

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 71 du 6 septembre 2024

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 19

INSTRUCTION N° 1956 /ARM/EMAAE/SCPS/BAJ

relative aux attributions des commandants de base concernant la gestion des aérodromes dont le ministère des armées est affectataire pour les besoins de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Du 31 mai 2024



INSTRUCTION N° 1956 /ARM/EMAAE/SCPS/BAJ relative aux attributions des commandants de base concernant la gestion des aérodromes dont le ministère des armées est affectataire pour les besoins de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Du 31 mai 2024

NOR A R M L 2 4 0 1 5 1 3 J

Référence(s) :

Code de la défense - Partie réglementaire III. Le ministère des armées et les organismes sous tutelle, notamment son article R. 3231-10 ;

Code de la défense - Partie réglementaire V. Dispositions administratives et financières, notamment ses articles R. 5131-1. à D. 5131-15 ;

Code des transports, notamment ses articles L6321-1 et suivants ;

Code général de la propriété des personnes publiques, notamment ses articles L2111-16, R2111-1 et suivants ;

Code général des collectivités territoriales, articles L2212-2 et L2213-33 ;

Décret n° 2000-1114 du 16 novembre 2000 modifié autorisant le ministre de la défense à déléguer ses pouvoirs pour délivrer la commission prévue à l'article R. 151-5 du code de l'aviation civile (JO n° 268 du 19 novembre 2000, texte n° 23) ;

Arrêté interministériel du 23 novembre 1962 modifié portant classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et précisant les conditions de leur utilisation (JO n° 3 du 4 janvier 1963) ;

Arrêté interministériel du 17 septembre 1998 relatif à l'exploitation des aérodromes où le ministère de la défense est affectataire unique ou principal et aux procédures et minimums opérationnels utilisables par les aéronefs relevant du ministère de la défense. (JO n° 229 du 3 octobre 1998) ;

Arrêté interministériel du 8 mars 2006 modifié relatif aux prérogatives et obligations des affectataires ainsi qu'aux principes de répartition des charges sur les aérodromes à affectation aéronautique mixte affectés à titre principal au ministère de la défense (JO n° 66 du 18 mars 2006, texte n° 25) ;

Arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (JO n° 64 du 16 mars 2007, texte n° 8) ;

Arrêté du 6 novembre 2018 relatif au modèle de convention mentionné à l'article R. 2313-1 du code général de la propriété des personnes publiques (JO n° 261 du 11 novembre 2018, texte n° 23)

Arrêté du 17 août 2010 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal (JO n° 198 du 27 août 2010, texte n° 17) ;

Arrêté du 17 août 2010 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal (JO n° 198 du 27 août 2010, texte n° 18) ;

Arrêté du 27 décembre 2012 portant délégation des pouvoirs du ministre de la défense en matière domaniale (JO n° 303 du 29 décembre 2012, texte n° 57) ;

Arrêté du 24 octobre 2017 relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes (JO n° 250 du 25 octobre 2017, texte n° 29) ;

Arrêté du 10 novembre 2021 relatif aux manifestations aériennes (JO n° 266 du 16 novembre 2021, texte n° 4) ;

➤ [Arrêté N° 84/ARM/CEMAAE du 20 janvier 2022 fixant la liste des formations administratives relevant du chef d'état-major de l'armée de l'air et de l'espace.](#)

Arrêté du 13 juin 2024 relatif à la prévention du risque animalier sur les aérodromes (JO n° 139 du 15 juin 2024, texte n° 25)

Décision du 19 septembre 2023 portant délégation de signature (état-major des armées) (JO n° 220 du 22 septembre 2023, texte n° 14)

➤ [Instruction N° 523/DEF/SGA/DMPA/SDIE du 23 mai 2011 relative aux schémas directeurs immobiliers de base de défense.](#)

➤ [Instruction N° 302/DEF/SGA/DMPA/SDIE du 14 février 2013 relative à la politique immobilière du ministère de la défense.](#)

Instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM du 25 mars 2022 relative à l'infrastructure, aux équipements, aux procédures d'exploitation et de maintenance, aux conditions d'homologation et de surveillance des

aérodromes des armées (n.i BO) ;

Instruction n° 250/DIRCAM du 14 octobre 2022 relative à l'information aéronautique (n.i. BO).

Pièce(s) jointe(s) :

Quatre annexes.

Texte(s) abrogé(s) :

↳ [Instruction N° 1956/DEF/EMAA/OGS/BAJ du 03 juin 2015 relative aux attributions des commandants de base concernant la gestion des aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire pour les besoins de l'armée de l'air.](#)

Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [103.2.2.1.](#)

Référence de publication :

Préambule

La présence d'un aérodrome sur une emprise induit, pour les directeurs d'aérodromes⁽¹⁾, des responsabilités particulières définies au sein de différents textes. Ces responsabilités dépendent du type d'affectation, de l'ouverture ou non au trafic aérien civil et de la configuration de l'aérodrome.

La présente instruction vise à rappeler les principales attributions des directeurs d'aérodromes de l'armée de l'Air et de l'Espace concernant la gestion des aérodromes dont le ministère des armées est affectataire principal ou secondaire pour les besoins de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Elle a également pour objet de préciser les modalités de traitement des demandes d'utilisation des plateformes aéronautiques dont l'armée de l'Air et de l'Espace est affectataire, formulées par des tiers.

1. STATUT DES AÉRODROMES

1.1. Définition

Constitue un aérodrome tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs⁽²⁾.

Il convient de relever que les hélisturfaces sont des aires non nécessairement aménagées et qui ne répondent donc pas systématiquement à la qualification d'aérodrome.

1.2. Classement des aérodromes

En application des dispositions du code des transports, les aérodromes sont classés selon leur usage et selon leur affectation aéronautique.

1.2.1. Classement selon l'usage aéronautique

Ce classement permet de différencier les aérodromes ouverts à tous les exploitants d'un aéronef ayant les capacités techniques pour s'y poser et les aérodromes dont l'usage est limité.

On distingue les aérodromes :

- ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP), dits « aérodromes de la liste 1 » : tout aéronef disposant de caractéristiques adéquates ⁽³⁾ peut utiliser un aérodrome ouvert à la CAP ;
- réservés à l'usage des administrations de l'État, dits « aérodromes de la liste 2 » ;
- à usage restreint, dits « aérodromes de la liste 3 » (la liste indiquant les restrictions auxquelles l'usage est subordonné) : en raison de leurs particularités, ces aérodromes sont soit limités dans leur objet, soit réservés à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement utilisés par certaines personnes désignées à cet effet (ex : aéronefs militaires et exploitants civils stationnés sur une base dans le cadre d'une convention par exemple).

Les listes 1, 2 et 3 précitées sont fixées par l'arrêté interministériel de huitième référence. L'annexe I de la présente instruction synthétise ce classement pour ce qui concerne les aérodromes de l'armée de l'Air et de l'Espace.

1.2.2. Classement selon l'affectation aéronautique

Ce classement porte sur l'affectation des aérodromes en fonction des activités aéronautiques : ils sont ainsi affectés :

- soit à titre unique et exclusif au ministère en charge de l'aviation civile ou au ministère des armées ;
- soit à plusieurs affectataires, dont l'un est désigné comme affectataire principal et l'autre comme affectataire secondaire ; dans ce cas, l'affectation est dite « mixte ».

