces réunions renforce cet argument.

Ces réunions avaient un objectif subsidiaire qui était de faire connaître aux acteurs des aérodromes les services compétents de l'état en charge d'édicter ou de faire respecter ces mesures de police.

La seule limite de ces réunions est que seule la division sûreté de la DSAC/SE était présente. Il aurait été bien venu de la part de la division aéroport et navigation aérienne de participer à ces réunions pour répondre aux problématiques leurs étant afférentes. Lors des réunions, les discussions sur les problématiques de sécurité, qui représentent la majorité des dispositions de ces arrêtés, étaient très limitées du fait de

l'incompétence des agents de la division sûreté. Pour répondre à ces interrogations la division sûreté devait questionner a posteriori la division aéroport et navigation aérienne.

### **SECTION III - LE CONTENU DE L'ARRETE**

Le nouvel arrêté préfectoral est un acte réglementaire simplifié qui s'organise de façon à traiter d'une part des dispositions générales et d'autre part des dispositions particulières (I). Au sein des dispositions générales, on retrouvera le fonctionnement en deux livres distinguant les mesures de sûreté et les mesures de sécurité (II)

#### **I - Des dispositions générales aux dispositions particulières**

##### **143. Un corps de texte commun aux aérodromes secondaires de département**

- Cet arrêté établit dans le corps de texte des mesures de polices « générales », concernant la sûreté, la sécurité, le bon ordre et la salubrité, communes à l'ensemble des aérodromes du département.

Ces aérodromes ont des caractéristiques très similaires. Ainsi, ces dispositions communes sont des mesures qui seront effectives puisqu'elles sont adaptées à la réalité.

En outre, seul l'article 4 de l'arrêté, concernant la protection des hangars, est partiellement applicable. Cet article indique les mesures communes aux aérodromes de catégorie G1, G2, G3, les mesures complémentaires pour la catégorie G2, G3 et également les mesures applicables uniquement à la catégorie G3. L'exploitant d'aérodrome appliquera uniquement les mesures qui lui sont destinées en fonction de sa classification.

Une telle disposition est le corolaire du regroupement en un seul arrêté de plusieurs aérodromes. De façon plus générale, c'est la conséquence de la simplification réglementaire locale de ces aérodromes. De plus, bien que partiellement applicable, cet article ne semble pas poser de difficulté particulière.

**144. Des dispositions propres à chaque aérodrome en annexe** – Pour répondre pleinement à l'objectif de mesures cohérentes respectant la particularité de chaque aérodrome, il est nécessaire d'avoir des dispositions particulières. Celles-ci se trouvent en annexe.

Plus précisément, on retrouve premièrement au sein de ces annexes la liste des aérodromes du département dans chaque catégorie (G1, G2, G3). Ensuite, il y a des informations générales propres à chaque aérodrome. Cela correspond à minima à toutes les informations sur l'exploitant de l'aérodrome, la situation de l'aérodrome – selon la carte VAC<sup>100</sup> -, le code OACI<sup>101</sup> ainsi qu'un rappel des services compétents de l'État - Brigade départementale de Gendarmerie, Brigade de Gendarmerie du Transport Aérien, Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile.

Les informations présentes au sein de ces annexes sont non exhaustives. Il est tout à fait possible de prévoir une disposition au sein de celles-ci dérogeant à l'application d'un article pour créer des obligations plus ou moins strictes. Les annexes ont la même valeur juridique que le corps de texte en lui-même. Cependant, il faut faire attention à ne pas trop user de ce mécanisme, ce qui à tendrait à faire perdre le caractère simplifié de l'acte. Dans les arrêtés établis par la DSAC/SE aucune disposition ne s'est vue déroger au titre des annexes.

## **II - Un arrêté simplifié en deux livres**

La simplification réglementaire de ces actes administratifs ne réside pas uniquement dans la centralisation des mesures de police sur ces aérodromes au sein d'un seul et unique document. Au contraire, la simplification se retrouvera sur la forme comme sur le fond propre au corps de texte. À cet égard, ces arrêtés disposent d'un livre concernant la sûreté et d'un autre concernant la sécurité (A). De plus, pour ce qui est du fond, les mesures de police ont également été simplifiées (B).

A - La distinction des mesures de sûreté et sécurité : Une nouvelle approche au sein de la DSAC/SE

À l'instar des discussions que l'on a pu mener à propos des aérodromes principaux, la DSAC/SE dans son projet de refonte de la réglementation locale a fait le choix de distinguer les mesures de sûreté et de sécurité. Les conséquences directes de l'apparition formelle de cette dualité sont une meilleure accessibilité de l'arrêté mais également la meilleure répartition des tâches au sein de la DSAC à travers le travail collaboratif que constitue un arrêté préfectoral.

---

<sup>100</sup> «Visual Approach Chart » : La carte d'approche et d'atterrissage à vue

<sup>101</sup> L'OACI attribue à chaque aéroport un code de classement géographique à quatre lettres.

**144. Un acte réglementaire plus accessible** – Comme nous l’avons vu, distinguer ces mesures permet de gagner en intelligibilité. Ce n’est plus un seul texte qui rassemble et mélange des mesures de domaines distincts.

Évidemment, certaines mesures se rapprochent fortement et pourraient donner l’impression de se répéter. Ce sont des articles dont les mesures de sûreté et de sécurité se confondaient et qui ont été séparés pour les régler selon deux approches distinctes. Cela permet de renforcer leur effectivité au sein des deux domaines.

Cette distinction présente d’autant plus d’intérêt qu’elle permet aux acteurs de comprendre réellement les mesures attendues en sûreté et ne plus confondre certaines de ces mesures avec des problématiques liées à la sécurité de l’aviation civile. Il y a une prise de conscience que ces plateformes sont également définies par des mesures concrètes en sûreté.

**146. Une approche collaborative entre les divisions de la DSAC/SE à pérenniser** – Il y a un paradoxe qui réside dans le renforcement d’une approche collaborative au sein d’une séparation des missions pour chacune des divisions. Cependant, ce projet a bien permis de renforcer l’approche collaborative en interne car il s’effectue sur un même texte normatif.

Cette collaboration peu rigoureuse semble le bon compromis pour un travail efficace de la DSAC. Lorsque les mesures se confondaient, il y avait souvent qu’une seule division qui se chargeait de ce pouvoir régalién. Dans les faits, il s’agissait généralement de la division sûreté. Avec cette distinction des domaines, il a pu être établi pour chacune des divisions la nécessité de régler seulement son domaine de compétence.

**147. Limite à la concertation** – Une limite à cette concertation peut être formulée dès lors qu’au sein de ce projet la division régulation et développement durable (RDD) n’a pas été intégrée dans la boucle. L’article 4 de la décision du 25 septembre 2018 portant organisation de la Direction de la Sécurité de l’Aviation civile Sud-Est, prévoit pourtant que cette division « *participe au traitement de grands dossiers régaliens et transversaux* »<sup>102</sup>. Il y aurait un grand intérêt à les intégrer pour qu’à terme ce soit eux qui pilotent la gestion combinée des mesures de sûreté et de sécurité sur ces petits aérodromes.

---

<sup>102</sup> Décision du 25 septembre 2018 portant organisation de la direction de la sécurité de l’aviation civile Sud-Est, article 4.

## B - La simplification des mesures applicables

**148. L'actualisation des arrêtés** - Dans un premier temps, un certain nombre de mesures ont été intégrées et/ou mises à jour car soit l'aérodrome ne disposait pas d'arrêté préfectoral soit celui-ci ne correspondait plus aux exigences actuelles. Par exemple, dans le livre relatif à la sûreté, le « *Titre 1 – Obligations générales et graduation des mesures de sûreté en fonction de la classification des aérodromes* » a été intégré pour répondre aux impératifs du regroupement des aérodromes mais également aux prescriptions de la circulaire et son accent porté sur la culture de sûreté.

**149. Dispositif allégé** - Il a été remarqué que certaines dispositions pouvaient être allégées. Les articles ont donc été simplifiés pour ne laisser place qu'aux dispositions essentielles et applicables dans la pratique. Ainsi, toutes les dispositions superfétatoires ou répétitives ont été écartées de cet arrêté.

**150. Projet de circulaire visant à remplacer la circulaire de 2010** – La simplification des mesures relatives à la sûreté dans cet arrêté s'appuie sur le projet d'une circulaire visant à remplacer la circulaire du 6 avril 2010. Cette dernière est assez ancienne et il convient donc de la remplacer. Un projet est en cours de rédaction, et une première version de travail a été diffusée aux DSAC/IR en 2019.

Les arrêtés préfectoraux départementaux élaborés par la DSAC/SE s'inspirent de ce projet. À cet égard, elle incite les DSAC/IR à actualiser les arrêtés de police de ces aérodromes secondaires. De plus, elle rappelle la possibilité de fixer les mesures de police applicables de plusieurs aérodromes au sein d'un même arrêté. En outre, les mesures propres à chaque catégorie d'aérodrome présentent dans l'article 4 sont notamment issues de ce projet de circulaire. En revanche, celles-ci restent quelque peu critiquables. En effet, les mesures supplémentaires pour les aérodromes du groupe G2 ne semblent pas proportionnées au but recherché. La « *mise en place d'entraves adaptées sur les aéronefs* » n'est pas expressément définie et pose des problèmes en pratique. De plus, les dispositifs d'éclairage à déclenchement automatique sur détection de mouvement n'ont un intérêt que s'ils sont corrélés d'un dispositif anti-intrusion ou de caméras de surveillance.

