



MINISTRE DES TRANSPORTS

# AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 23 DEC. 2022

DECISION N° 009790 /ANAC/DTA/DSNAA portant adoption de l'amendement n°00 du guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire « GUID-AGA-6118 »

## LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- 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° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé, (ANAC) ;
- 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° 2022-160 du 09 mars 2022 portant modification des articles 7, 9, et 10 du 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 l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 41/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la certification des aérodromes, dénommé RACI 6003 ;
- Vu l'Arrêté n° 44/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes, dénommé RACI 6001 ;

**Sur** proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

**DECIDE:**

**Article 1:   Objet**

La présente décision adopte l'édition 1 du guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire « GUID-AGA-6118 »

**Article 2:   Champ d'application**

Le GUID-AGA-6118 s'applique à tout exploitant d'aérodrome ainsi qu'à tout fournisseur de services de la navigation aérienne dans le cadre de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire.

**Article 3:   Portée**

Le GUID-AGA-6118 a pour objet de fournir à l'exploitant d'aérodrome, des orientations en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire.

**Article 4:   Mise en œuvre**

Le Directeur de la Sécurité de Navigation Aérienne et des Aéroports et le Directeur du Transport Aérien sont responsables chacun en ce qui le concerne de l'application de la présente décision.

**Article 5:   Entrée en vigueur**

La présente décision prend effet à compter de sa date de signature. Elle abroge toutes les dispositions antérieures, notamment la décision n°1958 du 20 juin 2014 portant amendement n°0, Edition n°1 du guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire « RACI 6105 » et la décision n°1960 du 20 juin 2014 portant amendement n°0, Edition n°1 du guide relatif à l'exécution de travaux sur les aérodromes « RACI 6107 ».

Elle entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



**Sinaly SILUE**

**PJ :** Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire « GUID-AGA-6118 »

**Ampliation**

- Toutes Directions
- SODEXAM
- AERIA
- ASECNA
- SDIDN (Q-Pulse et site Web de l'ANAC)



MINISTRE DES TRANSPORTS  
**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE  
DE CÔTE D'IVOIRE**

**NOTE D'ACCOMPAGNEMENT**

EDITION N°1, AMENDEMENT N°0

DU

**GUIDE RELATIF A LA MAINTENANCE DE L'AIRE DE MOUVEMENT  
« GUID-AGA-6118 »**

L'amendement n°0 du GUID-AGA-6118 est une nouvelle édition (1<sup>ère</sup> édition). Elle est applicable à compter de sa date de signature.



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE  
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : GUID-AGA-6118

**GUIDE RELATIF A LA  
COORDINATION EN CAS DE  
MODIFICATIONS DE  
L'ENVIRONNEMENT DE  
L'EXPLOITATION  
AEROPORTUAIRE**

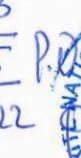
**« GUID-AGA-6118 »**

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

1ère édition - Mai 2022

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## PAGE DE VALIDATION

	NOMS ET PRENOMS	FONCTION	DATE /VISA
REDACTION	GOUETOU Gokou Bernard	Chef de Service Documentation Technique et Données sur le Sécurité des Aérodromes	23 05 2022  
	KOUAME Dongo Edgar	Chef de Service Sécurité des Aérodromes	23 05 2022  
VALIDATION	Konan KOFFI	Président du comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile	24/10/2022  Président du Comité de Travail Relatif à la Réglementation de la Sécurité et la Sûreté de l'Aviation Civile
APPROBATION	Sinaly SILUE	Directeur Général	23.12.22  



## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMEN-DEMENT	DATE D'AMENDEMENT	N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMEN-DEMENT	DATE D'AMENDEMENT
i	2	23/03/2022	1	23/03/2022	6-10	2	23/05/2022	1	23/05/2022
ii	2	23/05/2022	1	23/05/2022	6-11	2	23/05/2022	1	23/05/2022
iii	2	23/05/2022	1	23/05/2022	6-12	2	23/03/2022	1	23/03/2022
iv	2	23/05/2022	1	23/05/2022	6-13	2	23/05/2022	1	23/05/2022
v	2	23/05/2022	1	23/05/2022	6-14	2	23/05/2022	1	23/05/2022
vi	2	23/05/2022	1	23/05/2022	6-15	2	23/05/2022	1	23/05/2022
vii	2	23/05/2022	1	23/05/2022	6-16	2	23/05/2022	1	23/05/2022
viii	2	23/05/2022	1	23/05/2022	6-17	2	23/05/2022	1	23/05/2022
ix	2	23/05/2022	1	23/05/2022	7-1	2	23/05/2022	1	23/05/2022
x	2	23/05/2022	1	23/05/2022	7-2	2	23/05/2022	1	23/05/2022
1-1	2	23/05/2022	1	23/05/2022	7-3	2	23/05/2022	1	23/05/2022
1-2	2	23/05/2022	1	23/05/2022	7-4	2	23/05/2022	1	23/05/2022
2-1	2	23/05/2022	1	23/05/2022	7-5	2	23/05/2022	1	23/05/2022
2-2	2	23/05/2022	1	23/05/2022	7-6	2	23/05/2022	1	23/05/2022
3-1	2	23/05/2022	1	23/05/2022	7-7	2	23/05/2022	1	23/05/2022
3-2	2	23/05/2022	1	23/05/2022	7-8	2	23/05/2022	1	23/05/2022
3-3	2	23/05/2022	1	23/05/2022	7-9	2	23/05/2022	1	23/05/2022
4-1	2	23/05/2022	1	23/05/2022	8-1	2	23/05/2022	1	23/05/2022
4-2	2	23/05/2022	1	23/05/2022	8-2	2	23/05/2022	1	23/05/2022
5-1	2	23/05/2022	1	23/05/2022	8-3	2	23/05/2022	1	23/05/2022
5-2	2	23/05/2022	1	23/05/2022	8-4	2	23/05/2022	1	23/05/2022
6-1	2	23/05/2022	1	23/05/2022	8-5	2	23/05/2022	1	23/05/2022
6-2	2	23/05/2022	1	23/05/2022	8-6	2	23/05/2022	1	23/05/2022
6-3	2	23/05/2022	1	23/05/2022	Anx-1	2	23/05/2022	1	23/05/2022
6-4	2	23/05/2022	1	23/05/2022	Anx-2	2	23/05/2022	1	23/05/2022
6-5	2	23/05/2022	1	23/05/2022	Anx-3	2	23/05/2022	1	23/05/2022
6-6	2	23/05/2022	1	23/05/2022					
6-7	2	23/05/2022	1	23/05/2022					
6-8	2	23/05/2022	1	23/05/2022					
6-9	2	23/05/2022	1	23/05/2022					





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à la coordination en cas de modifications  
de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire

« GUID-AGA- 6118 »

Edition 01  
Date : 23/05/2022  
Amendement 00  
Date : 23/05/2022

## TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendements</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i>
		- <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
Edition 01 / Amendement 00	<p>Création du document</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Prise en compte des dispositions de la procédure de maîtrise des documents référencée « PROC-ORG-1500 ».</li><li>▪ Fusion du RACI 6105 et du RACI 6107</li><li>▪ Prise en compte de la 3<sup>e</sup> édition du PANS-AGA</li></ul>	



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## ABREVIATIONS

AIP	Publication d'Information Aéronautique
AIS	Air Traffic Services
ANAC	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
ANSP	Fournisseur des Services de la Navigation Aérienne
ATIS	Service d'Information de Trafic Aérien
ATS	Service de la circulation aérienne
CAP	Aérodromes et Aéroports ouverts à la Circulation Publique
CAT I	Catégorie 1
CNS	Communication, Navigation, Surveillance
ILS	Système d'atterrissage aux instruments ( <i>Instrument landing system</i> )
LVP	Procédures d'exploitation par Faible Visibilité
MET	Météorologie aéronautique
NOTAM	Avis aux Avionneurs
OFZ	Zone dégagée d'obstacles ( <i>Obstacle free zone</i> )
PAPI	Indicateur de Pente d'Approche
PPA	Prévention du Péril Animalier
RESA	Aire de Sécurité d'Extrémité de Piste
RVR	Portée visuelle de piste
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SLI	Sauvetage et lutte contre l'incendie
SSLIA	Services Sauvetage et Lutte contre l'Incendie d'Aéronefs
WIP	Travaux en cours ( <i>Works in Progress</i> )