Les affectataires d'un aérodrome sont désignés par arrêté interministériel. L'annexe I de la présente instruction synthétise ce classement pour ce qui concerne les aérodromes de l'armée de l'Air et de l'Espace.

La direction de l'aérodrome est exercée par l'affectataire principal qui désigne un directeur sous l'autorité duquel est assuré le fonctionnement de l'aérodrome. Pour l'armée de l'Air et de l'Espace, ce sont les commandants des formations administratives Air disposant d'une plateforme aéronautique qui ont cette qualification.

1.2.3. Conventions d'utilisation

1.2.3.1. Convention d'utilisation de l'emprise

La Convention D'Utilisation (CDU) est l'acte en vertu duquel un immeuble dépendant du domaine de l'État ou détenu en jouissance, à titre quelconque par l'État, est mis à la disposition d'un département ministériel ou d'un établissement public pour lui permettre d'assurer le fonctionnement du service dont il a la charge. Elle est signée entre France Domaine et les Commandants de Base de Défense (ComBdD)⁽⁴⁾.

Cette convention désigne un ou plusieurs ministères et prévoit que cet ou ces utilisateurs sont autorisés à accorder des titres d'occupation :

- à d'autres ministères par le biais de Conventions InterServices (CIS) ;
- à des tiers autres que les ministères par le biais d'Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT).

1.2.3.2. Convention InterServices (CIS)

Cette convention est signée par le COMBdD territorialement compétent pour le ministère des armées, ministère occupant ⁽⁵⁾en vertu de la convention d'utilisation mentionnée ci-dessus, et l'administration demandant l'occupation.

La convention interservices prend en compte notamment les éléments suivants, fixés par instruction :

- dans la mesure où cette convention concerne un autre ministère, elle est conclue à titre gratuit ; cependant, cela ne dégage pas l'occupant d'assumer le paiement des charges résultant de l'utilisation des locaux : eau, électricité, etc ;
- elle doit notamment contenir des dispositions relatives à l'identification des parcelles et le numéro des immeubles (notamment hangars) mis à la disposition de l'occupant, les règles en matière de sécurité, l'organisation de la prévention des risques de santé, sécurité au travail et environnementaux, les règles concernant l'éventuel accès à la tour de contrôle, etc. ;
- elle est préparée par les USID, qui disposent de modèles, et transmise au COMBdD territorialement compétent.

Par ailleurs, l'établissement d'une convention interservices n'a que pour objet d'attribuer un droit à être présent sur le domaine public militaire.

Ainsi, elle est le préalable à toute signature de protocole conclu sur le fondement de l'instruction interministérielle relative à la participation des armées à des missions relevant d'autres départements ministériels du 18 janvier 1984 (prestations réalisées par le ministère des armées au profit de l'occupant).

1.2.3.3. Autorisations d'occupation temporaire (AOT)

Une AOT est un acte administratif unilatéral octroyant un droit précaire et révocable d'être présent sur le domaine public militaire, en principe ⁽⁶⁾ en contrepartie du versement d'une redevance domaniale.

Pendant des conventions interservices, les AOT concernent toutes les personnes publiques et privées autre que l'État, ses ministères et ses établissements publics. Par exemple, peuvent demander une AOT les collectivités, les associations (aéroclubs par exemple) ou des individus.

L'autorité compétente en la matière reste également le COMBdD territorialement compétent, l'AOT étant instruite par la cellule Domaine de l'USID compétent.

Comme la CIS, l'AOT ne confère qu'un droit à être présent, les modalités pratiques sont à fixer dans la convention de site conclue avec le chef d'emprise (paiement des fluides et énergies, modalités d'accès au site par exemple).

Également, les prestations éventuelles qui seraient accordées par l'armée de l'Air et de l'Espace au profit de l'occupant disposant d'une AOT seraient régies par le décret n° 2018-1073 du 3 décembre 2018 relatif à la rémunération de services rendus par le Ministère des armées et par les formations musicales de la gendarmerie nationale (établissement d'une convention précisant les modalités, notamment financières).

2. AÉRODROMES À AFFECTATION UNIQUE OU PRINCIPALE DÉFENSE

2.1. Homologation et exploitation de l'aérodrome

Les aérodromes où le ministère des armées est affectataire unique ou principal doivent être conformes aux normes relatives aux infrastructures, équipements et procédures d'exploitation fixées par instruction du directeur de la circulation aérienne militaire⁽⁷⁾.

Le Directeur de la Sécurité Aéronautique d'État (DSAÉ), en liaison avec les organismes civils et militaires, est chargé d'assurer l'homologation des aérodromes dont le ministère des armées est affectataire unique ou principal⁽⁸⁾.

La décision d'homologation des aérodromes dont le ministère des Armées est affectataire unique ou principal est prononcée pour le besoin des Armées par le directeur de la Circulation Aérienne Militaire (DirCAM), pour les besoins de l'aviation civile par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC), au vu du rapport d'homologation de la Commission Nationale d'Expertise Défense (CNED)⁽⁹⁾.

La conformité à ces normes est effectuée au travers de visites de surveillance réalisées par la CNED, afin de vérifier les conditions ayant prévalu à l'homologation initiale. Une piste revêtue ou non revêtue (piste en herbe) est homologuée pour chacun de ses sens d'utilisation et pour chaque catégorie d'exploitation envisagée et précisée dans l'instruction n° 4450 de vingt-troisième référence.

2.2. Responsabilités du directeur d'aérodrome⁽¹⁰⁾

Le directeur d'aérodrome :

- est directement responsable du suivi du maintien des conditions des homologations des aérodromes dont il a la charge ainsi que de la conformité de leurs installations aéronautiques qui ont prévalu à l'homologation ;
- décline la politique de sécurité aérienne de l'armée de l'Air et de l'Espace, précisée par instructions de l'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace ;
- préside le comité technique de sécurité des vols, la revue de sécurité aérienne et les différentes commissions locales de sécurité aérienne, ou fait assurer ces présidences ;
- est le garant de la sécurité des opérations ;
- en tant qu'informateur local :
 - s'assure de la conformité de l'information aéronautique mise à disposition des usagers et du respect des consignes d'utilisation du terrain vis-à-vis de la décision d'homologation,
 - désigne un correspondant information aéronautique chargé d'assurer l'interface entre son organisme et la Division de l'Information Aéronautique (DIA) ou le Service de l'Information Aéronautique (SIA), selon le cas; les exigences liées à l'information aéronautique sont décrites dans l'annexe A du CHEA (RN07) § I.7.2. Elles concernent notamment :
 - les caractéristiques et les installations de l'aérodrome,
 - les informations sur l'état de fonctionnement des installations,
 - l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes ;
- enfin, et de manière accessoire, les prérogatives du commandant de base, en tant que responsable local du prestataire, doivent être clairement explicitées dans les manuels Système de Management de la Sécurité (SMS) des Prestataires des Services de la Navigation Aérienne Défense (PSNA/D) et/ou des unités. Elles consistent notamment à :
 - assumer la responsabilité de la sécurité aérienne sur sa plateforme aéronautique,
 - décliner des objectifs et garantir un niveau de sécurité acceptable en conformité avec la politique du PSNA/D en matière de gestion du trafic aérien,
 - assurer le fonctionnement du SMQS et le pilotage de la sécurité ATM au travers des outils et indicateurs SMQS,
 - émettre des directives lors des revues annuelles de qualité et de sécurité qu'il préside,
 - procéder à l'acceptation du risque, par délégation du PSNA/D, pour certaines études de sécurité ou études de risque,
 - assumer, en fonction des directives du PSNA/D, la (co)présidence des commissions locales de sécurité (ou à désigner un représentant),
 - s'assurer de la cohérence des prestations de soutien avec le niveau de sécurité défini dans les unités sous ses ordres, et établir à cet effet les contrats de service avec les organismes extérieurs.