Les initiatives de refonte de la réglementation locale des aérodromes secondaires par ces deux DSAC permettent d'illustrer l'évolution vers une réglementation simplifiée et plus effective dans la pratique. Ainsi, le groupe ad hoc évoqué dans la Partie I doit se prévaloir de ces initiatives et les étendre aux autres DSAC/IR.

### CHAPITRE III - L'HARMONISATION DES INITIATIVES DES DSAC/SE ET DSAC/CE : LES MISSIONS DU GROUPE AD HOC ETENDUES AUX AERODROMES SECONDAIRES.

Ces initiatives mises en place par ces deux DSAC/IR ne doivent pas se limiter à l'échelle locale et doivent être harmonisées et comparées aux autres initiatives qui ont pu être prises ailleurs sur le territoire, pour aboutir à un dispositif applicable à l'ensemble des DSAC/IR (Section I). Cette harmonisation pourra être la deuxième mission du groupe de travail ad hoc pour la simplification réglementaire des arrêtés préfectoraux sus-évoqués (section II).

#### SECTION I - DES INITIATIVES ENCOURAGEANTES À HARMONISER

**151. La prise de conscience** - Ces initiatives sont encourageantes et marquent la prise de conscience par certaines DSAC de la nécessité de faire évoluer la réglementation des aérodromes secondaires vers un cadre juridique plus sûr. Cette prise de conscience est à étendre à l'ensemble des acteurs concernés.

**152. Des problématiques communes** – Les problématiques sont les mêmes dans les différentes DSAC/IR, la réglementation est souvent inadéquate, source d'un manque de coopération et le manque de sécurité juridique se généralise. Les initiatives faites par ces deux DSAC répondent à ces problématiques c'est pourquoi il est essentiel de les harmoniser.

**153. Une réglementation simple** – La réglementation sur les aérodromes secondaires ne nécessite pas de mesures aussi complexes que sur les aéroports principaux. Ainsi, la création d'un arrêté type trouvera encore plus vocation à s'appliquer sur ces plateformes.



**154. La création d'un arrêté type** – Cette harmonisation doit conduire la Direction du Transport Aérien (DTA)<sup>103</sup> à élaborer un arrêté modèle qui permettra aux DSAC/IR de disposer d'un arrêté élaboré en réponse aux problématiques de ces petites plateformes. Néanmoins, il sera essentiel de garder de la flexibilité pour les mesures particulières de certains aérodromes.

**155. Limite** – Cet arrêté type aura la vocation d'un support sous forme de recommandation pour les DSAC/IR. Il doit permettre de faire évoluer la réglementation vers un horizon plus sûr. Cependant, il faut veiller à ce que cette réglementation ne soit pas uniquement le fruit d'une simple reprise de ce modèle sans concertation avec les exploitants. L'intérêt du partage de ces bonnes pratiques est également de sensibiliser sur l'importance de cette réglementation et non pas renforcer le mépris de ces aérodromes. Ce modèle doit également être le résultat de l'harmonisation des procédures locales développées par les différentes DSAC/IR, dont nous avons examiné deux exemples avec la DSAC/CE et la DSAC/SE. Ce modèle devra laisser une place importante à la concertation avec les exploitants et les services compétents de l'État. Malgré une réglementation plus simple à mettre en place, il est essentiel de prendre en compte cette approche collaborative.

**156. Groupe de travail** – L'harmonisation de ces mesures devra passer par une collaboration en interne, ce qui correspond à la seconde mission du groupe de travail préalablement évoqué pour les aéroports principaux.

## **SECTION II - LA SECONDE MISSION DU GROUPE DE TRAVAIL AD HOC**

**157. Des objectifs communs** - Évoquer la mise en œuvre d'une simplification de la réglementation sur ces aérodromes doit évidemment nous amener à faire un parallèle avec notre première partie sur les aéroports principaux.

Les objectifs de cette simplification rentrent parfaitement dans l'esprit de la création du groupe de travail évoqué dans cette partie. Ainsi, il devra veiller à établir également cette simplification réglementaire sur les aérodromes secondaires.

**158. Une implémentation différente** – Du fait des caractéristiques différentes de ces plateformes, il n'est pas nécessaire de reprendre le même formalisme que pour les

---

<sup>103</sup> La réglementation est du ressort de la DTA. En matière régaliennne, les DSAC/IR sont le relai local de la DTA.

aérodromes principaux. Toutefois, la simplification devra résulter d'une collaboration entre les différentes DSAC.

**159. Méthodologie** - Pour simplifier les choses et étendre les bonnes pratiques, il est possible de s'inspirer des projets initiés par la DSAC/CE et DSAC/SE. Dès lors, débutera une discussion des différentes DSAC sur ces projets et une phase de remontée des observations devra être respectée. Une fois ces informations recueillies, les initiatives devront se transformer en un seul projet de recommandations consolidées.

Également, le suivi du groupe sur ces problématiques de réglementation locale de ces aérodromes devra être moins récurrent que pour les aérodromes principaux. Une réunion de suivi tous les quatre ans semble être le bon compromis pour allier actualisation et pérennité règlementaire.

**160. Recommandations du groupe de travail** - Les recommandations de ce groupe de travail pourront être multiples. Il devra à minima créer un arrêté préfectoral type sur lequel pourra s'appuyer chaque DSAC/IR dans sa refonte de réglementation locale des aérodromes secondaires. À cet égard, la discussion devra porter sur le caractère opportun ou non de mettre en place un arrêté préfectoral départemental selon le modèle de la DSAC/SE.

De plus, ce groupe de travail pourra également fournir des recommandations complémentaires corrélées à l'amélioration du respect des mesures de police. À titre d'illustration, une recommandation pourra être établie sur le développement de la culture de sûreté par la pédagogie employée auprès des référents sûreté conformément à la pratique de la DSAC/CE.

**161. Composition** – De fait de sa méthodologie différente, ce groupe de travail pourra se limiter aux agents des différentes DSAC. En revanche, pour favoriser la collaboration au sein des services, ce groupe devrait à minima comporter un représentant de la division sûreté, un représentant de la division aéroport et navigation aérienne et un représentant de la division régulation et développement durable de chaque DSAC/IR.

**162. Urgence** – Cette mission devra être effectuée en parallèle de celle relative aux aéroports principaux. La refonte des arrêtés préfectoraux des aérodromes secondaires est un sujet d'importance du fait des conséquences de cette inaction règlementaire. Il ne faut pas attendre de finaliser le travail sur les aérodromes principaux pour l'entamer. Le

renforcement de la sécurité juridique relative à cette réglementation locale est fondamental et doit être imminent.

# CONCLUSION

---

**163. Une nécessité avérée** - La réglementation des mesures de police applicables sur les aérodromes français a de nombreuses carences qu'il convient de solutionner. Le travail de simplification et d'harmonisation des mesures de police permet un gain en clarté en cohérence, ce qui favorise la compréhension des protagonistes. De plus, un arrêté simplifié permet de faciliter les modifications futures et permet d'avoir une réglementation continuellement à jour. À cet égard, les aérodromes secondaires ont de nombreux arrêtés qui sont obsolètes voir inexistants. Cette réglementation inadaptée met en péril la sécurité juridique, d'où l'importance d'une refonte sous le prisme de la simplification.

*In fine*, la réglementation permet le renforcement de l'effectivité des normes tant sur les aérodromes principaux que secondaires. Sur ces deux types d'aérodromes les problématiques sont différentes mais la finalité est la même : simplifier pour établir des normes toujours plus adéquates en pratique.

**164. Une évolution réglementaire conditionnée à une approche collaborative** - Avant toute chose, la simplification devra être corrélée à une amélioration de la collaboration par les différentes divisions de la DSAC en interne mais également avec l'intégralité des acteurs concernés. Une telle approche permettra d'obtenir une réglementation correspondant parfaitement aux attentes supra-réglementaires ainsi qu'aux particularités de chaque plateforme.

**165. Une simplification réglementaire appuyée par un renforcement de la pédagogie** – La simplification réglementaire ne s'entend pas qu'au travers des seules mesures réglementaires. La simplification, entendue sous le prisme de la facilitation pour les acteurs, doit également résider dans la mise en place de mesures pédagogiques. Pour les aérodromes principaux, cette pédagogie peut être illustrée par un support rappelant les normes supra-réglementaires. Pour les aérodromes secondaires, le développement de la culture de sûreté avec la création d'un livret à destination des correspondants sûreté remplit cet objectif.

