

L'homologation des pistes des aérodromes des armées et leur surveillance en 10 questions

(mise à jour juillet 2019)

1) Qu'est-ce qu'un aérodrome des armées ?

C'est un aérodrome où le ministère des armées (MINARM) est affectataire unique ou principal.

2) Qu'est-ce qu'un affectataire ?

Toute administration civile ou militaire de l'État, dont les services, forces ou établissements relevant de son contrôle, font, pour l'exercice de leurs missions, un usage aéronautique permanent d'un aérodrome et y disposent des installations.

Le terme **aérodrome à affectation aéronautique mixte** désigne un aérodrome comportant plusieurs affectataires (code de l'aviation civile R.211-6).

Le terme **aérodrome mixte** désigne tout aérodrome des armées où le ministère chargé de l'aviation civile est affectataire secondaire.

En fonction des activités aéronautiques auxquelles est voué l'aérodrome, un arrêté interministériel publié au Journal officiel de la République Française (JORF) désigne :

- l'affectataire principal qui assure la direction au travers de la fonction de « directeur d'aérodrome », coordonne et assure (ou fait assurer) les missions incombant à l'État sur l'aérodrome (utilisateur principal de l'aérodrome) ;
- le ou les affectataires secondaires.

En métropole, le MINARM est affectataire principal ou unique :

- **sur 25 aérodromes principaux dits du 1^{er} groupe (existence d'une piste revêtue exploitée de nuit et/ou aux instruments et/ou avec la présence d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne) :**

- **4 pour les besoins de l'armée de terre (Dax, le Luc, Étain, Phalbourg) ;**
- **5 pour ceux de la marine nationale (Lorient, Hyères, Landivisiau, Lanvéoc-Poulmic, Cuers-Pierrefeu) ;**
- **16 pour ceux de l'armée de l'air (Avord, Cazaux, Châteaudun, Cognac, Évreux, Istres, Luxeuil, Mont-de-Marsan, Nancy, Orange, Orléans, St Dizier, Salon de Provence, Solenzara, Tours, Villacoublay) ;**

- **sur 8 aérodromes dits du 2^e groupe (ne pouvant être classés dans le 1^{er} groupe, exploités essentiellement à vue de jour) :**

- **4 pour les besoins de l'armée de terre (Chaumont-Semoutier, Coetquidan, Saint Christol, Sainte Léocadie) ;**
- **4 pour les besoins de l'armée de l'air (Ambérieu en Bugey, Orange Plan de Dieu, Romorantin, Saintes-Thénac).**

Le terme **aérodrome dual** désigne d'une part un aérodrome mixte et d'autre part un aérodrome des armées sur lequel le ministère chargé de l'aviation civile n'est pas affectataire secondaire mais où il existe une activité aéronautique civile (aviation générale ou d'affaires) basée ou jugée significative par les autorités compétentes¹.

¹ Notamment les EVASAN, vols programmés, etc.

3) Pourquoi doit-on homologuer les pistes d'un aéroport des armées ?

Cette obligation a pour origine les dispositions de l'arrêté du 17 septembre 1998 relatif à l'exploitation des aéroports où le ministère des armées est affectataire unique ou principal et aux procédures et minimums opérationnels d'aéroport utilisables par les avions relevant du ministère des armées, qui stipule :

« art. 1^{er} : Les aéroports où le ministère des armées est affectataire unique ou principal doivent être conformes aux normes relatives aux infrastructures, aux équipements et aux procédures d'exploitation fixées par une instruction du directeur de la circulation aérienne militaire. »

Depuis 2009, la DIRCAM/SDSA effectue les visites d'expertise des aéroports des armées dits du 1^{er} groupe, en vue d'homologuer leurs pistes pour les besoins des armées dans tous les types d'exploitation (à vue de jour et de nuit, ainsi qu'aux instruments) et en assure par la suite la surveillance continue.

Fin 2016, la DIRCAM/SDSA a débuté le cycle de surveillance des aéroports des armées dits du 2^e groupe, exploités uniquement à vue de jour.

Pour ce qui concerne les aéroports duaux, la DIRCAM/SDSA coordonne son action avec la DSAC/ANA² et les DSAC/IR³ qui homologuent et surveillent ces terrains pour les besoins de l'aviation civile. Cette coordination fait l'objet d'un protocole DIRCAM/DSAC relatif aux procédures conjointes d'homologation et de surveillance des aéroports duaux et aux coordinations afférentes.

4) En quoi consiste le processus d'homologation ?