2.3. Autorisations d'utilisation de l'aérodrome

Les aérodromes de la liste 1 sont ouverts à la circulation aérienne publique.

Les aérodromes de la liste 3 sont agréés à usage restreint conformément aux conditions prévues par l'arrêté de classement.

Les aérodromes de la liste 2 sont réservés à l'usage de l'administration de l'État.

Néanmoins, ils peuvent être utilisés à titre temporaire ou dans des conditions particulières par des aéronefs qui n'appartiennent pas au ministère des Armées sur autorisation des autorités ayant reçu délégation de signature du Ministre des Armées. En l'occurrence, les autorités concernées relèvent de l'EMAAE, du CTAAE et du CDAOA⁽¹¹⁾, afin de couvrir les différentes hypothèses d'ouverture.

L'autorité s'assure que l'aérodrome concerné permet une exploitation en toute sécurité des aéronefs. Les modalités de ladite autorisation sont, s'il y a lieu, portées à la connaissance des usagers par la voie des publications aéronautiques.

Un modèle est fourni en annexe IV.

2.4. Autorisations d'utilisation de l'aérodrome

Certains aérodromes affectés à titre unique au ministère des armées, classés en liste 2, peuvent accueillir du trafic civil sur autorisation du ministre des Armées ⁽¹²⁾.

3. AÉRODROMES À AFFECTATION AÉRONAUTIQUE MIXTE

3.1. Aérodromes mixtes dont le ministère des armées est affectataire principal

3.1.1. Homologation et exploitation de l'aérodrome

Les mêmes dispositions s'appliquent pour les aérodromes mixtes et pour les aérodromes à affectation unique (cf. point 2.1.).

3.1.2. Responsabilités du directeur d'aérodrome

Le directeur d'aérodrome d'un aérodrome mixte assume les mêmes responsabilités que celles rappelées au point 2.2. de la présente instruction.

En complément, sur les aérodromes à affectation aéronautique mixte, affectés à titre principal au ministère des armées, il doit appliquer les dispositions prévues par l'arrêté interministériel du 8 mars 2006 relatif aux prérogatives et obligations des affectataires ainsi qu'aux principes de répartition des charges sur les aérodromes à affectation mixte affectés à titre principal au ministère des Armées. Ainsi :

- il assure ou fait assurer les missions suivantes, conformément à l'article R. 6311-14 du code des transports relatif aux prérogatives et obligations des affectataires dans les aérodromes à affectation aéronautique mixte :
 - le fonctionnement, la gestion et l'entretien des ouvrages, des installations et services à usage commun de l'aérodrome,
 - les relations avec l'exploitant civil de l'aérodrome,
 - il préside la commission locale des affectataires ;
- en outre, il s'assure de l'application :
 - des mesures de police, principalement le respect des mesures de sûreté sur l'aérodrome relevant de son autorité,
 - des règles de protection de l'environnement ;
- par ailleurs, une convention ou un protocole doit être signé entre les affectataires pour définir les conditions d'utilisation de l'aérodrome. Lors de l'établissement de ce document, les principes suivants s'imposent, nécessitant la présence d'articles ou de clauses particulières impératives :
 - les prérogatives du directeur d'aérodrome,
 - les conditions d'accessibilité, d'ouverture et d'utilisation de l'aérodrome,
 - la priorité de la réalisation des besoins opérationnels « défense » sur l'activité civile et la nécessaire autorisation, par l'autorité militaire habilitée, de toute nouvelle activité civile,
 - la reconnaissance de l'existence d'équipements spécifiques « défense » et la reconnaissance de responsabilité de l'affectataire secondaire sur ce point,
 - les services de la circulation aérienne rendus,
 - le cas échéant, la sûreté aéroportuaire,
 - la conformité aux règles applicables en vigueur de la fourniture du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et des services de secours,
 - le cas échéant, la prévention du péril animalier,
 - le cas échéant, l'existence d'une convention de répartition des charges financières entre les différents affectataires.

3.1.3. Convention de répartition des charges entre affectataires

En complément d'une convention d'utilisation de l'emprise et d'une convention interservices mentionnées au sein de la présente instruction, une convention de répartition des charges entre affectataires doit être conclue.

Cette convention précise notamment les conditions d'usage aéronautique de l'aérodrome ainsi que les modalités financières afférentes et est élaborée sous l'autorité du commandant de base aérienne en tant que directeur d'aérodrome et représentant local de l'affectataire principal, entre les représentants locaux des affectataires et le cas échéant de l'exploitant civil.

Lors de l'établissement de la convention, les principes suivants s'imposent, nécessitant la présence de clauses particulières impératives :

- la conformité de la fourniture du Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) aux règles rappelées au point 5. de la présente instruction ;
- la priorité de la réalisation des besoins opérationnels de la défense sur l'activité civile et la nécessaire autorisation, par l'autorité militaire habilitée, de toute nouvelle activité civile, les décisions prises en la matière ne pouvant ouvrir droit à une quelconque indemnisation ou réparation ;
- la reconnaissance de l'existence d'équipements spécifiques de la défense et la reconnaissance de responsabilité de l'affectataire secondaire sur ce point.

Un modèle de convention de répartition des charges entre affectataires sur les aérodromes mixtes affectés à titre principal au ministère des armées est disponible à l'Annexe III.

3.2. Aérodrome mixte dont le ministère des armées est affectataire secondaire

Lorsque le Ministère des armées est affectataire secondaire, le directeur d'aérodrome exerce les mêmes responsabilités que celles définies au point 3.1.2. mais elles sont alors limitées à l'emprise militaire aéronautique. À ce titre, il s'assure du suivi de la conformité de l'emprise aéronautique dont il a la charge vis-à-vis des conditions d'homologation et d'exploitation.

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

- il transmet à l'affectataire principal l'ensemble des éléments relatifs à l'exploitation de l'aérodrome requis par ce dernier ;
- il est responsable du suivi des publications aéronautiques militaires concernant la plateforme dont il a la charge lorsqu'elles existent. Il doit notamment s'assurer que toute modification même temporaire des conditions d'exploitation de la plateforme ayant une incidence sur son accessibilité est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique militaire ;
- il assure, en concertation avec le SID, l'étude technique relative aux modifications des documents de planification (avant-projet plan de masse, Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA)) dont il est garant de l'application ;
- il assure l'étude des plans et programmes relatifs au dispositif de circulation aérienne de l'aérodrome, en particulier la délimitation des espaces aériens affectés, l'implantation des aides visuelles et radioélectriques d'usage commun et les procédures d'arrivée et de départ de l'aérodrome.

Les conventions mentionnées au sein du point 3.1.3. de la présente instruction sont préparées et portées par l'affectataire principal.