**166. Un dispositif simplifié** - Le corps de texte devra être simplifié sur la forme comme sur le fond. Pour plus d'efficacité, les arrêtés préfectoraux doivent distinguer à travers deux livres les mesures de sûreté avec celles de sécurité. L'objectif est d'illustrer une réglementation complète et intelligible à travers deux domaines à la même finalité, à savoir protéger les biens et les personnes, mais aux moyens différents. De plus, sur les

aérodromes secondaires, cette dualité permettra également d'améliorer la compréhension des attentes dans le domaine de la sûreté, souvent négligées.

Concernant le fond, les articles doivent être simplifiés pour ne laisser place qu'aux dispositions essentielles. Ainsi, les dispositions superfétatoires doivent être supprimées et il est indispensable pour les aérodromes principaux de définir concrètement la frontière entre les dispositions réglementées par l'arrêté et les dispositions issues des MPA. Pour ce faire, la mise en place d'un guide précisant les mesures à intégrer au sein des MPA en sûreté et la mise à jour de celui en sécurité semble nécessaire. De plus, concernant ces MPA, celles-ci doivent devenir le corollaire de l'arrêté en renforçant la ventilation des mesures entre ces deux textes soit par un rappel des articles, soit par une nomenclature commune.

**167. Une simplification par l'harmonisation** – La simplification de ces mesures de police doit passer par l'harmonisation des bonnes pratiques de certaines DSAC/IR. Ainsi, pour les aérodromes principaux, il convient par exemple d'étendre le formalisme des aéroports de Roissy-Charles De Gaulle, Nice ou encore Lyon concernant leurs arrêtés préfectoraux distinguant les mesures relatives à la sûreté et la sécurité. Pour les aérodromes secondaires, les initiatives des DSAC/CE et DSAC/SE peuvent alimenter une réflexion étendue au niveau national.

**168. La création d'un groupe de travail ad hoc** - Enfin, cette simplification par l'harmonisation nécessite la création d'un groupe de travail ad hoc, le groupe REGLO étant inadapté à cette mission. Ce groupe de travail devra simultanément proposer un modèle de refonte réglementaire pour les aérodromes principaux et les aérodromes secondaires, la sécurité juridique étant en péril.

La simplification de la réglementation locale est donc un sujet d'actualité qui doit trouver une résonance auprès de ses auteurs. Toutefois, il est essentiel de garder à l'esprit que réglementation locale des aérodromes est un sujet complexe du fait de sa frontière poreuse avec les textes de valeur juridique supérieure. De plus, le spectre normatif applicable à ces aérodromes ne cesse de s'étendre, ce qui nous amène à nous demander si la simplification normative ne devrait pas être étendue aux normes supra-réglementaires ?

# BIBLIOGRAPHIE

---

## I – Ouvrages et cours

A. RIVAROL, *De l'universalité de la langue française : discours qui a remporté le prix de l'Académie de Berlin*, Bailly et Dessenne, 1784 ;

G. LE BON, *Hier et demain : Pensées Brève* (Éd. 1918), HACHETTE LIVRE, BNF, 2013 ;

H. KELSEN, *Théorie pure du droit*, LGDJ, La pensée juridique, 1999 ;

J. LABORDE DIT BOURIAT, *Droit aérien*, cours IFURTA, année universitaire 2021-2022 ;

L. PEYREFITTE, *Transport aérien – Généralités*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, Fasc. 905, 9 avril 2018 ;

P. JOUVE, *Portrait total*, Carrère GF, 1987 ;

## II – Articles

A. FLÜCKIGER ; « Le principe de clarté de la loi ou l'ambiguïté d'un idéal » ; Dossier : La normativité, Cahiers du Conseil constitutionnel, n° 21, janvier 2007 ;

A. RAMEL, A. DELESCLUSE, S. FLOCCO T. CHEVANDIER, « 50 questions – Les polices administratives », Le courrier des maires et des élus locaux, Février 2019, n°331 ;

Conseil d'État, « Rapport public 2006 : Sécurité juridique et complexité du droit », La Documentation française ;

Conseil d'État, « Le juge administratif et les sanctions administratives », Les dossiers thématiques du Conseil d'État, mis en ligne le 09 janvier 2017 ;

E. GUÉGUEN, « 2001-2017 : l'aviation civile face au terrorisme », radioFrance, 23 mars 2017 ;

Fiches d'orientation, « Police administrative - Mai 2022 », *Dalloz*, 24 mai 2022 ;

Ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires, « Certification sécurité et réglementation des aéroports » ;

Ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires, « Observatoire de la culture juste de l'aviation civile » ;

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, « Règlementation européenne pour l'aviation générale », *aviation civile, sécurité aérienne*, 10 février 2017 ;

OACI, « Trousse d'outils pour la promotion d'une culture de sûreté », novembre 2018

### **III – Guides**

Conseil d'État, Premier ministre, Secrétariat général du gouvernement, Guide de légistique, 3ème édition, la documentation Française ;

DGAC, « Dispositions de sécurité à intégrer dans les mesures particulières d'application des arrêtés de police », PRO-EXT-11-01, 01 septembre 2014 ;

DGAC, « Dispositions de sécurité à intégrer dans les mesures particulières d'application des arrêtés de police », R3-SOI-G4-EXT, 22 janvier 2019 ;

DSAC/SUR/MET, « Conseils de rédaction des textes réglementaires locaux en matière de sûreté de l'aviation civile - 10 principes de base » ;

M. COLLIN, V. BODIAN, Formation à la rédaction des actes juridiques locaux en matière de sûreté de l'aviation civile, 5 décembre 2018 ;

### **IV – Rapports publics**

BEA, « Accident de l'avion Piper PA-44 Seminole immatriculé F-GCJE survenu le 26 février 2020 à Elne (66) », Rapport d'enquête, BEA2020-0094 ;

BEA, « Accident survenu le 21 octobre 2009 sur l'aérodrome de Cahors (46) à l'avion Piper PA 46 500 TP immatriculé N60910 », Rapport d'accident ;

BEA, « Atterrissage sur une piste occupée, collision avec un véhicule », Rapport d'accident ;

BEA, « Rapport d'activité 2021 » ;

BEA, « Perte de contrôle au décollage », Rapport d'enquête, BEAf-jt071028 ;

BEA, « Tentative d'accident volontaire par l'élève pilote, fuite d'huile, chute de l'élève-pilote dans la mer, atterrissage sur une plage, en instruction », Rapport d'enquête, BEA2021-0415 ;

ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and incident Reporting Systems), "Intrusion gens du voyage dans périmètre aéroportuaire », 2017-E5X-DSUE-001, 09 mai 2017 ;

ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and incident Reporting Systems), "Intrusion terrain pour groupes écologistes", 2022-E5X-MEAS-06596, 21 janvier 2022 ;

## **V – Table de jurisprudence**

Tribunal administratif de Toulouse, 23 septembre 2021, M. Amar

Cour administrative d'appel de Paris, 4ème chambre, 22 avril 2020, 18PA03258, Société Alyzia

## **VI – Sites internet**

BEA : <https://bea.aero>

Dictionnaire Larousse : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

Vie publique – Au cœur du débat public : <https://www.vie-publique.fr>

## **VII – Textes juridiques officiels :**

### A - Arrêtés et décisions

Arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, du 28 août 2003 ;



Arrêté relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voiture fixe, du 10 juillet 2006 ;

Arrêté préfectoral régissant les mesures de police applicables sur l'aérodrome Marseille-Provence du 01 juin 2016 ;

Arrêté préfectoral n°2017/939 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport Nice-Côte d'Azur, Livre 1 sûreté, du 16 octobre 2017 ;

Arrêté préfectoral n°2017/939 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport Nice-Côte d'Azur, Livre 2 sécurité, ordre public et salubrité, du 16 octobre 2017 ;

Décision du 18 juillet 2018 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est ;

Décision du 25 septembre 2018 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est ;

## B - Articles

Code de l'aviation civile, Art. D217-1 ;

Code de l'aviation civile, Art. D217-2 ;

Code de l'aviation civile, Art. D232-1 ;

Code de l'aviation civile, Art. R213-1-1 ;

Code de l'aviation civile, Art. R213-1-2 ;

Code de l'aviation civile, Art. R213-1-3 ;

Code de l'aviation civile, Art. R213-1-4 ;

Code de l'aviation civile, Art. R213-1-5 ;

Code de l'aviation civile, Art. R213-1-6 ;

Code de l'aviation civile, Art. R217-1 ;

Code de l'aviation civile, Art. R217-2 ;

Code de l'aviation civile, Art. R222-4 ;

Code des relations entre le public et l'administration, L211-2 ;

Code des transport, Art. L6300-1 ;

Code des transport, Art. L6332-2 ;

Code procédure pénale, Art. 14 ;

Constitution, Art. 72 ;

### C - Circulaire

Circulaire du 6 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires, NOR : DEVA1006245C

### D - Loi

Loi du 28 pluviôse an viii (17 février 1800)

### E - Règlementation européenne

Décision du 16 juillet 2021 relative 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

Règlement (UE) 300/2008 du Parlement et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n°2320/2002

Règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté

Règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du parlement européen et du conseil

Règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant

la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007.

Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

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 modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

Règlement délégué (UE) 2020/2148 de la Commission du 8 octobre 2020

Règlement délégué (UE) 2022/697 de la Commission du 10 février 2022

#### F - OACI

Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, Sécurité, Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, onzième édition, mars 2020

### **VIII – Entretiens**

Entretien du 21 juillet 2022 avec Madame Gwendolyne BRETAGNE, adjointe au chef de la division sûreté de la DSAC/CE ;

Entretien du 26 juillet 2022 avec Monsieur Christophe BRUNI-YAHIA, adjoint au chef de la division aéroport et navigation aérienne et chef de la division transport aérien.

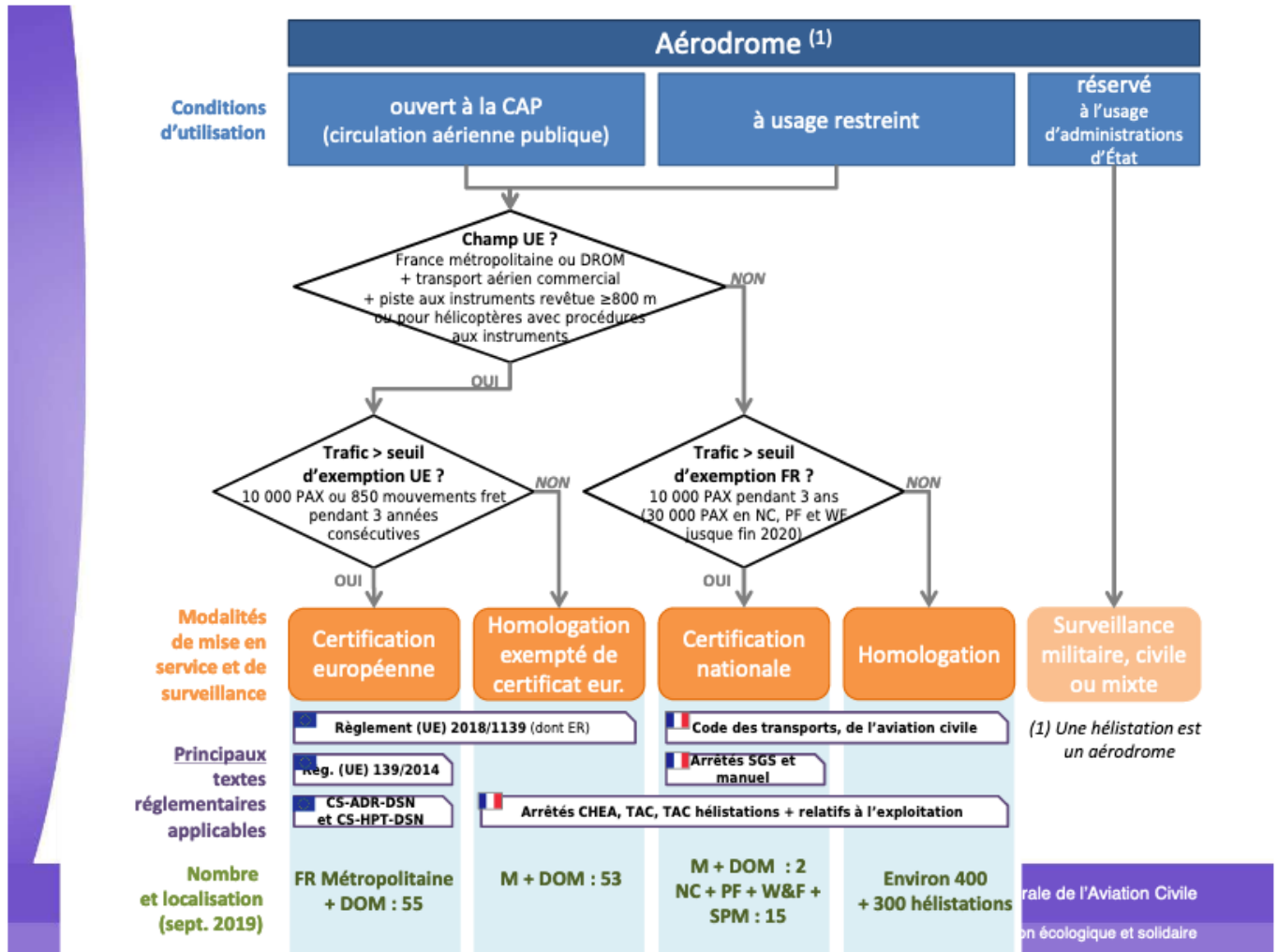
# ANNEXES

---

## TABLE DES ANNEXES

<i>ANNEXE 1 – TYPOLOGIE DES TEXTES REGLEMENTAIRES APPLICABLES EN MATIERE DE SECURITE</i> .....	96
<i>ANNEXE 2 – AERODROMES DISPOSANT D'UN CERTIFICAT DE SECURITE AEROPORTUAIRE EUROPEEN</i> .....	97
<i>ANNEXE 3 – LIVRET DE SENSIBILISATION A LA SURETE DES AERODROMES A L'ATTENTION DES REFERENTS ET CONTACTS SURETE</i> .....	100

# Annexe 1 – Typologie des textes réglementaires applicables en matière de sécurité



**Source :** Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires / Ministère de la Transition énergétique

*Annexe 2 – Aéroports disposant d'un certificat de sécurité  
aéroportuaire européen*

Données Aéroports			Date de certification	Passagers totaux			Mouvements de fret		
Nom de l'aéroport	Code OACI	Région		2018	2019	2020	2018	2019	2020
AJACCIO-NAPOLEON-BONAPARTE	LFKJ	Corse	5 décembre 2017	1 673 154	1 618 383	940 714	271	251	241
AURILLAC	LFLW	Auvergne-Rhône-Alpes	18 décembre 2017	32 962	38 413	15 030	0	0	0
AVIGNON-CAUMONT	LFMV	Provence-Alpes-Côte-d'Azur	3 juillet 2018	8 844	6 907	1 889	0	1	1
BALE-MULHOUSE	LFSB	Grand-Est	12 décembre 2017	8 564 223	9 077 229	2 588 582	5 354	5 647	5 317
BASTIA-PORETTA	LFKB	Corse	3 octobre 2017	1 522 854	1 558 900	812 047	1 214	1 008	828
BEAUVAIS-TILLE	LFOB	Hauts-de-France	7 novembre 2016	3 786 250	3 982 531	1 258 018	0	0	0
BERGERAC-DORDOGNE-PERIGORD	LFBE	Nouvelle-Aquitaine	6 décembre 2017	285 584	283 809	54 182	0	0	0
BEZIERS-VIAS	LFMU	Occitanie	22 février 2017	229 434	259 153	54 963	0	0	0
BIARRITZ-PAYS-BASQUE	LFBZ	Nouvelle-Aquitaine	10 décembre 2017	1 183 568	1 065 976	383 160	0	0	0
BORDEAUX-MERIGNAC	LFBD	Nouvelle-Aquitaine	21 décembre 2017	6 785 056	7 692 726	2 262 206	1 513	1 027	1 086
BREST-BRETAGNE	LFRB	Bretagne	24 mars 2016	1 102 539	1 233 426	461 136	462	8	2

Données Aéroports			Date de certification	Passagers totaux			Mouvements de fret		
Nom de l'aéroport	Code OACI	Région		2018	2019	2020	2018	2019	2020
BRIVE-SOULLAC	LFSL	Nouvelle-Aquitaine	10 décembre 2017	69 171	93 266	25 082	0	0	0
CAEN-CARPIQUET	LFRK	Normandie	31 mai 2016	274 081	304 713	162 388	2	0	10
CALVI-SAINTE-CATHERINE	LFKC	Corse	29 décembre 2017	335 107	336 674	185 143	0	0	0
CARCASSONNE-SALVAZA	LFMK	Occitanie	24 mars 2017	375 344	351 851	75 503	2	0	2
CASTRES-MAZAMET	LFCX	Occitanie	7 décembre 2017	44 924	47 419	16 867	0	0	0
CAYENNE-FELIX EBOUE	SOCA	Guyane	24 novembre 2017	537 475	559 777	270 047	366	396	572
CHALONS-VATRY	LFOK	Grand-Est	12 décembre 2017	60 790	80 627	36 929	319	135	341
CHAMBERY-AIX-LES-BAINS	LFLB	Auvergne-Rhône-Alpes	28 novembre 2017	204 938	203 507	105 126	0	0	0
CLERMONT-FERRAND-AUVERGNE	LFLC	Auvergne-Rhône-Alpes	14 décembre 2017	430 851	432 339	114 494	57	81	73
DEAUVILLE-NORMANDIE	LFRG	Normandie	3 octobre 2017	149 249	129 266	11 907	33	18	24
DINARD-PLEURTUIT-ST-MALO	LFRD	Bretagne	14 décembre 2016	108 062	95 909	18 518	0	0	0
DOLE-TAUX	LFGJ	Bourgogne-Franche-Comté	28 novembre 2017	107 264	111 118	38 370	2	0	0
FIGARI-SUD-CORSE	LFKF	Corse	29 décembre 2017	744 769	737 700	466 099	0	0	0

