

Arrêté n° 172 - MT/CAB du 03 OCT. 2016
portant règlement de zonage de l'aéroport International
Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

- Vu** la Constitution ;
- Vu** l'ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'aviation civile ;
- Vu** le décret n°79-200 du 16 mars 1979 déclarant d'utilité publique l'extension de l'aéroport international d'Abidjan Port-Bouët et instituant des servitudes de dégagement ;
- Vu** le décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile, dénommée Autorité Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé ANAC ;
- Vu** le décret n°2010-189 du 17 juin 2010 portant déclaration d'utilité publique la Zone aéroportuaire, sise route de GRAND-BASSAM, commune de Port-Bouët ;
- Vu** le décret n° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports ;
- Vu** le décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** le décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile ;
- Vu** le décret n°2016-02 du 06 janvier 2016, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2016-04 du 12 janvier 2016 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2016-21 du 27 janvier 2016 portant attributions des Membres du Gouvernement ;
- Vu** l'arrêté n°040/MT/CAB du 04 février 2014 relatif aux spécifications techniques à l'établissement des servitudes aéronautiques ;

ARRÊTE :

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Le présent arrêté a pour objet de limiter la hauteur des obstacles, la végétation ainsi que les dépôts de déchets autour de l'aéroport international Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan.

TITRE II : DEFINITIONS

Article 2 : Dans le présent arrêté, les termes ci-après ont les significations suivantes :

Aéroport - désigne l'aéroport international Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan ;

Altitude de l'aéroport - Altitude, mesurée en pieds par rapport au niveau moyen de la mer, du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage utilisable de l'aéroport.

Arbre - toute forme de végétation.

Danger pour la navigation aérienne -. Obstacle reconnu comme étant de nature à compromettre gravement l'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien navigable.

Hauteur - hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer, sauf spécification contraire, lorsqu'il s'agit de déterminer les limites de hauteur dans toutes les zones définies par le présent règlement et indiquées sur la carte de zonage.

Obstacle - toute structure, tout élément de végétation ou autre objet, notamment tout objet mobile, dont la hauteur dépasse une hauteur limite définie dans l'article 7.

Personne - individu, firme, association, corporation, compagnie, société, association à capital social ou organisme gouvernemental ; ce terme désigne aussi un mandataire, un administrateur, un syndic ou un représentant analogue de l'un ou de l'autre.

Piste - aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Piste à vue - piste destinée aux aéronefs effectuant une approche à vue ou une procédure d'approche aux instruments jusqu'à un point au-delà duquel l'approche peut se poursuivre en conditions météorologiques de vol à vue.

Piste avec approche classique - piste desservie par des aides visuelles

et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type A, avec une visibilité au moins égale à 1 000 m.

Piste avec approche de précision, catégorie I - piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B, avec une hauteur de décision (DH) au moins égale à 60 m et une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.

QFU : Magnetic orientation or runway in use (Sens d'utilisation d'une piste).

Structure - objet, pouvant être mobile, construit ou installé par l'homme, comprenant de façon non exhaustive les bâtiments, tours, grues, cheminées, remblais de terre et lignes de transmission aériennes.

Utilisation non conforme - toute structure, tout élément de végétation ou utilisation du terrain qui existe déjà et n'est pas conforme aux dispositions du présent règlement ou de ses amendements.

Zone dégagée d'obstacles (OFZ) : Espace aérien situé au-dessus de la surface intérieure d'approche, des surfaces intérieures de transition, de la surface d'atterrissage interrompu et de la partie de la bande de piste limitée par ces surfaces, qui n'est traversé par aucun obstacle fixe, à l'exception des objets légers et frangibles qui sont nécessaires pour la navigation aérienne.

TITRE III : SURFACES DE LIMITATION ET DE DEGAGEMENT D'OBSTACLES

Article 3 : Aux fins de l'application du présent arrêté, il est défini certaines zones comprenant la totalité du terrain situé en-dessous des surfaces d'approche, de transition, horizontale et conique, et des OFZ de l'aéroport. Ces zones sont indiquées dans le dossier de servitudes aéronautiques comportant les plans de surfaces de limitation d'obstacles et de surfaces de dégagement d'obstacle joint au présent arrêté et en fait partie intégrante.

Article 4 : Une aire appartenant à plus d'une des zones ci-dessus indiquées est considérée comme appartenant à la zone où la limitation de hauteur est la plus sévère.

Sauf si le présent arrêté en dispose autrement, aucune structure ne sera érigée, modifiée ou entretenue, et on ne laissera croître aucun arbre dans les zones établies par le présent arrêté, jusqu'à une hauteur qui dépasse la limite applicable pour la zone considérée. Les limites de hauteur applicables pour chacune des zones sont fixées comme suit :

Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure a pour objet de protéger l'espace aérien réservé au circuit à vue avant l'atterrissage. Cette surface est située dans un plan horizontal au-dessus de l'aérodrome et de ses abords. La surface horizontale intérieure s'évase horizontalement à une hauteur de 45 m au-dessus du niveau de l'aérodrome et est limitée par un rayon d'au moins 4 000 m à partir de tout point extérieur de la piste. Les caractéristiques de cette surface sont définies dans le plan annexé.