Le processus comprend 5 grandes étapes :

1. **l'élaboration du programme annuel des visites d'expertise des aéroports des armées** : 5 aéroports sont choisis en moyenne annuellement en concertation avec les armées bénéficiaires.
2. **la visite d'expertise** : condition préalable à toute homologation, elle est réalisée par la CNED⁴ qui vérifie au travers de documents et sur site (durée environ 3 à 4 jours), la conformité des installations, des équipements mais également des procédures d'exploitation et des opérations de maintenance, dont notamment :
 - l'existence et l'adéquation de documents spécifiques pour l'exploitation d'un aéroport (information aéronautique, PSA⁵, PSR⁶, DSOA⁷, etc.) ;
 - les caractéristiques physiques de la piste et des voies de circulation, ainsi que de leurs dégagements ;
 - l'équipement en aides radioélectriques et leur alimentation à la navigation et dégagements associés ;
 - l'équipement en aides visuelles et dégagements associés ;
 - l'implantation d'équipements spécifiques au besoin des armées ;
 - les équipements de mesure de la visibilité, de la portée visuelle de piste et de la hauteur des nuages ;
 - l'alimentation électrique (principale, secours, supervision et télécommande, remontée de l'information, etc.) ;
 - les procédures d'exploitation de l'aéroport et opérations de maintenance des installations (vérifiées au travers d'entretiens avec les entités concernées : météorologie, incendie/sécurité, prévention du péril animalier, soutien aux aides radioélectriques, électricité/balisateur lumineux, contrôle aérien, service d'infrastructure de la défense (SID), etc.).

Lors de la réunion de clôture, un débriefing à chaud avec le directeur d'aéroport précise les non-conformités importantes relevées et les éventuelles mesures conservatoires immédiates si la sécurité peut être mise en cause.

3. **le rapport d'expertise** : transmis dans un délai moyen de quatre mois après la réunion de clôture dans lequel sont répertoriés tous les constats relevés⁸.
4. **la décision d'homologation** : délivrée par le DirCAM pour les besoins des armées au vu des constats présentés dans le rapport d'expertise. Les procédures et les minimums opérationnels, établis selon cette décision

² Aéroports et navigation aérienne.

³ Interrégionale.

⁴ CNED : commission nationale d'expertise défense dont la composition est précisée question 5.

⁵ PSA : plan de servitudes aéronautiques.

⁶ PSR : plan de servitudes radioélectriques.

⁷ Dispositions spécifiques ORSEC aéroport.

⁸ Voir la question 6.

d'homologation DIRCAM, sont applicables par les aéronefs militaires français de droit ainsi que par les aéronefs français et étrangers sur autorisation, selon les dispositions du RCAM.

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

5. le suivi de l'homologation : après la parution de la décision d'homologation, la conformité des installations doit être maintenue ou recouvrée. Cette responsabilité est dévolue respectivement :

- ✧ *au directeur d'aérodrome (commandant de base, chef de corps, commandant de formation) qui en assure le suivi local, conjointement avec les états-majors d'armées bénéficiaires et organiques de tutelle et le service d'infrastructure de la défense (SID) ;*
- ✧ *à la DIRCAM/SDSA/DHA (division homologation des aérodromes) qui effectue la surveillance au travers de l'exploitation des plans d'actions correctives (PAC) transmis par les directeurs d'aérodromes, ou de visites régulières (cycle moyen quinquennal).*

5) Quels sont les acteurs du processus d'homologation ?

Le processus d'homologation fait intervenir plusieurs autorités au sein du ministère des armées :

- côté autorité d'emploi (AE) :

- ✧ *l'état-major d'armée bénéficiaire de l'aérodrome (assisté par l'état-major organique de l'organisme de contrôle), en charge de la planification des travaux d'entretien et/ou de la remise en conformité des installations ;*
- ✧ *le directeur d'aérodrome concerné, directement responsable du suivi du maintien des conditions de l'homologation et de la conformité des installations aéronautiques en liaison avec les organismes de soutien dont notamment ceux coordonnés par le commandant de la base de défense COMBdD (USID⁹, GSBdD/SSC¹⁰).*

- pour les visites d'expertise, la décision d'homologation et la surveillance de l'homologation des pistes des aérodromes des armées :