Données Aérodrômes			Date de certification	Passagers totaux			Mouvements de fret		
Nom de l'aérodrome	Code OACI	Région		2018	2019	2020	2018	2019	2020
GRENOBLE-ALPES-ISERE	LFLS	Auvergne-Rhône-Alpes	30 novembre 2017	355 292	308 014	207 538	0	0	0
LA REUNION-ROLAND GARROS	FMEE	La Réunion	12 décembre 2016	2 475 520	2 487 348	1 040 375	185	130	521
LA ROCHELLE-ILE DE RE	LFBH	Nouvelle-Aquitaine	18 décembre 2017	239 814	231 647	32 105	0	0	0
LILLE-LESQUIN	LFQQ	Hauts-de-France	18 décembre 2019	2 080 684	2 188 910	735 710	57	30	50
LIMOGES-BELLEGARDE	LFBL	Nouvelle-Aquitaine	28 juin 2016	301 482	300 586	63 453	0	0	1
LYON-ST-EXUPERY	LFLI	Auvergne-Rhône-Alpes	4 mai 2016	11 032 587	11 731 043	3 550 004	4 608	3 541	3 740
MARSEILLE-PROVENCE	LFML	Provence-Alpes-Côte-d'Azur	9 mars 2016	9 389 154	10 148 207	3 353 408	7 765	5 363	5 059
MARTINIQUE-AIME-CESAIRE	TFFF	Martinique	29 décembre 2017	1 964 331	2 025 408	1 010 972	1 022	861	801
MAYOTTE-DZAOUZDI-PAMANDZI	FMZ	Mayotte	3 octobre 2017	384 350	384 856	187 672	0	0	2
METZ-NANCY-LORRAINE	LFJL	Grand-Est	11 décembre 2017	276 070	251 759	37 405	0	0	0
MONTPELLIER-MEDITERRANEE	LFMT	Occitanie	24 octobre 2017	1 879 845	1 935 911	805 449	396	966	791
NANTES-ATLANTIQUE	LFNS	Pays-de-la-Loire	15 décembre 2015	6 190 913	7 225 390	2 321 973	135	873	857
NICE-COTE D'AZUR	LFMN	Provence-Alpes-Côte-d'Azur	20 décembre 2016	13 849 869	14 484 328	4 579 885	811	428	344

Données Aérodrômes			Date de certification	Passagers totaux			Mouvements de fret		
Nom de l'aérodrome	Code OACI	Région		2018	2019	2020	2018	2019	2020
NIMES-GARONS	LFTW	Occitanie	24 mars 2017	236 501	230 515	57 467	0	1	0
PARIS-CHARLES DE GAULLE	LFPG	Ile-de-France	14 août 2017	72 231 558	76 167 233	22 253 302	30 228	27 946	32 785
PARIS-LE BOURGET	LFPG	Ile-de-France	14 décembre 2017	121 671	117 723	60 072	0	0	0
PARIS-ORLY	LFPO	Ile-de-France	13 avril 2017	33 117 792	31 855 126	10 783 326	4	21	117
PAU-PYRENEES	LFBP	Nouvelle-Aquitaine	1 <sup>er</sup> janvier 2017	609 906	602 302	183 738	27	52	25
PERPIGNAN-RIVESALTES	LFMP	Occitanie	24 mars 2017	464 275	447 692	188 537	0	0	0
POINTE-A-PITRE-LE RAISET	TFFR	Guadeloupe	20 janvier 2017	2 436 506	2 485 588	1 270 285	684	704	993
POITIERS-BIARD	LFBI	Nouvelle-Aquitaine	30 novembre 2017	119 432	114 015	27 369	0	0	0
QUIMPER-PLUGUFFAN	LFMQ	Bretagne	16 décembre 2016	78 993	57 203	6 938	0	0	0
RENNES-ST-JACQUES	LFRN	Bretagne	14 décembre 2016	856 792	851 558	256 356	1 431	1 391	956
RODEZ-AVEYRON	LFCD	Occitanie	7 décembre 2016	80 350	87 124	16 781	0	0	0
ST-NAZAIRE-MONTOIR	LFMZ	Pays-de-la-Loire	17 mai 2017	17 410	15 664	1 743	872	874	624
ST-PIERRE-PIERREFONDS	FMEP	La Réunion	29 septembre 2017	98 194	99 120	23 927	0	0	0

Données Aéroports			Date de certification	Passagers totaux			Mouvements de fret		
Nom de l'aéroport	Code OACI	Région		2018	2019	2020	2018	2019	2020
STRASBOURG-ENTZHEIM	LFST	Grand-Est	4 mai 2017	1 270 054	1 283 373	513 260	10	1	0
TARBES-LOURDES-PYRENEES	LFBT	Occitanie	6 octobre 2016	459 609	465 166	77 214	0	0	0
TOULOUSE-BLAGNAC	LFBO	Occitanie	23 juin 2015	9 652 562	9 642 925	3 134 730	5 547	5 479	4 432

**Source** : Décision du 16 juillet 2021 relative aux aéroports 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.



*Annexe 3 – Livret de sensibilisation à la sûreté des aérodromes à l'attention des référents et contacts sûreté*



# LIVRET DE SENSIBILISATION A LA SÛRETÉ DES AÉRODROMES

**À l'attention des référents et contacts sûreté**

Direction de la sécurité de l'Aviation civile  
Direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est  
Division Sûreté  
Version n° 1  
Publiée le 20/06/2022

## 1. Gestion documentaire

### Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
V1	20/06/2022	Rédaction initiale

### Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Sami MAÏT Inspecteur de surveillance sûreté	Rédacteur	20/06/2022	
Laurent LASSASSEIGNE Chloé DUPOUY Division sûreté	Vérificateurs	20/06/2022	
Gwendolynne BRETAGNE Adjointe au chef de division sûreté	Approbateur	20/06/2022	

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est à l'adresse suivante : [dsac-ce-referants-surete-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-ce-referants-surete-bf@aviation-civile.gouv.fr)

## 2. Sommaire

### Table des matières

1. Gestion documentaire.....	2
Historique des révisions.....	2
Approbation du document.....	2
2. Sommaire.....	3
3. Contexte général.....	4
3.1. Qu'est-ce que la sûreté des aérodrômes ?.....	4
3.2. Quelles sont les activités concernées ?.....	4
3.3. Exemples d'événements marquants.....	4
3.4. Qui sont les acteurs impliqués ?.....	4
4. Textes de référence.....	5
4.1. La réglementation européenne et nationale.....	5
4.2. La réglementation locale.....	5
4.3. La circulaire relative à la sûreté des aérodrômes secondaires.....	5
5. Le rôle du référent et des contacts sûreté.....	6
5.1. Le référent sûreté.....	6
5.2. Les contacts sûreté.....	6
6. Les mesures de sûreté dans l'aviation légère.....	6
6.1. La culture sûreté et la remontée d'événements.....	6
6.2. La protection périmétrique et le contrôle d'accès.....	7
6.3. La protection des hangars et des aéronefs.....	7
6.4. Les dispositifs de surveillance.....	7
6.5. Le recrutement et la formation.....	7
7. Demandes de déclassement.....	8
8. Contacts utiles.....	8

### 3. Contexte général

#### 3.1. Qu'est-ce que la sûreté des aérodrômes ?

Dans le contexte de l'aéronautique, le terme « sûreté » désigne la protection des personnes et des biens contre les actes dits « d'intervention illicite ». Contrairement à la sécurité qui vise à se protéger des événements accidentels, la sûreté consiste à se protéger contre les événements issus de la malveillance d'individus ou de groupes qui cherchent activement à porter atteinte aux équipages, aux passagers, aux aéronefs et aux installations aéronautiques.

#### 3.2. Quelles sont les activités concernées ?

La sûreté est généralement associée au risque terroriste qui pèse principalement sur l'aviation de transport public de passagers. Les activités d'aviation légère et les aérodrômes n'accueillant pas de trafic commercial sont exposés à des risques différents, mais tout aussi présents. Ceux-ci incluent notamment :

- l'usage non autorisé, le détournement, la destruction ou la dégradation d'aéronefs ;
- le vol ou la dégradation de matériel, de carburant, d'outillage ou de véhicules ;
- la dégradation ou l'atteinte à l'intégrité des bâtiments à usage aéronautique ;
- l'occupation illégale de terrains à usage aéronautique ;
- la tenue de manifestations non autorisées.

Si toutes les activités aéronautiques sont concernées par ces risques, certaines y sont plus vulnérables que d'autres. C'est le cas par exemple des vols d'hélicoptères, particulièrement prisés pour des détournements en vue de commettre d'autres actes de malveillance tels que des évasions.

#### 3.3. Exemples d'événements marquants

Les événements impliquant des problèmes de sûreté sur les aérodrômes secondaires sont nombreux et variés :

En février 2020, après avoir franchi la clôture de l'aérodrome de Perpignan, un homme, non pilote, s'est installé à bord d'un avion stationné et a décollé en pleine nuit depuis une voie de circulation et a évolué dans l'espace aérien pendant plus d'une heure. L'absence de fermeture à clé de l'avion a facilité la prise en compte pour entreprendre le vol de manière illicite.