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

### LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6001	ANAC	Règlement aéronautique de côte d'ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes	8ème édition	Août 2020
RACI 5007	ANAC	Règlement aéronautique de côte d'ivoire relatif aux services d'information aéronautique	8ème édition	Juin 2020
RACI 6105	ANAC	Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire	1ère édition	Juin 2014
RACI 6107	ANAC	Guide relatif à l'exécution de travaux sur les aérodromes	1ère édition	Juin 2014

---

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## LISTE DE DIFFUSION

Code	Direction/Sous-Direction/Service de l'ANAC	Support de diffusion	
		Papier	Electronique
DG	Direction Générale		X
DSSC	Direction de la Sécurité et du Suivi de la Conformité		X
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		X
DSF	Direction de la Sécurité et de la Facilitation		X
DAAF	Direction des Affaires Administratives et Financières		X
DSNAA	Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports		X
DTA	Direction du Transport Aérien	X	X
SDIDN	Sous-Direction de l'informatique et de la Documentation Numérique		X

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## TABLE DES MATIERES

	PAGE
<b>PAGE DE VALIDATION</b> .....	<b>i</b>
<b>LISTE DES PAGES EFFECTIVES</b> .....	<b>ii</b>
<b>INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS</b> .....	<b>iii</b>
<b>TABLEAU DES AMENDEMENTS</b> .....	<b>iv</b>
<b>TABLEAU DES RECTIFICATIFS</b> .....	<b>v</b>
<b>ABREVIATIONS</b> .....	<b>vi</b>
<b>LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE</b> .....	<b>vii</b>
<b>LISTE DE DIFFUSION</b> .....	<b>viii</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>ix</b>
<b>Chapitre 1 DEFINITIONS</b> .....	<b>1-1</b>
<b>Chapitre 2 GENERALITES</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 Contexte.....	2-1
2.2 Objet.....	2-1
2.3 Champ d'application.....	2-1
2.4 Répartition des rôles.....	2-2
2.4.1 L'exploitant d'aérodrome.....	2-2
2.4.2 Les fournisseurs de services.....	2-2
<b>Chapitre 3 : PRINCIPES GENERAUX EN CAS DE MODIFICATIONS</b> .....	<b>3-1</b>
3.1 La conformité réglementaire.....	3-1
3.2 Les différentes phases de la gestion des modifications.....	3-2
3.2.1 Modification à l'initiative de l'exploitant d'aérodrome.....	3-2
3.2.2 Modification à l'initiative du prestataire de services de navigation aérienne.....	3-3
<b>Chapitre 4 : COORDINATION DES MODIFICATIONS</b> .....	<b>4-1</b>
4.1 Les réunions de programmation.....	4-1
4.2 La coordination opérationnelle régulière.....	4-2
4.3 La coordination exceptionnelle.....	4-2
4.4 La coordination en temps réel.....	4-2
<b>Chapitre 5 : LA DEMARCHE SECURITE</b> .....	<b>5-1</b>
5.1 Modifications initiées par les exploitants d'aérodrome.....	5-1
5.1.1 Aérodromes dotés d'un certificat d'aérodrome.....	5-1
5.1.2 Aérodromes non dotés de certificat d'aérodrome.....	5-1
5.2 Changements initiés par le prestataire de services de la navigation aérienne.....	5-2
<b>Chapitre 6 Règles techniques de sécurité</b> .....	<b>6-1</b>
6.1 Restrictions liées à l'aire de mouvement.....	6-1
6.1.1 Considérations générales.....	6-1
6.1.2 Travaux à proximité des pistes.....	6-2
6.1.3 Travaux à proximité des voies de circulation.....	6-6
6.1.4 Travaux à proximité des aides à la navigation aérienne.....	6-7