Surface conique

L'objectif de cette surface est de protéger les aéronefs dans l'espace aérien pendant les approches à vue avant l'atterrissage. Les limites de la surface conique comprennent :

- une limite inférieure coïncidant avec le contour de la surface horizontale intérieure,
- une limite supérieure située à une hauteur de 100 m au-dessus de la surface horizontale intérieure.

La surface est inclinée vers le haut et vers l'extérieur avec une pente de 5%.

Surface d'approche

L'érection d'une surface d'approche vise à protéger les aéronefs en phase finale de la manœuvre d'approche à l'atterrissage. Combinant des plans précédant le seuil, la surface d'approche est délimitée par :

- un bord intérieur de longueur 300 m, horizontal et perpendiculaire au prolongement de l'axe de la piste et précédant le seuil d'une distance de 60 m ;
- deux lignes qui, partant des extrémités du bord intérieur divergent uniformément sous un angle de 15% par rapport au prolongement de l'axe de la piste,
- un bord extérieur parallèle au bord intérieur.

Le bord intérieur est situé à la même altitude que le milieu du seuil.

Les pentes de la surface d'approche sont mesurées dans le plan vertical passant par l'axe de la piste. La première section inclinée a

une longueur de 3 000 m et une pente de 2%. La deuxième section inclinée a une pente de 2,5% pour une longueur de 3 600 m. et la dernière section est horizontale avec une longueur de 8 400 m.

Surface de transition

Surface complexe visant également à protéger les aéronefs en phase finale de la manœuvre d'approche à l'atterrissage, elle s'étend sur le côté de la bande et sur une partie du côté de la surface d'approche et qui s'incline vers le haut et vers l'extérieur jusqu'à la surface horizontale intérieure.

La surface de transition est délimitée par :

- un bord inférieur commençant à l'intersection du côté de la surface d'approche avec la surface horizontale intérieure et s'étendant sur le côté de la surface d'approche jusqu'au bord intérieur de cette dernière et, de là, le long de la bande, parallèlement à l'axe de la piste ;
- un bord supérieur situé dans le plan de la surface horizontale intérieure.

La pente de cette surface est de 14,3%.

Surface de montée au décollage

Cette surface, appelée aussi trouée de décollage, a pour objectif d'assurer la protection des aéronefs au décollage. Elle est délimitée par :

- un bord intérieur horizontal de 180 m de longueur, perpendiculaire à l'axe de la piste et situé à 60 m au-delà de l'extrémité de la piste ;
- deux côtés qui, partant des extrémités du bord intérieur divergent uniformément sous un angle de 12,5% par rapport à la route de décollage, pour atteindre une largeur définitive de 1 200 m, puis deviennent parallèles et le demeurent sur la longueur restante de la surface de montée au décollage;
- un bord extérieur horizontal, perpendiculaire à la route de décollage spécifiée.

La longueur totale de la trouée de décollage est de 15 000 m. Le bord intérieur est situé à la même altitude que le point le plus élevé du prolongement de l'axe de la piste entre l'extrémité de la piste et le bord intérieur.

La pente de la surface de montée au décollage est de 2%, mesurée dans le plan vertical passant par l'axe de la piste.

Surfaces complémentaires : Zone dégagée d'obstacles (OFZ)

Les surfaces en dessous des OFZ déterminent des espaces devant être impérativement libres de tout obstacle fixe autre que les aides à la navigation aérienne à monture légère et frangible qui doivent nécessairement se trouver à proximité de la piste en raison de leur fonction. Elles sont associées aux pistes exploitées aux instruments avec approche de précision.

La piste 21 étant exploitée avec approche de précision, le tracé de ces surfaces complémentaires pour ce QFU se présente comme dans le plan de surfaces de dégagement d'obstacles joint.

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

Surface intérieure d'approche

Cette surface rectangulaire est délimitée par un bord intérieur situé à 60 m au-delà de l'extrémité de la piste, au même endroit que le bord intérieur de la surface d'approche, mais dont la longueur propre est de 120 m centrée sur l'axe de la piste. Elle s'élève à une hauteur de 900 m au-dessus de la piste considérée avec une pente de 2%. Le bord extérieur est parallèle au bord intérieur.

Surface d'atterrissage interrompu

La surface d'atterrissage interrompu sera délimitée par :

- un bord intérieur horizontal de 120 m de largeur centrée sur l'axe de la piste perpendiculairement à celui-ci, et situé à 1 800 m en aval du seuil;
- par deux côtés qui, partant des extrémités du bord intérieur, divergent uniformément sous un angle de 10%, par rapport au plan vertical passant par l'axe de la piste;
- par un bord extérieur parallèle au bord intérieur et situé dans le plan de la surface horizontale intérieure.

La pente de la surface d'atterrissage interrompu est de 3,33% dans le plan vertical passant par l'axe de la piste.