4. MESURES DE POLICE

4.1. Police des aérodromes et des installations aéronautiques

La police des aérodromes et des installations aéronautiques (sûreté et sécurité de l'aviation civile, bon ordre et salubrité) est exercée par le préfet. Ainsi, sur tout aérodrome affecté à titre principal ou secondaire à l'aviation civile où s'appliquent les mesures de sûreté définies par arrêtés du ministre chargé des transports, le préfet fixe les dispositions locales des mesures de sûreté.

Toutefois, les pouvoirs du préfet ne s'appliquent pas sur les aérodromes dont le ministère des armées est affectataire unique ni dans les zones militaires du ministère des armées, aérodromes dont le ministère des armées est affectataire principal ou secondaire. L'autorité militaire y est seule compétente pour exercer les pouvoirs de police (sûreté et sécurité, bon ordre et salubrité).

Par ailleurs, les agents des douanes peuvent, en vue de la recherche de la fraude, procéder à la visite des marchandises et des moyens de transport, ainsi que celle des personnes. Cette compétence

générale s'exerce sur tous les aérodromes, y compris ceux affectés au ministère des armées.

4.2. Aérodromes placés sur la liste des Aéroports Internationaux de l'Union Européenne (AIU)

Conformément au Code Frontières Schengen (CFS) du 15 mars 2006, les frontières extérieures de l'espace Schengen ne peuvent être franchies qu'aux Points de Passages Frontaliers (PPF) déclarés et dotés de moyens de contrôle normalisés.

Ceci implique des travaux nécessaires à la mise en conformité des plateformes identifiées. Dans l'attente, des mesures provisoires ont été mises avec l'accord entre l'état-major des armées, la direction de la police aux frontières et la direction de l'immigration du Ministère de l'Intérieur en place permettant aux armées de poursuivre toutes leurs activités opérationnelles sur cet aérodrome.

Ces mesures transitoires concernent les procédures relatives aux escales aériennes des vols affrétés du Ministère des Armées, des vols militaires de l'Union Européenne (UE), des vols OTAN de pays membres de l'UE, des vols militaires américains ainsi que des clients du groupe Dassault Aviation.

Les aérodromes militaires déclarés PPF ou amenés à l'être sont listés à l'annexe II.

4.3. Ouverture au trafic aérien international

Les aéronefs civils et militaires en provenance de pays situés hors de l'espace Schengen sont tenus d'utiliser au départ et à l'arrivée sur le territoire national français, un aéroport international inscrit sur la liste des points de Passage Frontaliers Français (PPF).

En ce qui concerne l'armée de l'Air et de l'Espace, seuls les aérodromes listés à l'annexe II sont ouverts au trafic aérien international, ce qui donne le pouvoir à la gendarmerie de l'air d'effectuer le contrôle des personnes franchissant les frontières conformément à la réglementation européenne¹³. Les formalités de police peuvent conduire à des décisions de refus d'entrée sur le territoire français et, le cas échéant, le maintien en zone d'attente.

Au cas où un aéronef, transportant des ressortissants de pays situés hors espace Schengen, demande l'autorisation d'atterrir sur une base aérienne non ouverte au trafic aérien international, le commandant de base aérienne ne peut que s'y opposer, sauf cas de force majeure¹⁴. En effet, dans le cas contraire, d'une part, le commandant de bord de l'aéronef s'expose à des sanctions pénales et, d'autre part, les éventuelles décisions de maintien en zone d'attente et de reconduite à la frontière pourraient être entachées d'illégalité.

4.4. Constatation des infractions aux règles de la circulation aérienne ¹⁵

Le commandant de base aérienne et le commandant du détachement air assurent, en vertu de la délégation de pouvoirs qui leur est conférée, le commissionnement des militaires assermentés, placés sous leur autorité, afin de relever les infractions au code des transports.

5. SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AÉRONEFS ET PRÉVENTION DU PÉRIL ANIMALIER

Les exploitants d'aérodromes civils et les gestionnaires des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère des armées est affectataire principal sont tenus d'assurer, sous l'autorité du préfet, et sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des installations dépendant de la défense nationale, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril animalier.

5.1. Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs

Les moyens et les procédures prévus en matière de Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) sont les suivants :

- sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (liste 1) :
 - lorsque le ministère des armées est affectataire principal et qu'il assure le SSLIA, il est fait application des procédures prévues par le droit commun, sous réserve des dérogations consenties à l'autorité militaire ,
 - lorsque le ministère des armées est affectataire secondaire, il est fait application, par l'affectataire principal, des procédures de droit commun :
- sur les aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'État (liste 2), il n'existe pas de texte réglementaire (décrets, arrêtés) en matière de SSLIA ;
- sur les aérodromes à usage restreint (liste 3), il est également fait application des procédures de droit commun .

Par ailleurs, sur l'ensemble des aérodromes sur lesquels les forces armées exercent le SSLIA, y compris sur ceux de la liste 2, il est fait application des procédures normalisées par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord et déclinées au sein d'instructions internes à l'armée de l'Air et de l'Espace.

5.2. Prévention du péril animalier

Les moyens et les procédures prévus en matière de prévention du péril animalier sont les suivants :

- sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (liste 1) :
 - lorsque le ministère des armées est affectataire principal et qu'il assure la prévention du péril animalier, il est fait application des procédures prévues par le droit commun ;
 - lorsque le ministère des armées est affectataire secondaire, il est fait application, par l'affectataire principal, des procédures de droit commun ,
- sur les aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'État (liste 2), il n'existe pas de texte réglementaire (décrets, arrêtés) en matière de prévention du péril animalier ;
- sur les aérodromes à usage restreint (liste 3), il est également fait application des procédures de droit commun .

Par ailleurs, sur l'ensemble des aérodromes sur lesquels les forces armées exercent la prévention du péril animalier, y compris sur ceux de la liste 2, il est fait application d'instructions internes à l'armée de l'Air et de l'Espace.

6. PERCEPTION DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

RÉDACTION RÉSERVÉE¹⁶

7. MANIFESTATIONS AÉRIENNES

La participation de l'armée de l'Air et de l'Espace aux manifestations aériennes constitue un des outils de sa politique de communication externe. Elle fait l'objet d'une programmation annuelle, préparée conjointement par le Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes (CDAOA) et le Centre d'Études Stratégiques Aérospatiales (CESA) et validée par le chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Un commandant de base aérienne ou de détachement air, qui serait sollicité directement pour organiser ou participer à une manifestation aérienne doit par conséquent demander la conduite à tenir à la division manifestations aériennes du CDAOA.

L'organisation de manifestations aériennes sur une base aérienne peut prendre plusieurs formes :

- une manifestation aérienne soumise à autorisation préfectorale ou « spectacle aérien public » ;
- un défilé aérien comprenant un ou plusieurs aéronefs civils ;

- une journée portes ouvertes ;
- une journée portes ouvertes d'aéromodélisme ;
- une compétition sportive ;
- un rassemblement d'aéronefs par les airs qui fait l'objet de la part de ses organisateurs d'une publicité par voie d'affiches, de déclarations dans les médias ou par tout autre moyen, et caractérisé par l'absence de présentation en vol ;
- une évolution d'un ou plusieurs aéronefs organisée dans le cadre d'une manifestation caractérisée par la conjonction des trois conditions suivantes :
 - sans appel au public par voie d'affiches, de déclaration dans les médias ou par tout autre moyen,
 - dans la limite de 5000 spectateurs attendus par jour,
 - sans accès prévisible d'autre public sur le site ou dont l'accès à tout autre public est interdit.