- ✧ *la CNED, commission permanente, unique et pluridisciplinaire qui opère au bénéfice de l'ensemble des aérodromes des armées. Elle est présidée par le chef de la division homologation des aérodromes (DHA) de la DIRCAM assisté d'experts de la DIRCAM au titre de l'expertise « aérodrome / procédures », du GAIA11 au titre de l'expertise « infrastructures électriques » et du CR-Aéro12 accompagné d'un représentant du STAC13 pour l'expertise « infrastructure d'aérodrome ». Pour ce qui concerne les aérodromes duaux, la CNED est élargie aux experts des DSAC territorialement compétentes.*
- ✧ *le DirCAM qui délivre depuis 2009 les décisions d'homologation pour les besoins des armées¹⁴.*

Les procédures et minimums opérationnels d'aérodrome, établis selon les décisions d'homologation afférentes, sont utilisables uniquement par les aéronefs militaires français de droit en CAM et en CAG, ainsi que par les aéronefs français et étrangers sur autorisation, selon les dispositions du RCAM.

6) Que contient le dossier transmis par la DIRCAM suite à la visite d'expertise ?

Le dossier établi contient :

- **la décision d'homologation**, prononcée par le DirCAM au vu du rapport d'expertise qui précise les catégories d'exploitation possibles pour chaque sens d'utilisation d'une piste :

⁹ USID : unité de soutien d'infrastructure de la défense.

¹⁰ Groupement de soutien de base de défense/service soutiens communs.

¹¹ GAIA : groupement aérien des installations aéronautiques.

¹² CR-Aéro : Centre référent installations aéroportuaires (dépend de l'ESID Bordeaux).

¹³ STAC : service technique de l'aviation civile.

¹⁴ Jusqu'en 2009, les décisions d'homologation étaient prononcées par les autorités militaires bénéficiaires des aérodromes (état-major d'armées pour les besoins duquel le ministère de la défense est affectataire unique ou principal au vu du rapport d'expertise réalisé par la DIRCAM). A compter de 2009, dans un but de conformité avec l'esprit des nouvelles dispositions relatives au système de management de la sécurité et d'indépendance des autorités exerçant des contrôles, il a été décidé de conférer cette prérogative au directeur de la circulation aérienne militaire.

- piste homologuée à vue (de jour - de nuit) ;
- piste homologuée en conditions de vol aux instruments (approches classiques et approches de précision) ;
- piste homologuée pour les décollages par faible visibilité (RVR¹⁵) \geq 150 mètres ou RVR < 150 mètres.

Chaque catégorie d'exploitation peut comporter des restrictions opérationnelles et/ou des dérogations¹⁶.

En l'absence de modification aux conditions d'exploitation des pistes, **une décision d'homologation n'a pas de durée de validité fixée**. Toutefois, en cas de modification ou de non-conformité permanente remettant en cause les conditions qui ont prévalu à la délivrance d'une homologation, la décision peut être révisée ou suspendue.

- **le rapport d'expertise**, comportant les éléments suivants :
 - le référentiel et les thèmes abordés lors de l'expertise ;
 - les propositions de la CNED relatives aux restrictions et/ou de dérogations concernant l'homologation de chaque piste ;
 - le détail des constats relevés présentés en fiches individuelles et classés en :
 - ✧ écarts, pour ceux pointant une non-conformité au référentiel (selon leur gravité, ils peuvent entraîner des propositions de restrictions d'exploitation opérationnelle, en particulier les mesures conservatoires) ;
 - ✧ observations, pour marquer un point à améliorer sans qu'une non-conformité ne soit relevée.
- un tableau de synthèse des constats et de suivi des actions correctives.

Pour ce qui concerne les aérodromes duaux, le rapport d'expertise est commun aux armées et à l'aviation civile, mais tient compte des spécificités de chacun. Les décisions d'homologation sont séparées mais coordonnées : l'une signée du DIRCAM pour les besoins des armées, l'autre signée de la DSAC pour les besoins de l'aviation civile (après acceptation préalable du PAC). Le suivi d'un PAC commun est coordonné par la DIRCAM/SDSA/DHA.

7) Comment doivent être traités la décision d'homologation et le rapport par l'exploitant d'aérodrome ?

Le directeur d'aérodrome transmet à la DIRCAM/SDSA/DHA :

- dans un **délaï défini par la DIRCAM (en accord avec la DSAC pour les aérodromes duaux)** suivant la réception du dossier d'expertise, les actions demandées par la DIRCAM/SDSA/DHA (ex : rédaction de consignes d'exploitation, rectification de calage d'équipements, transmission de résultats de mesures, etc.). **Il est à souligner que leur absence remettrait en cause les facilités accordées par la DIRCAM ;**
- dans un délai de **six mois maximum** suivant la réception de la décision et du rapport d'expertise, le plan d'actions correctives (PAC) initial, élaboré en concertation avec les services en soutien et les états-majors concernés (bénéficiaire et organique), pour répondre aux constats notifiés ;
- semestriellement au minimum (juin et décembre de chaque année), le PAC mis à jour.