En 2021, l'intrusion et l'occupation illégale sur l'aérodrome de Boury-en-Bresse par deux chasseurs et cinq chiens de chasse lors d'une battue a provoqué l'incursion sur la piste de deux sangliers pendant des opérations de décollage et d'atterrissage des aéronefs.

En 2018, une évocation spectaculaire par hélicoptère à la prison de Réau a pu être conduite après le détournement de l'appareil et de son pilote par un commando armé alors qu'il effectuait des baptêmes de l'air au départ de l'aéroport de Lognes.

En 2021, la piste en herbe de l'aérodrome de Langogne-Lespéron a été dégradée suite à la pratique de rodéos sauvages.

#### 3.4. Qui sont les acteurs impliqués ?

- Le **préfet** de département dispose des pouvoirs de police sur les aérodrômes de son territoire de compétence. Celui-ci a notamment pour mission de fixer, par arrêté préfectoral, les limites des zones dites « côté piste » (anciennement zones réservées) des aérodrômes et d'en définir les conditions d'accès. Le préfet peut également prononcer une amende administrative à l'encontre des personnes physiques ou morales qui contreviennent aux règles en matière de sûreté ;

- Le **DSAC** assiste les préfetures dans l'élaboration des arrêtés préfectoraux. En tant qu'autorité compétente en matière de surveillance de la sûreté de l'aviation civile, le DSAC peut également procéder à des inspections des exploitants d'aérodrome, des occupants du côté piste des aérodrômes ou des entreprises de transport aérien. Outre son rôle de surveillance, le DSAC assure également l'accompagnement des opérateurs dans l'interprétation et l'application de la réglementation ;

- Le **Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) et la Police** mènent également des contrôles de sûreté sur les aérodrômes. Ils constatent les manquements et infractions aux règles en matière de sûreté. Ils peuvent également être mandatés par l'autorité judiciaire pour conduire les enquêtes consécutives aux événements intéressant la sûreté.

- L'**exploitant d'aérodrome** est le responsable de la bonne mise en place des dispositifs sûreté sur l'aérodrome dont il assure la gestion. L'exploitant est consulté lors de l'élaboration des arrêtés préfectoraux. Le cas échéant, celui-ci est responsable de la protection du périmètre des aérodrômes et de l'attribution et la gestion des accès au côté piste.

- Les **féderations aéronautiques** contribuent à la diffusion d'une culture de la sûreté en veillant à la sensibilisation de leurs membres à ce sujet. Une communication peut être effectuée au niveau fédéral ou par le biais des comités régionaux (qui sont des organes décentralisés des fédérations). Les fédérations, et leurs comités régionaux, sont également cruciaux dans la remontrée et l'analyse d'événements en matière de sûreté.

- Le **référént sûreté**, désigné par le préfet sur chaque aérodrome. Ce dernier peut être un personnel de l'exploitant ou d'un autre organisme implantié sur l'aérodrome (ex : aéroclub, société basée, etc.). Le référént peut être assisté au besoin par des contacts sûreté des autres entités basées. Il est le point de contact privilégié entre les services de l'État et les usagers des plateformes pour tout ce qui concerne la sûreté.

- Les **occupants du côté piste des aérodrômes** : entreprises aéronautiques, aéroclubs, organismes de formation, sociétés de maintenance, locataires de hangars, etc. Tous les usagers peuvent être confrontés à des situations mettant en jeu la sûreté et c'est à la contribution et la vigilance de chacun d'entre eux au quotidien qui assure une protection efficace contre les actes malveillants. En outre, les usagers doivent respecter les règles de sûreté de la plateforme, telles que prévues dans l'arrêté préfectoral.

## 4. Textes de référence

### 4.1. La réglementation européenne et nationale

La réglementation en matière de sûreté applicable sur les aérodrômes est en premier lieu fixée par les règlements (CE) n°300/2008 et (UE) n°2015/1998, complétés au niveau national par les arrêtés interministériels du 11 septembre 2013. L'essentiel de leurs dispositions concernant les mesures mises en œuvre par les aéroports accueillant du trafic commercial de passagers, c'est la raison pour laquelle ces textes ne sont pas diffusés en dehors des entités justifiant d'un besoin d'en connaître. La partie publique de ces règlements ainsi que de la réglementation nationale figure néanmoins sur le site Internet du ministère chargé des transports : [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Liste\\_textes\\_reglementaires\\_surete.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Liste_textes_reglementaires_surete.pdf)

### 4.2. La réglementation locale

Comme évoqué précédemment, les mesures de sûreté sont fixées au niveau local par arrêté préfectoral. Publié au recueil des actes administratifs et notifié à l'exploitant d'aérodrome, celui-ci est consultable librement. L'exploitant d'aérodrome est chargé de sa diffusion au sein des entités occupant le côté piste. L'arrêté préfectoral est le texte de référence pour les usagers des plateformes et constitue l'application concrète des principes énoncés par la réglementation européenne et nationale. Celui-ci contient habituellement des dispositions relatives à la sûreté, à la sécurité, à la salubrité, aux conditions de circulation des véhicules ou d'exploitation commerciale des terrains.

### 4.3. La circulaire relative à la sûreté des aérodrômes secondaires

La circulaire du ministre chargé des transports relative à la sûreté des aérodrômes dits « secondaires » (c'est-à-dire n'accueillant pas de lignes commerciales) du 6 avril 2010 définit les mesures qui peuvent être prises par les préfets dans le cadre de la rédaction des arrêtés préfectoraux. C'est notamment cette circulaire qui prévoit la nomination d'un référént et de contacts sûreté. En outre, les mesures préconisées peuvent concerner :

- L'établissement d'un barrière ou d'une clôture délimitant le côté piste des aérodrômes, en fonction du niveau de risque présenté par ces derniers ;

aux différents organismes d'informer les nouveaux membres des dispositions de sûreté en vigueur au sein de la structure.

Dans un but d'analyse, le référent sûreté de chaque aérodrome doit signaler tout événement intéressant la sûreté (intrusion, dégradation, vol de matériel...) à la DSAC et à la GTA. Les numéros de téléphone à utiliser en cas d'urgence doivent être connus des usagers.

## 6.2. La protection périmétrique et le contrôle d'accès

La pose d'une clôture constitue un moyen évident de protéger les aérodromes contre les intrusions de personnes ou de véhicules en côté piste. Le barrage complet d'un aérodrome représente néanmoins un investissement conséquent et nécessite un entretien régulier. Par ailleurs, des contraintes telles que les exigences de dégagement ou de servitudes aéronautiques ou encore d'urbanisme empêchent parfois la mise en place d'une clôture dissuasive. La réglementation n'impose pas le barrage des aérodromes n'accueillant pas de trafic commercial. Des solutions intermédiaires existent pour se prémunir de l'intrusion de véhicules comme les fossés ou encore la pose de roches anti-passage.

Lorsqu'un aérodrome est clôturé, les accès au côté piste doivent être équipés de moyens de fermeture dissuasifs. Les dispositifs autorisés sont généralement fixés par arrêté préfectoral. La bonne gestion des clés, cartes d'accès ou digicodes est essentielle à l'efficacité du dispositif de contrôle d'accès. Le gestionnaire de chaque accès doit établir et tenir à jour la liste des personnes qui disposent d'une clé ou d'une carte d'accès. La clé ou la carte des personnes qui n'en justifient plus d'un besoin doit être restituée sans délai à son gestionnaire. Lorsque des digicodes sont utilisés, la liste de diffusion du code doit être rigoureusement tenue à jour et le code changé à minima tous les 6 mois. Les codes trop fréquemment utilisés comme la fréquence radio du terrain ou le QFU des pistes devraient être évités.

## 6.3. La protection des hangars et des aéronefs

À défaut de protéger l'ensemble du côté piste, il existe des moyens simples de protéger les aéronefs des interventions illicites lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés. La fermeture des hangars en dehors des heures d'ouverture est une mesure de bon sens. Les clés des hangars doivent être conservées en sécurité dans un endroit accessible seulement par les personnes autorisées.

La protection des hangars peut être complétée par des dispositifs d'éclairage de nuit automatiques ou à déclenchement sur détection de mouvement. Cet éclairage est susceptible d'être imposé par arrêté préfectoral en application de la circulaire relative à la sûreté des aérodromes secondaires citée précédemment.

Les aéronefs qui le peuvent doivent également être fermés à clé (ou entravés, par exemple à l'aide de dispositifs de blocage des commandes) lors des périodes de stationnement en extérieur sans surveillance, en particulier lors d'escalas sur des aérodromes de passage. L'utilisation de « boîtes à clés » permettant de réserver l'usage des clés aux personnes ayant préalablement réservé l'aéronef dans un logiciel de gestion de flotte est vivement recommandé.

Comme pour les accès au côté piste, chaque entité devrait veiller à mettre en place des modalités de gestion des clés et/ou de changement régulier des codes d'accès utilisés.