Le cadre général (dispositions juridiques, administratives, financières) retenu par l'armée de l'Air et de l'Espace pour les manifestations aériennes organisées sur base aérienne est fixé annuellement par le bureau « finances » de l'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace (EMAAE /BFIN), que les bases aériennes peuvent solliciter en cas de difficultés.

Ces manifestations aériennes sont soumises à la réglementation applicable en la matière, qui impose notamment une autorisation préfectorale préalable de l'évènement dans le cas d'un spectacle aérien public ou la conclusion d'une convention dans le cas de journées portes ouvertes, ainsi que des règles d'organisation, de déroulement et de contrôle de la manifestation afin d'en garantir la sécurité.

8. ABROGATION – PUBLICATION

L'instruction N° 1956/DEF/EMAA/OGS/BAJ du 3 juin 2015 relative aux attributions des commandants de base concernant la gestion des aérodromes dont le ministère des armées est affectataire pour les besoins de l'armée de l'Air est abrogée.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour le ministre des armées et par délégation :

*Le général de corps aérien,
major général de l'armée de l'Air et de l'Espace,*

Philippe MORALÈS.

Notes

- (1) Ont cette qualité les commandants des formations administratives air disposant d'une plateforme aéronautique.
- (2) Code des transports, art. L6300-1.
- (3) Un aéronef adéquat dispose des caractéristiques lui permettant d'être opéré sur un aérodrome prenant en compte les performances et les caractéristiques de piste de l'aéronef.
- (4) Sauf exception pour les conventions intéressant une administration centrale ou lorsqu'il s'agit d'une opération de caractère confidentiel intéressant la défense nationale (art. 2 de l'arrêté du 27 décembre 2012 portant délégation des pouvoirs du ministre de la défense en matière domaniale).
- (5) Notamment : ministère chargé des transports (direction générale de l'aviation civile), ministère de l'intérieur (gendarmerie nationale).
- (6) Le montant de la redevance domaniale est fixé par l'administration fiscale, qui peut décider d'une gratuité.
- (7) Instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM du 25 mars 2022 relative à l'infrastructure, aux équipements, aux procédures d'exploitation et de maintenance, aux conditions d'homologation et de surveillance des aérodromes de la Défense.
- (8) Décret 2013-366 du 29 avril 2013 modifié portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État, article 7.
- (9) Instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM du 25 mars 2022 relative à l'infrastructure, aux équipements, aux procédures d'exploitation et de maintenance, aux conditions d'homologation et de surveillance des aérodromes de la Défense.
- (10) Arrêté du 17/09/1998 relatif à l'exploitation des aérodromes où le MINARM est affectataire unique ou principal et aux procédures et minimums opérationnel d'aérodrome utilisables par les aéronefs relevant du MINARM ; Guide de la DSAé à l'attention des commandants de base dans l'exercice de leurs fonctions de directeur d'aérodrome et de responsable local du PNSA/D en matière de SMS (ATM/ANS).
- (11) Décret dit unique, actualisé chaque année, les délégataires étant désignés nominativement.
- (12) Arrêté du 23 novembre 1962.
- (13) Règlement européen N°2016/399 et de la Commission et du Conseil de l'Union Européenne.
- (14) Est constitutif d'un cas de force majeure le cas, par exemple, d'un appareil accueilli sans faire débarquer les passagers, le temps d'avitailleur avant de repartir sur un PPF ou bien, le cas, d'un appareil accueilli avec ses passagers débarqués, imposant la mise en place d'un PPF « spontané » par des gardes-frontière (GAE, PAF ou Douanes).
- (15) Instruction 1450/DSAÉ/DIRCAM du 27/09/2016 relative au traitement des infractions.
- (16) Dans l'attente des directives du secrétariat général pour l'administration dans ce domaine, les règles sont provisoirement définies par note du bureau finances de l'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace.

ANNEXES

ANNEXE I.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES AFFECTATIONS ET CLASSEMENTS DES AÉRODROMES RELEVANT DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

ANNEXE I

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES AFFECTATIONS ET CLASSEMENTS DES AÉRODROMES RELEVANT DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

AÉRODROMES.	DATE DE L'ARRÊTÉ PORTANT AFFECTATION AÉRONAUTIQUE.	AFFECTATION.			CLASSEMENT SELON L'USAGE AÉRONAUTIQUE ⁽¹⁾ (ISSU DE L'ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL DE HUITIÈME RÉFÉRENCE).		
		UNIQUE.	MIXTE.		LISTE 1.	LISTE 2.	LISTE 3.
			PRINCIPAL.	SECONDAIRE.			
Ambérieu	23 mai 1967		X		X		
Avord	20 août 1945	X				X	
Bordeaux/Mérignac	30 mars 2015			X	X		
Cazaux	30 mars 2015		X			X	
Cognac/Châteaubernard	31 mars 2022		X				X
Évreux - Fauville	20 août 1945		X				X
Istres - Le Tubé	17 avril 1951		X				X
Luxeuil - Saint-Sauveur	8 août 1955		X				X
Mont-de-Marsan	12 juin 1946		X			X	
Nancy - Ochey	8 août 1955	X				X	
Orange - Plan de Dieu	6 mars 1961	X					X

Orange - Caritat	1 ^{er} juin 1949		X			X	
Orléans - Bricy	27 mai 2011		X			X	
Rochefort/Saint-Aignan	5 mai 1981			X	X (Rochefort/Charente Maritime)		
Romorantin - Pruniers	25 octobre 1966		X				X
Saintes-Thénac	19 avril 1962		X				X

12/24

Salon-de-Provence	18 janvier 1949	X					X
Solenzara	26 mai 1975	X				X	
Saint-Dizier - Robinson	8 août 1955		X				X
Villacoublay/Vélizy	30 mars 2015		X				X
OUTRE-MER.							
Cayenne - Félix Éboué	30 mars 2015			X	X		
Nouvelle Calédonie - La Nouméa Tontuta	28 mars 1958			X	X		
Polynésie Française - Tahiti - Faa'a	24 septembre 1964			X	X		
La Réunion - Saint-Denis - Gillot	30 mars 2015			X	X (La Réunion - Rolland Garros)		

ANNEXE II.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES POINTS DE PASSAGES FRONTALIERS DU MINISTÈRE DES ARMÉES (EMPRISES RELEVANT DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE)

ANNEXE II

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES POINTS DE PASSAGES FRONTALIERS DU MINISTÈRE DES ARMÉES (EMPRISES RELEVANT DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE)

AÉRODROMES	DÉCLARÉ POINT DE PASSAGE FRONTALIER	AMENÉ À ÊTRE DÉCLARÉ POINT DE PASSAGE FRONTALIER ET SUR LEQUEL DES MESURES TRANSITOIRES S'APPLIQUENT
Avord		
Cazaux		
Cognac-Châteaubernard		
Evreux-Fauville		X
Istres-Le Tubé	X	
Luxeuil-Saint-Sauveur		
Mont-de-Marsan		

Nancy-Ochey		
Orange-Caritat		
Orléans-Bricy	X	
Saint-Dizier-Robinson		
Salon-de-Provence		
Solenzara		
Villacoublay-Vélizy	X	

ANNEXE III.
MODÈLE DE CONVENTION RELATIVE À L'UTILISATION DE L'AÉRODROME ET AUX CONDITIONS FINANCIÈRES DE CETTE UTILISATION

État-major de l'armée de l'Air et de l'Espace
[niveau échelon de commandement]
[niveau échelon de division ou formation]

Paris, le
N° / [TIMBRE]/NP

CONVENTION RELATIVE A L'UTILISATION DE L'AERODROME ET AUX CONDITIONS FINANCIERES DE CETTE UTILISATION

Entre

Les représentants locaux des affectataires :

Pour l'affectataire principal, le ministre des armées représenté par M... *fonction*

Pour le ou les affectataire(s) secondaire(s),

Le ministre chargé de l'aviation civile représenté par M... *fonction (Le cas échéant)*

Le ministre de XXX représenté par M... *fonction*

L'exploitant civil de l'aérodrome,

M... ,*fonction*.