Le bord intérieur est situé à l'altitude de son point d'intersection avec l'axe de la piste.

Surface intérieure de transition

La surface intérieure de transition est délimitée par :

- un bord inférieur commençant à l'extrémité de la surface intérieure d'approche et s'étendant sur le côté ei jusqu'au bord intérieur de cette surface, et de là le long de la bande parallèlement à l'axe de piste jusqu'au bord intérieur de la surface d'atterrissage interrompu, et s'élevant ensuite sur le côté

de la surface d'atterrissage interrompu jusqu'au point d'intersection de ce côté avec la surface horizontale intérieure et,

- un bord supérieur situé dans le même plan que la surface horizontale intérieure.

Cette surface est inclinée vers le haut sur une pente de 33,3 %.

La ligne d'intersection avec la surface d'atterrissage interrompu s'évase vers l'extérieur avec un évasement de 10%.

Article 5 : Compte tenu des considérations opérationnelles liées à l'efficacité et à la sécurité de l'exploitation aérienne, une autre surface dite **surface horizontale extérieure** est établie. Cette surface s'évase horizontalement vers l'extérieur sur un rayon de 15 000 m à partir du centre de l'aéroport et s'élève à la fois à plus de 30 m au-dessus du niveau local du sol et à plus de 150 m au-dessus de l'altitude de l'aérodrome.

Article 6 : L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile doit être prévenue par écrit avec accusé de réception, de tout projet de construction de structure élevée qui ferait saillie au-dessus de cette surface, de sorte que l'autorité puisse procéder à une étude des implications possibles de ces projets sur le plan aéronautique, en vue de réduire les risques inhérents à ces ouvrages sur la sécurité de la navigation aérienne.

TITRE IV : INTERDICTION

Article 7 : Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain ou un terrain immergé auquel s'applique le présent arrêté, un bâtiment, ouvrage ou objet, ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le sommet dépasserait le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces visées à l'article 4.

Article 8 : Lorsque, sur un terrain visé par le présent arrêté, la végétation croît au-delà du niveau des surfaces visées à l'article 4, le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut prescrire au propriétaire ou à l'occupant du terrain d'enlever l'excédent de végétation.

Article 9 : Le propriétaire ou l'occupant d'un terrain auquel s'applique le présent arrêté ne doit permettre qu'on y dépose des déchets, matières ou substances pouvant être consommés par les oiseaux ou étant de nature à les attirer.

TITRE V : RESTRICTION D'UTILISATION

Article 10: Nonobstant toute autre disposition du présent arrêté, aucun terrain, ni plan d'eau situé à l'intérieur de toute zone établie par le présent arrêté ne pourra être utilisé de manière à :

- créer des interférences électriques avec des signaux de navigation ou des communications radio entre l'aéroport et les aéronefs ;
- rendre difficile, pour les pilotes, la distinction entre les feux d'aéroport et les feux non aéronautiques ;
- éblouir les pilotes qui utilisent l'aéroport ;
- diminuer la visibilité au voisinage de l'aéroport ;
- créer un risque de collision avec des oiseaux ;
- mettre en danger, d'une manière quelconque, les aéronefs qui utilisent l'aéroport ou ;
- gêner les atterrissages, décollages et autres évolutions de ces aéronefs.

TITRE VI : UTILISATION NON CONFORMES

Article 11: Le propriétaire de toute structure ou de tout arbre existant et non conforme est, par le présent paragraphe, requis d'autoriser l'installation, l'utilisation et l'entretien des marques et des feux que le gestionnaire de l'aéroport jugera nécessaires pour signaler la présence de cet obstacle aux pilotes des aéronefs qui évoluent au voisinage de l'aéroport.

TITRE VII : AUTORISATIONS

Article 12: Aucun changement matériel ne sera apporté à l'utilisation des terrains, aucune structure ne sera érigée ou installée d'une manière quelconque, et aucun arbre ne sera planté dans les zones créées par le présent arrêté, à moins qu'une autorisation à cet effet n'ait été demandée et obtenue. Chaque demande d'autorisation indiquera le but recherché, et sera suffisamment explicite pour permettre de déterminer si le mode d'utilisation, la structure ou l'arbre seront conformes aux dispositions du présent arrêté.

Article 13: Si cette mesure est jugée utile pour atteindre l'objectif du présent arrêté, et ce, d'une manière raisonnable, toute autorisation ou dérogation accordée peut être subordonnée à l'obligation, pour le

propriétaire de la structure ou de l'arbre en question, d'installer, d'utiliser et d'entretenir à ses frais les marques et feux qui se révéleront nécessaires.

TITRE VIII : SANCTIONS

Article 14 : Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 5.000.000 FCFA.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende de 10.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de trois (03) mois ou l'une de ces deux (02) peines seulement.

TITRE IX : MISE EN APPLICATION

Article 15 : Le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publié au Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le **03 OCT. 2016**

Ampliations :

- Présidence de la République -----1
- Primature-----1
- Tous Ministères-----36
- S.G.G-----
- ANAC-----
- J.O-----



Gaoussou TOURE