## 6.4. Les dispositifs de surveillance

Les moyens de surveillance tels que les caméras ou les alarmes peuvent compléter la protection des locaux. Il existe de multiples solutions techniques à choisir selon le type de risque envisagé. Dans le cadre de l'aviation légère, l'emploi de caméras à détection de mouvement dans les locaux ou les hangars en dehors des heures d'ouverture, ou l'installation d'alarmes sur les ouvrants ou également à détection de mouvement peuvent être des solutions pertinentes.

## 6.5. Le recrutement et la formation

L'inscription de nouveaux membres dans les aéroclubs devrait se faire à l'issue d'un entretien portant sur le parcours, les motivations et la personnalité des nouveaux inscrits, afin de détecter des situations ou comportements inusuels.

- La fermeture des hangars par un dispositif adapté ;
- La fermeture à clé des aéronefs dans la mesure du possible lorsque ceux-ci sont stationnés en extérieur sans surveillance ;
- La mise en sécurité des clés des aéronefs ;
- L'installation de dispositifs d'éclairage de nuit des hangars ou des aires de stationnement ;
- L'installation de dispositifs de surveillance et de détection d'intrusion comme un système de vidéosurveillance ou d'alarme.

## 5. Le rôle du référent et des contacts sûreté

### 5.1. Le référent sûreté

Le référent sûreté d'un aérodrome est nommé par arrêté préfectoral sur proposition de la DSAC. Il peut s'agir soit d'un personnel de l'exploitant d'aérodrome, soit d'un membre d'un organisme occupant le côté piste. Le référent sûreté est amené à :

- Être l'interlocuteur privilégié des services de l'État pour tous les sujets relatifs à la sûreté sur son aérodrome d'appartenance ;
- Être consulté lors de l'élaboration des arrêtés préfectoraux ;
- Assurer la diffusion de la réglementation pertinente aux usagers de son aérodrome d'appartenance ;
- Être le point focal des signalements d'événements liés à la sûreté émanant des usagers et des contacts sûreté et assurer la remontée d'information auprès des services de l'État (préfecture, DSAC, GTA...);
- Faire la promotion d'une culture de la sûreté, avec l'appui des services de l'État et des fédérations aéronautiques.
- Signaler tout changement de son identité ou de ses coordonnées ou de celles d'un contact sûreté auprès des services de l'État ;

Les qualités attendues de la part d'un référent sûreté sont :

- Une présence régulière sur le terrain et un contact fréquent avec les usagers de son aérodrome ;
- Des qualités d'écoute et d'observation ;
- Une disponibilité pour recevoir et faire remonter les signalements ainsi que pour répondre aux sollicitations éventuelles des services de l'État.

### 5.2. Les contacts sûreté

Les contacts sûreté sont désignés par leur organisme d'appartenance et identifiés comme tels auprès du référent sûreté et des services de l'État. Les contacts sûreté sont amenés à :

- Assister le référent sûreté dans la diffusion de la réglementation auprès des usagers et s'assurer de la bonne application de celle-ci au sein de leur organisme d'appartenance ;
- Informer le référent sûreté de tout événement mettant en jeu la sûreté et alerter les services de l'État en cas d'urgence ;
- Participer, en lien avec le référent sûreté, à la promotion d'une culture de sûreté au sein de leur organisme d'appartenance.

## 6. Les mesures de sûreté dans l'aviation légère

### 6.1. La culture sûreté et la remontée d'événements

La vigilance des usagers constitue la première défense contre les interventions illicites. L'efficacité des moyens décrits ci-après en dépend. Il appartient à chaque pilote, membre d'aéroclub et employé des plateformes aéronautiques de signaler toute situation qui pourrait mettre en péril la sûreté des vols. Dans ce cadre, les usagers ne doivent pas hésiter à aller poliment à la rencontre de personnes inconnues qui se trouveraient près des aéronefs ou des hangars. En cas d'intrusion ou de constatation d'un comportement suspect, il convient d'appeler le 17 et d'en faire part au référent sûreté.

Contrairement à la sécurité, la sûreté n'est pas toujours une préoccupation omniprésente dans l'aviation de loisir. Celle-ci n'est que trop rarement abordée en formation, d'où la nécessité pour les référents sûreté d'assurer le développement de cette culture sûreté au sein de leur plateforme d'appartenance. Il est en outre recommandé

Les instructeurs sont invités, en lien avec le référent sûreté, à sensibiliser leurs élèves à la sûreté lors de leur formation initiale ou lors des vols de contrôle.

Les baptêmes de l'air, vols de co-avionnage ou autres types de vols emportant des passagers a priori inconnus du pilote doivent être réalisés avec une vigilance particulière. Le pilote doit être attentif au comportement de ses passagers et ne pas hésiter à décliner le vol en cas de doute sur la sûreté. L'identité des passagers doit être consignée dans un document tenu hors de l'aéronef. Idéalement, le trajet et la durée prévus du vol devraient être communiqués à une personne au sol qui pourra ainsi donner l'alerte en cas de retard excessif.

## 7. Demandes de déclassement

Lorsqu'un événement (ex : travaux, manifestation aérienne, événement particulier avec accueil de public, etc.) nécessite une modification temporaire du côté piste (au regard de l'accueil du public par exemple), il est impératif d'en informer la préfecture et la DSAC afin d'établir un arrêté de déclassement permettant d'adapter les mesures de sûreté dans la zone concernée par l'événement.

La demande de déclassement doit comporter les informations suivantes : le motif du déclassement, le descriptif de l'événement (dates et durée, nature, entité porteuse de la demande), le descriptif de la zone à déclasser accompagné d'un plan de la zone déclassée, détail des mesures de sûreté prévues pendant la durée du déclassement (barrières, surveillance, accueil du public, etc.). La demande doit être adressée le plus tôt possible à la préfecture pour en assurer un traitement efficace par les différents services.

## 8. Contacts utiles

La division sûreté de la DSAC/CE peut-être jointe par mail à l'adresse suivante pour les sujets intéressant les aérodromes secondaires :

[dsac-ce-referents-surete-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-ce-referents-surete-bf@aviation-civile.gouv.fr)



**Direction générale de l'Aviation civile**  
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile Centre-Est  
210 rue d'Allemagne  
69125 Lyon Saint Exupéry Aéroport  
Tél. : +33 (0)4 26 72 68 00  
[www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)

**Source** : Division sûreté de la DSAC/CE

# TABLE DES MATIÈRES

---

REMERCIEMENTS .....	3
SOMMAIRE.....	4
TABLE DES ABREVIATIONS .....	5
INTRODUCTION .....	1
<b>PARTIE I - LES AÉRODROMES PRINCIPAUX.....</b>	<b>13</b>
TITRE I - LA SIMPLIFICATION NECESSAIRE DE LA REGLEMENTATION LOCALE.....	13
<i>CHAPITRE I - LE CADRE RÉGLEMENTAIRE.....</i>	<i>13</i>
<b>SECTION I - L'intérêt et l'importance de régir les mesures de police applicables sur les aéroports.</b>	<b>13</b>
<b>I – Les mesures de police relative à la sûreté .....</b>	<b>14</b>
<b>II - La sécurité de l'aviation civile, le bon ordre et la salubrité .....</b>	<b>16</b>
<b>SECTION II - UN ARRÊTÉ PRÉFECTORAL ET DES MESURES PARTICULIÈRES D'APPLICATION .....</b>	<b>18</b>
<b>I – L'arrêté préfectoral .....</b>	<b>18</b>
<b>II – Les mesures particulières d'application .....</b>	<b>20</b>
<i>CHAPITRE II – L'ÉVOLUTION NÉCESSAIRE DES ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX RÉGISSANT LES MESURES DE POLICE .....</i>	<i>21</i>
<b>SECTION I - DES ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX CRITIQUABLES.....</b>	<b>21</b>
<b>I – Une collaboration dans la rédaction des arrêtés parfois difficile.....</b>	<b>22</b>
<b>II - L'accumulation de dispositions : l'imperfection d'une réglementation substantielle .....</b>	<b>23</b>
<b>III – Un intérêt relatif des dispositions de sécurité en fonction de la catégorie d'aérodrome : la perte de compétence du préfet .....</b>	<b>24</b>
<b>SECTION II – LES REFLEXIONS SUR LA SIMPLIFICATION DES MESURES DE POLICE .....</b>	<b>27</b>
<b>I - Les objectifs d'une telle simplification.....</b>	<b>27</b>
<b>II – Une simplification liée à une harmonisation sous-jacente : la distinction des mesures en fonction de leur domaine .....</b>	<b>28</b>
A - Deux arrêtés distincts régissant des mesures de polices différentes.....	29
B - La mise en place d'un système de livres au sein d'un même arrêté ? .....	29
<b>III – Une simplification des dispositions au sein de ces arrêtés .....</b>	<b>30</b>
A – Un dispositif allégé.....	30
B – La particularité des aérodromes sous certification européenne : La simplification des normes de sécurité .....	32