Vu le code de la défense,

Vu l'arrêté du 17 août 2010 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministre de la défense est affectataire principal.

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

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

Vu (le cas échéant) l'arrêté du 20 avril 1998 portant ouverture des aérodromes au trafic aérien international,

Vu l'arrêté du XXX relatif à l'affectation aéronautique de l'aérodrome de XXX,

Vu la convention de mise à disposition interservices du XXX.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : objet de la convention

La présente convention vise à définir les conditions d'utilisation de l'aérodrome de XXX et les conditions financières de cette utilisation.

Article 2 : statut de l'aérodrome

L'aérodrome de XXX est affecté :

- à titre principal au XXX (intitulé de l'arrêté/décision d'affectation) ;
- à titre secondaire au XXX (intitulé de l'arrêté/décision d'affectation).

Il fait l'objet d'une domanialité sous-jacente défense (le cas échéant).

Il est (classement aéronautique).

Il est ouvert au trafic aérien international (le cas échéant).

TITRE 1 : ORGANISATION DE L'AÉRODROME

Article 3 : zones d'activités

Conformément aux articles R 6311-11 et L 6300-1 du code des transports et par convention de mise à disposition interservices visée par la présente convention, le ministère des armées a mis à la disposition de l'aviation civile une zone pour la réalisation de ses activités.

Cette zone, dénommée « zone civile » ou « zone aéroportuaire » comprend :

- une zone publique, dont l'accès à certaines parties peut être réglementé,
- une zone réservée, non librement accessible au public et dont l'accès est soumis à la possession de titres spéciaux.

La zone militaire :

- est constituée de toute partie de l'aérodrome extérieure à la zone civile,
- comprend un secteur d'activités communes constitué notamment des aires de mouvement communes et des principaux équipements d'aide à la navigation aérienne à usage commun.

Les différentes zones sont délimitées sur le plan présenté en annexe.

Toute modification de ce plan doit faire l'objet de l'agrément des deux affectataires après présentation en Commission Locale des Affectataires (CLA).

Article 4 : activités aéronautiques civiles

Les activités aéronautiques réalisées pour le compte du ministère chargé de l'aviation civile sont les suivantes (à préciser en fonction de la situation) :

- transport aérien commercial dans le cadre de la décision du ministre des armées XXX (référence du document) (la demande concernant la réalisation de ce type d'activité doit avoir été spécialement agréée par le ministre des armées) ;
- aviation d'affaires ;
- travail aérien, autre que celui effectué pour les besoins du ministère des armées ;
- aviation de loisir (préciser les restrictions éventuelles).

L'ouverture ou la modification d'une activité aérienne civile sur l'aéroport doit être agréée par le directeur d'aérodrome, après avis de la CLA s'il l'estime nécessaire, et le cas échéant après avis ou décision des autorités habilitées du ministère des armées.

Ces activités sont réalisées à partir de la zone civile de l'aérodrome ainsi que du secteur d'activités communes de la zone militaire.

En cas d'urgence ou de circonstances particulières, le directeur de l'aérodrome peut autoriser le stationnement d'aéronefs civils dans la zone militaire ; réciproquement, des aéronefs militaires peuvent être autorisés à stationner temporairement dans la zone civile.

Les mouvements d'aéronefs civils, réalisés à partir ou vers la zone civile, nécessitent l'armement des services de la circulation aérienne, militaires (escadron des services de la circulation aérienne) ou civils (Air Flight Information Service), des services de sécurité et de sûreté requis, ainsi que l'ouverture préalable de l'aérogare pour les vols commerciaux.

Pour assurer le fonctionnement des activités aéronautiques civiles définies ci-dessus et l'exploitation conjointe de l'aérodrome, les ouvrages, installations et services à usage commun, énumérés à

l'article 4 de l'arrêté du 8 mars 2006, sont placés sous la responsabilité de l'affectataire principal. Le service APIS et la sûreté aéroportuaire restent de la responsabilité de l'exploitant civil.

Article 5 : responsabilités sur la plate-forme

Le commandant de la BA XXX exerce les fonctions de directeur de l'aérodrome, au sens de l'article 4 de l'arrêté du 8 mars 2006.

Le responsable d'exploitation assure le suivi de la gestion technique, logistique et commerciale des activités aéronautiques civiles réalisées sur la zone civile.

TITRE 2 : CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AÉRODROME

Article 6 : accessibilité aéronautique de la plate-forme

Article 6.1 : généralités

Les conditions d'accessibilité énoncées dans le présent article, concernent les seules activités aéronautiques civiles définies à l'article 4 de la présente convention.

L'activité aéronautique réalisée pour les besoins du ministère des armées est prioritaire sur l'activité aéronautique civile.

Les décisions prises par le directeur d'aérodrome en application du présent article 6 ne peuvent engager la responsabilité du ministère des armées et ne peuvent ouvrir droit à une quelconque demande d'indemnisation ou de réparation des préjudices éventuellement subis du fait de ces décisions.

Les procédures d'utilisation de l'aérodrome, et notamment les contraintes spécifiques inhérentes aux activités militaires, sont portées à la connaissance des équipages d'aéronefs par insertion dans les publications d'informations aéronautiques appropriées.

Des conventions ou protocoles particuliers, concernant l'utilisation de l'aérodrome par les aéronefs de l'État ou ceux de sociétés travaillant au profit de l'État, précisent les conditions spécifiques d'accès, de mise en œuvre et d'utilisation des infrastructures et services à usage commun.

Article 6.2 : conditions d'autorisation de l'activité aérienne civile

L'activité aérienne civile est autorisée pendant les heures publiées d'ouverture des services de contrôle de l'aérodrome assurés par la Défense et du service AFIS assuré par l'exploitant civil de l'aérodrome.

Elle est soumise aux conditions suivantes :

- Toute nouvelle activité commerciale doit être portée à la connaissance du directeur d'aérodrome avec un préavis suffisant. Ce dernier reste seul habilité à autoriser l'activité au regard de la réglementation applicable, des intérêts de la Défense et des dispositions de la présente convention, après avis ou décision des autorités habilitées du ministère des armées ;
- La modification d'une activité aérienne civile sur l'aérodrome est soumise à autorisation du directeur d'aérodrome, après avis de la commission locale des affectataires s'il l'estime nécessaire, et le cas échéant après avis ou décision des autorités militaires habilitées ;
- Tout mouvement civil en dehors des horaires d'ouverture doit être motivé par des circonstances exceptionnelles et doit faire l'objet d'un préavis d'au moins X heures, nécessaire à la mobilisation particulière du personnel des services à usage commun et de la logistique associée. Les charges financières induites seront intégralement supportées par l'exploitant civil ;
- En cas de programmation de vols d'aéronefs civils dont l'ACN9 dépasse le PCN10 publié ou dont les caractéristiques techniques ne sont pas compatibles avec les caractéristiques de l'aérodrome publiées, les affectataires se concerteront afin de déterminer les conditions d'acception, notamment : fréquences, procédures, études complémentaires jugées nécessaires.