Le directeur d'aérodrome peut demander la levée totale ou partielle des restrictions prononcées dans la décision d'homologation sur la base d'un dossier étayé transmis à la DIRCAM/SDSA/DHA, contenant en particulier les preuves de l'exécution effective des actions correctives requises.

Concernant les actions nécessitant des délais d'analyse supérieurs (études à mener et/ou investissements importants à mettre en place), il est demandé aux autorités de tutelle d'informer la DIRCAM de la prise en compte effective des actions demandées.

8) Peut-on obtenir une dérogation et dans quelles conditions ?

Une dérogation aux exigences réglementaires peut être nécessaire compte tenu du trafic local et/ou pour faire face à un besoin opérationnel.

Elle peut être délivrée par le DirCAM :

- suite à une visite d'expertise au vu de l'analyse de la situation sur site ;

¹⁵ RVR : Runway Visual Range.

¹⁶ Voir également la question 8.

- ou sur demande du directeur d'aérodrome confronté temporairement à une non-conformité sous réserve de la transmission d'un dossier étayé.

La dérogation est directement incluse dans la décision d'homologation. Dans tous les cas, elle doit demeurer exceptionnelle et est délivrée pour une durée limitée ne pouvant excéder cinq ans (cycle moyen entre deux visites d'expertise). Le cas échéant, en cas de besoin d'une prorogation, une nouvelle demande argumentée doit être transmise à la DIRCAM avec un préavis de 3 mois. La procédure de demande et d'octroi d'une dérogation est fixée dans l'INST 4450 DSAÉ/DIRCAM.

9) Comment est clôturé un écart et levé une restriction opérationnelle ?

La clôture d'un écart s'effectue au niveau de la DIRCAM (en concertation avec la DSAC pour ce qui concerne les aérodromes duaux) par la transmission de preuves par le directeur d'aérodrome (photos, publications, procès-verbaux, etc.), lors d'une contre-visite sur site, ou lors d'une visite d'expertise dans le cadre de la surveillance en continue.

La levée d'une restriction opérationnelle est conditionnée par le retour à la conformité vis-à-vis du corpus réglementaire, en y apportant notamment la preuve de la correction. La décision d'homologation peut alors être soit amendée soit annulée et remplacée par une nouvelle.

10) Quel est le référentiel réglementaire en matière d'homologation ?

L'instruction n°4450 DSAÉ/DIRCAM du 06 février 2017 fixe les exigences à appliquer sur les aérodromes des armées dans le domaine aéroportuaire. Elle précise la liste des textes de référence majoritairement communs avec ceux de l'aviation civile s'appuyant sur un corpus de textes réglementaires nationaux parus au JORF, dont les principaux sont :

- code de l'aviation civile (CAC) ;
- arrêté du 28 août 2003, modifié, relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (**arrêté dit « CHEA »**) ;
- arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe (**arrêté dit « TAC »**) ;
- arrêté du 3 septembre 2007 relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes (**arrêté « Frangibilité »**) ;
- arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exception des servitudes radioélectriques (**arrêté « PSA »**).

Les documents dont accessibles sur les sites ci-après :

- ✓ **site INTRADEF/DSAÉ**
- ✓ **sites internet LEGIFRANCE**
- ✓ **site internet DGAC**
- ✓ **Site internet STAC / LIBEL Aéro** (*mise à disposition des acteurs aéroportuaire de toute la documentation technique pertinente, de manière structurée*) : réglementation, guides, études et autres documents).

A noter que :

- **l'instruction technique sur les aérodromes civils (ITAC) n'est plus en vigueur depuis le 01/01/2013 ;**
- **en complément des règles édictées par l'état-major d'armée bénéficiaire ou l'état-major organique ou opérationnel de tutelle, les dispositions de l'arrêté du 29 septembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal (également dit « TAC Hélistations »), éventuellement complétées de celles prévues dans l'annexe 14 de l'OACI (volume II), sert de guide technique sur les aérodromes des armées disposant d'installations et d'aires à l'usage des hélicoptères (zones de poser et de décollage, voies de circulations dans l'effet de sol ou au roulage et postes de stationnement sur aire de trafic).**