IV – Les MPA : Vers une corrélation parfaite avec les arrêtés .....	36
TITRE II - LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DE LA SIMPLIFICATION .....	38
<i>CHAPITRE I - LE PROJET RÉGLO : UNE INITIATIVE ENCOURAGEANTE MAIS INADÉQUATE</i> 38	
SECTION I - LE GROUPE REGLO : L'ACTEUR PRINCIPAL DE L'ÉVOLUTION NORMATIVE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ .....	38
I – Une approche collaborative.....	38
II – Le renforcement de l'intelligibilité de la norme et de la sécurité juridique.....	39
III - L'harmonisation du pouvoir de sanction administrative des commissions de sûreté : Un premier cas concret à transposer aux arrêtés préfectoraux régissant les mesures de police .....	40
A - Un pouvoir de sanction administrative source de carences : Le constat d'imperfections .....	40
B – La concrétisation d'une approche collaborative et harmonisée à pérenniser pour les arrêtés préfectoraux régissant les mesures de police.....	42
SECTION II - LES PREMICES D'UNE MISE EN ŒUVRE DE SIMPLIFICATION DE LA RÉGLEMENTATION LOCALE DES AÉRODROMES PRINCIPAUX .....	43
<i>CHAPITRE II - LA CRÉATION D'UN GROUPE DE TRAVAIL AD HOC</i> .....	44
SECTION I - UN GROUPE DE TRAVAIL COLLABORATIF .....	45
I – La création d'un groupe permanent .....	45
II - Une collaboration locale .....	45
III - Une collaboration à l'échelle nationale .....	46
SECTION II - LES RECOMMANDATIONS NORMATIVES DU GROUPE.....	47
I – La création d'un modèle d'arrêté en deux livres.....	48
II – L'évolution de la corrélation entre arrêté et MPA .....	48
III – La simplification des arrêtés complémentaires .....	49
<b>PARTIE II - LES AÉRODROMES SECONDAIRES.....</b>	<b>51</b>
TITRE I - UNE RÉGLEMENTATION AMBIVALENTE.....	51
<i>CHAPITRE I - DE LA SÉCURITÉ À LA SÛRETÉ : LA PRÉDOMINANCE DES MESURES DE SÉCURITÉ SUR CES PLATEFORMES</i> .....	51
SECTION I - L'IMPORTANCE DE LA SÉCURITÉ SUR CES PLATEFORMES : L'AVIATION LÉGÈRE VECTEUR D'ACCIDENTS.....	52
I – Un risque accru dû à l'activité d'aviation légère.....	52
II – La réglementation par le préfet.....	53
SECTION II - DES MESURES DE SÛRETÉ MOINDRES MAIS TOUT AUSSI IMPORTANTES .....	55
I – Une menace différente mais omniprésente .....	55
II – Le cadre réglementaire relatif à la sûreté de ces aérodromes.....	57
A – Une dérogation aux normes de base commune .....	57

B – La circulaire du 6 avril 2010.....	59
1 – Le développement d’une culture de sûreté.....	60
2 – Définition des mesures de sûreté adaptées au contexte local .....	60
3 – La mobilisation et la coordination de l’action des services de l’État .....	63
<b>III – La reprise des exigences de la circulaire au sein des arrêtés préfectoraux .....</b>	<b>63</b>
<b>CHAPITRE II - UNE RÉGLEMENTATION PARFOIS INSATISFAISANTE.....</b>	<b>64</b>
<b>SECTION I - DES ARRÊTÉS OBSOLÈTES OU INEXISTANTS .....</b>	<b>64</b>
<b>I - Les arrêtés préfectoraux obsolètes .....</b>	<b>64</b>
<b>II - Les arrêtés préfectoraux inexistant.....</b>	<b>66</b>
<b>SECTION II - LA TRADUCTION CONCRÈTE DE CES CARENCES : L’ABSENCE D’UNE RÉGLEMENTATION ADÉQUATE.....</b>	<b>67</b>
<b>I - Une sécurité en péril.....</b>	<b>67</b>
<b>II - Une application des normes de bases communes en sûreté : L’incompatibilité avec les caractéristiques des plateformes .....</b>	<b>68</b>
<b>TITRE II - LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ JURIDIQUE PAR L’HARMONISATION D’INITIATIVES SIMPLIFIÉES .....</b>	<b>70</b>
<b>CHAPITRE I - LES PRÉMICES D’UNE ÉVOLUTION : L’INITIATIVE DE LA DSAC/CE.....</b>	<b>70</b>
<b>SECTION I - LA MISE EN ŒUVRE D’UNE COOPERATION PREALABLE .....</b>	<b>70</b>
<b>I – Collaboration entre les différentes divisions de la DSAC .....</b>	<b>70</b>
<b>II – Collaboration avec les autres acteurs .....</b>	<b>72</b>
<b>SECTION II - LE RENFORCEMENT DE LA CULTURE DE SURETE.....</b>	<b>72</b>
<b>SECTION III - DES ARRÊTÉS AU DISPOSITIF ALLÉGÉ .....</b>	<b>73</b>
<b>CHAPITRE II - LA SIMPLIFICATION SUBSTANTIELLE DE LA DSAC/SE : LE PROJET D’UN ARRETE PREFECTORAL COMMUN A TOUS LES AERODROMES SECONDAIRES DU DÉPARTEMENT .....</b>	<b>74</b>
<b>SECTION I - LES AVANTAGES D’UN ARRETE PREFECTORAL DEPARTEMENTAL .....</b>	<b>74</b>
<b>SECTION II - LA MISE EN PLACE DE CETTE SIMPLIFICATION REGLEMENTAIRE.....</b>	<b>75</b>
<b>I - Une incitative de la division sûreté : L’approche d’une simplification sous l’angle de la sûreté 75</b>	
A - Le recensement des aérodromes secondaires du département.....	75
B - L’évaluation des risques fondée sur la circulaire du 6 avril 2010 .....	76
<b>II - Un travail en concertation .....</b>	<b>77</b>
<b>SECTION III - LE CONTENU DE L’ARRETE .....</b>	<b>79</b>
<b>I - Des dispositions générales aux dispositions particulières.....</b>	<b>79</b>
<b>II - Un arrêté simplifié en deux livres .....</b>	<b>80</b>



A - La distinction des mesures de sûreté et sécurité : Une nouvelle approche au sein de la DSAC/SE .....	80
B - La simplification des mesures applicables .....	82
<i>CHAPITRE III - L'HARMONISATION DES INITIATIVES DES DSAC/SE ET DSAC/CE : LES MISSIONS DU GROUPE AD HOC ETENDUES AUX AERODROMES SECONDAIRES. ....</i>	<i>83</i>
<b>SECTION I - DES INITIATIVES ENCOURAGEANTES À HARMONISER .....</b>	<b>83</b>
<b>SECTION II - LA SECONDE MISSION DU GROUPE DE TRAVAIL AD HOC .....</b>	<b>84</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>87</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>89</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>95</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>105</b>

**Résumé** - Du fait de sa compétence légale, le préfet définit les mesures de police applicables sur les aérodromes français à travers un arrêté préfectoral, complété par des mesures de police applicables rédigées par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC). Cependant, cette réglementation n'est pas sans critique en ce qu'elle n'est pas optimisée pour les aérodromes principaux et parfois oubliée pour les aérodromes secondaires. De nombreuses imperfections peuvent être identifiées et mettent en danger la sécurité juridique, ce qui caractérise la nécessité de faire évoluer ces arrêtés. À cet égard, la volonté de modifier la réglementation de manière simplifiée semble répondre à cet objectif. Ainsi, la simplification réglementaire devra résulter de l'harmonisation des bonnes pratiques des différentes DSAC/IR et de l'allègement du dispositif. De plus, elle passera également par le développement d'une collaboration interne et externe et la mise en place d'outils pédagogiques venant renforcer la compréhension des acteurs. L'objectif d'un tel procédé est de définir une réglementation adéquate, intelligible et effective.

*Summary – Due to his legal competence, the prefect defines the police measures applicable to French aerodromes through a prefectural decree, supplemented by applicable police measures drafted by the Directorate of Civil Aviation Safety (DSAC). However, this regulation is not without criticism because it is not optimized for main aerodromes and sometimes forgotten for secondary aerodromes. Many imperfections can be identified and endanger legal certainty, which characterizes the need to change these decrees. Thus, the evolution of the regulations in a simplified way seems to meet this objective. The regulatory simplification should result from the harmonization of the good practices of the various DSAC/IR and the simplification of the body of the text. In addition, it will also result in the development of internal and external collaboration and the implementation of educational tools strengthening the understanding of the actors. The objective of this process is to define adequate, intelligible and effective regulations.*

**MOT CLÉS** – Réglementation locale ; arrêté préfectoral ; mesures particulières d'application ; simplification ; harmonisation ; mesures de police ; préfet ; Direction de la sécurité de l'aviation civile ; sûreté ; sécurité ; groupe de travail ad hoc.

**KEYWORDS** - Local regulation ; prefectural decree ; Special implementation measures ; simplification ; police measures ; prefect ; Directorate of Civil Aviation Safety ; security ; safety ; ad hoc working group.