Article 6.3 : prérogatives du directeur de l'aérodrome et restrictions

Le directeur de l'aérodrome peut prendre toute disposition qu'il juge nécessaire à la défense et la protection des installations d'usage commun de l'aérodrome. Il peut, à tout moment :

- suspendre les autorisations accordées s'il juge que les conditions de sécurité nécessaires ne sont plus remplies ;
- mettre en place des mesures de restriction afin d'assurer l'exécution des activités du ministère des armées.

Article 6.4 : présence d'équipements spécifiques

L'affectataire secondaire et l'exploitant civil sont informés de l'existence d'équipements spécifiques de type barrières d'arrêt, radars et autres (à lister) installés à l'intérieur des bandes de pistes. Ces installations, bien que considérées comme obstacles au regard des Conditions d'Homologation et procédures d'Exploitation des Aéroports (CHEA) sont utilisées pour la sécurité et l'entraînement des aéronefs militaires. L'affectataire secondaire et l'exploitant civil s'assureront notamment :

- que les usagers civils sont informés et reconnaissent les spécificités militaires des équipements sus mentionnés ;
- le cas échéant, que les assurances souscrites dans le cadre des activités aériennes civiles autorisées n'excluent pas les dommages causés par ou à ces équipements aéronautiques, non agréés par les services de l'aviation civile.

L'affectataire secondaire et l'exploitant civil feront leur affaire de toute action en responsabilité relative à d'éventuels dommages de toute nature causés du fait de la présence des équipements sus mentionnés.

Article 6.5 : organisation de manifestations

L'organisation de manifestations exceptionnelles à caractère aéronautique, par l'exploitant civil ou un tiers, ne peut être envisagée qu'avec l'accord préalable des deux affectataires, qui en fixeront les principes d'organisation et le partage des responsabilités.

Article 7 : ouverture de la plate-forme

Le fonctionnement de l'aérodrome XXX est assuré par (le cas échéant) du personnel du ministère des armées durant les périodes d'activité militaire et, exceptionnellement, en dehors de celles-ci pour assurer des missions opérationnelles spécifiques ou à la demande de l'exploitant civil dans les conditions fixées à l'article 6.

(Le cas échéant) Des dérogations pourront être accordées par le directeur d'aérodrome dans le cadre de la mise en œuvre de protocoles d'accords particuliers (EVASAN, SAMU, transport d'organes ...).

(Le cas échéant faire mention de dispositions spéciales pour certains aéronefs, par exemple en procédure d'auto information pour des aéronefs d'État type hélicoptères de la gendarmerie)

Article 8 : sûreté aéroportuaire

Sur la zone aéroportuaire, les pouvoirs de police sont assurés par le préfet de XXX, en application du code des transports.

Sous l'autorité du préfet, le directeur de la sécurité de l'aviation civile XXX anime, coordonne et contrôle la mise en œuvre du programme de sûreté aéroportuaire dans cette zone. A ce titre, il réunit et copréside, avec le directeur de l'aérodrome, le comité local de sûreté aéroportuaire et le comité opérationnel de sûreté, auxquels participe un représentant de chaque affectataire ainsi que de l'exploitant civil de l'aéroport.

(Le cas échéant) L'ensemble de la BA XXX est classé:

- zone protégée par arrêté XXX ;
- point sensible d'importance vitale de la Défense
- autres (*référence du document*).

Article 9 : Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA)

Les missions de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs civils sont réalisées par l'autorité militaire au profit de l'exploitant civil de l'aéroport.

L'autorité militaire assure prioritairement les interventions contre les incendies d'aéronefs dans la zone d'aérodrome et dans la zone voisine d'aérodrome. L'unité militaire assurant les services répond aux spécifications prévues par l'arrêté du 17 août 2010 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministre de la défense est affectataire principal.

Article 10 : opérations de secours

Le service de secours est assuré conformément aux textes en vigueur et leur application sur les aérodromes militaires mixtes.

En cas d'accident d'aéronef en zone d'aérodrome ne nécessitant pas la mise en œuvre du Plan Orsec Départemental ou du plan de transports de matières dangereuses ou radioactives, le directeur de l'aérodrome assume intégralement la direction des opérations de secours.

Article 11 : prévention du péril animalier

L'autorité militaire de la BA XX assure ce service durant les jours ouvrés aux horaires suivants :

En dehors de ces horaires, l'exploitant civil assure ou fait assurer la prévention du péril animalier lorsque cela est nécessaire, conformément aux textes en vigueur.

Article 12 : services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome XXX et dans ses espaces aériens associés sont rendus par (nom de l'organisme) pour les aéronefs civils et militaires pendant ses horaires d'ouverture. En dehors de ceux-ci, l'exploitant assure un service d'information de vol AFIS (le cas échéant).

Toutes les formalités aéronautiques nécessaires aux équipages d'aéronefs civils et militaires sont effectuées dans leurs installations respectives.

TITRE 3 : CONDITIONS FINANCIÈRES DE L'UTILISATION DE L'AÉRODROME, PRINCIPES DE RÉPARTITION DES CHARGES.

Article 13 : objet

Le titre 3 de la présente convention vise à définir les modalités de calcul des charges d'investissement et de fonctionnement des ouvrages, installations et services à usage commun, et à fixer leur répartition entre les affectataires de l'aérodrome XXX, et l'exploitant civil de l'aérodrome.

Article 14 : nature des dépenses

Article 14-1 : dépenses de fonctionnement

Conformément aux dispositions des articles 7 du chapitre III et 3 du chapitre II de l'arrêté du 8 mars 2006, les dépenses de fonctionnement comprennent les dépenses de personnel, les dépenses d'exploitation des services et les dépenses de maintien et de remise en état des installations nécessaires à l'entretien et à la mise en œuvre des installations à usage commun de l'aérodrome ainsi que celles permettant d'assurer le fonctionnement des services communs, à l'exception de celles relatives aux services de la navigation aérienne.

Elles couvrent :

- les missions de sécurité - incendie - sauvetage, de prévention du péril animalier, d'inspection des aires de mouvement, et de sûreté.
- les prestations assurant le fonctionnement de certains ouvrages, équipements et services communs au profit des usagers civils.

Ces charges sont réparties entre les affectataires au prorata de l'activité aérienne effectuée dans l'année.

Article 14-2 : dépenses d'investissement

Conformément aux dispositions des articles 7 du chapitre III et 3 du chapitre II de l'arrêté du 8 mars 2006, sont dénommées dépenses d'investissement les dépenses relatives à la réalisation des ouvrages, des bâtiments et des installations.

Elles couvrent les dépenses d'investissement relatives aux :

- missions de sécurité incendie sauvetage, de prévention du péril animalier, d'inspection des aires de mouvement, et de sûreté.
- prestations assurant le fonctionnement de certains ouvrages, équipements et services communs au profit des usagers civils.

Ces charges sont réparties entre les affectataires au prorata de l'activité aérienne effectuée dans l'année.

Article 15 : dépenses particulières de fonctionnement

Article 15-1 : Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) et service de prévention du péril animalier

La répartition des charges liées au SSLIA est calculée au prorata du nombre de mouvements pour les mouvements "N5" nécessitant un niveau de protection de 2 à 5.

Les charges complémentaires induites pour les mouvements "N7" nécessitant un niveau de protection de 6 et 7 (maximum actuel) sont prises en compte dans leur totalité.

La répartition des autres charges objet du présent article est calculée au prorata du nombre de mouvements civils et militaires.

Article 15-2 : entretien des chaussées aéronautiques

Les dépenses engagées pour l'entretien des chaussées aéronautiques seront réparties au prorata des équivalents mouvements annuels des aéronefs utilisant la piste.

Article 15-3 : entretien et fonctionnement des aides visuelles

Les dépenses engagées pour l'entretien et le fonctionnement des équipements d'aides visuelles (nocturnes et diurnes), y compris l'énergie électrique nécessaire à leur fonctionnement, sont

réparties au prorata des mouvements d'aéronefs nécessitant leur utilisation.

Article 15-4 : utilisation d'outillages divers d'exploitation

Les dépenses engagées pour l'entretien et le fonctionnement de ces équipements sont réparties au prorata des mouvements d'aéronefs.

Article 15-5 : utilisation de la plateforme en dehors des horaires publiés

Les dépenses engagées en application de l'article 6-2 concernant la mobilisation particulière du personnel des services à usage commun et de la logistique associée pour certains vols assurés en dehors des heures d'ouverture sont imputées totalement à l'exploitant civil.

Article 16 : dépenses particulières d'investissement

Article 16-1 : chaussées aéronautiques

Les dépenses engagées pour réaliser ou renforcer des chaussées aéronautiques sont réparties par convention. Cette répartition peut être basée sur la formule suivante qui prend en compte :

- les mouvements des aéronefs utilisant l'infrastructure à renforcer lorsque leur ACN est inférieur au PCN de cette infrastructure,
- les mouvements équivalents des aéronefs utilisant l'infrastructure à renforcer lorsque leur ACN est supérieur au PCN de cette infrastructure.

$Ci = \text{Dix} [(N \text{ civil} + \text{Neq civil}) / (N \text{ civil} + N \text{ militaire} + \text{Neq civil} + \text{Neq militaire})]$.

- Ci: quote-part de la participation au financement incombant au trafic civil ;
- N : nombre de mouvements des quatre dernières années pour les avions d'ACN inférieur au PCN de l'infrastructure considérée ;
- Neq : nombre de mouvements équivalents des quatre dernières années, calculé par le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC), pour les avions d'ACN supérieur au PCN de l'infrastructure considérée ;
- Di : montant total de l'investissement.

Article 16-2 : aides visuelles

Les dépenses engagées pour réaliser ou mettre en conformité les équipements d'aides visuelles sont réparties par convention, cette répartition pouvant être au prorata des mouvements d'aéronefs nécessitant leur utilisation.

Article 16-3 : travaux divers de génie civil

Les dépenses engagées pour les travaux divers de génie civil réalisés sur le secteur d'activités communes (exemple : réseaux divers...) au profit des usagers civils et militaires sont réparties par convention, cette répartition pouvant être au prorata des mouvements d'aéronefs.

Article 16-4 : acquisition de matériel d'exploitation des parties communes

Les dépenses d'acquisition de matériel sont réparties entre chaque bénéficiaire au prorata de son usage respectif. Dans le cas où le coût d'acquisition est supporté par un seul usager, son utilisation au profit d'un autre fait l'objet soit d'un décompte sur les formulaires dont un modèle est annexé à la présente convention, soit d'une facturation pour chaque prestation. En cas de besoin, les clés de répartition de ces dépenses sont définies en commission locale des affectataires.

Article 17 : participations financières

Article 17-1 : dépenses de fonctionnement et d'entretien

Les dépenses de fonctionnement et d'entretien objet de la présente convention devant être engagées au cours d'une année « n » par l'affectataire principal, sont présentées, analysées et validées en commission locale des affectataires au cours du mois de janvier de l'année « n+1 ».

Article 17-2 : dépenses d'investissement

Chaque participant au financement d'une opération apporte sa contribution financière sous la forme d'un versement selon les modalités précisées par l'affectataire principal lorsque ce dernier est maître d'ouvrage.

Les conventions et engagements de financement visés à l'article 14 doivent avoir pour objectif d'obtenir le versement de ces participations au cours de l'année d'engagement des travaux par l'affectataire principal.

Article 17-3 : circuit de facturation

La facturation des dépenses de fonctionnement et d'investissement mentionnées aux articles 17-1 et 17-2 est établie par le service exécutant compétent.

Elle est réalisée à partir des états validés en commission locale des affectataires et pour le compte du BOP AIR, conformément aux procédures CHORUS MP5.

TITRE 4 : DISPOSITIONS FINALES

Article 18 : entrée en vigueur de la convention

La présente convention prend effet à la date du XXX pour une durée de X ans renouvelable sur accord des parties.

Article 19 : révision, résiliation et dénonciation

La présente convention peut être révisée à la demande de l'une des parties signataires, par avenant signé des parties.

La présente convention peut être résiliée à tout moment sur initiative de l'un des affectataires lorsque l'intérêt général l'exige ou lorsque l'application de la réglementation en vigueur l'impose.

L'exploitant civil peut dénoncer la présente convention, par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée aux parties signataires, sous réserve d'un préavis de X (mois, ans).

Article 20 : exécution

Le commandant de la BA XXX et le (autorité chargée de l'aviation civile signataire) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent protocole.

Article 21 : documents abrogés

(Le cas échéant, référence des documents abrogés)

ANNEXE IV.

MODÈLE DE DÉCISION D'OUVERTURE D'AÉRODROME

Décision du [date de la décision]

Autorisant l'utilisation de l'aérodrome de [la base aérienne concernée] aux aéronefs de [la société concernée] pour les activités réalisées au profit de l'armée de l'Air et de l'Espace

Le ministre des armées,

Vu le décret du 19 octobre 2023 portant délégation de signature du ministre, notamment son article 9 ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1962 modifié relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation ;

Vu [titre et numéro du marché, du contrat, etc.]

Décide :

Article 1^{er}

En application de l'article 2 de l'arrêté susvisé, sont autorisés à utiliser l'aérodrome de [la base aérienne concernée] [nombre et aéronefs concernés] appartenant à [la société concernée] immatriculés [numéro d'immatriculation].

Article 2

La présente autorisation est accordée aux aéronefs mentionnés ci-dessus dans le cadre [objet de la mission]. Les aéronefs réaliseront des missions de [descriptif des missions envisagées] conformément [titre du contrat susvisé], et selon les modalités définies localement par le[s] directeur[s] d'aérodrome[s] concerné[s].

Article 3

Article 3

Les modalités de la présente autorisation sont portées à l'attention des usagers de l'espace aérien par la voie de l'information aéronautique.

Article 4

Cette autorisation est consentie pour une durée de [...] à compter de la signature de la présente décision.

Pour le ministre des armées et par délégation,

Le [grade, prénom et nom du délégataire]