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

6.1.5	Conditions de faible visibilité (LVP) .....	6-9
<b>6.2</b>	<b>Balissage et signalisation .....</b>	<b>6-10</b>
6.2.1	Considérations générales .....	6-10
6.2.2	Signalisation .....	6-10
6.2.3	Isolement de la zone de travaux .....	6-11
6.2.4	Balissage des zones inutilisables.....	6-12
6.2.5	Cas particulier d'une piste fermée .....	6-15
6.2.6	Cas particulier d'un seuil décalé temporaire ou d'une réduction de piste .....	6-16
<b>Chapitre 7</b>	<b>Phase préparatoire des travaux.....</b>	<b>7-1</b>
<b>7.1</b>	<b>Coordination entre les operateurs .....</b>	<b>7-1</b>
7.1.1	Identification de correspondants pour chaque opérateur.....	7-1
7.1.2	Principes généraux à considérer .....	7-2
7.1.3	Suivi des travaux.....	7-3
<b>7.2</b>	<b>Planification de la réalisation des travaux.....</b>	<b>7-4</b>
<b>7.3</b>	<b>Evaluation de l'impact sur la sécurité aéroportuaire.....</b>	<b>7-4</b>
<b>7.4</b>	<b>Information aéronautique .....</b>	<b>7-6</b>
<b>7.5</b>	<b>Circulation des véhicules et personnel .....</b>	<b>7-7</b>
7.5.1	Contrôles d'accès .....	7-7
7.5.2	Accès à la zone de travaux .....	7-8
7.5.3	Règles de circulation au sol et de communication.....	7-8
7.5.4	Aires de stationnement et d'utilisation des véhicules .....	7-9
<b>Chapitre 8</b>	<b>Réalisation des travaux.....</b>	<b>8-1</b>
<b>8.1</b>	<b>Suivi des travaux .....</b>	<b>8-1</b>
<b>8.2</b>	<b>Gestion et contrôle des débris et gravats.....</b>	<b>8-2</b>
<b>8.3</b>	<b>Inspection de l'aire de mouvement.....</b>	<b>8-2</b>
<b>8.4</b>	<b>Mise à jour de l'information aéronautique .....</b>	<b>8-3</b>
<b>8.5</b>	<b>Vérification avant remise en service .....</b>	<b>8-4</b>
8.5.1	Responsabilités de l'opérateur.....	8-4
8.5.2	Cas d'intervention de l'ANAC.....	8-4
<b>8.6</b>	<b>Retour d'expérience après travaux .....</b>	<b>8-5</b>
<b>Annexe 1</b>	<b>: EXPLOITATION SUR PISTE DE LONGUEUR RÉDUITE.....</b>	<b>Anx1-1</b>
<b>Annexe 2</b>	<b>: PROCÉDURES DE CONTRÔLE DE CHANTIER.....</b>	<b>Anx2-1</b>
<b>Annexe 3</b>	<b>: Liste de vérification des thèmes et mesures de sécurité lors de travaux aéroportuaires .....</b>	<b>Anx3-1</b>

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## CHAPITRE 1 DEFINITIONS

Dans le cadre de ce guide, on entend par :

- **sécurité**, la sécurité découlant de l'aménagement, du fonctionnement et de l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs ;
- **fournisseur de services** :
  - les exploitants d'aérodrome,
  - les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS, CNS, MET et/ou AIS)
  - les sociétés d'assistance en escale,
  - les exploitants d'aéronefs,
  - les organismes de maintenance,
  - les organismes de formation,
  - les sociétés d'avitaillement en carburant,
  - les organisations responsables de la définition de types et/ou de la construction d'aéronefs.
- **opération**, toute action ayant un impact sur la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome. Dans le cadre de ce guide, les opérations sont différenciées entre « **les opérations courantes** » et « **les opérations spécifiques** » ;
- **opérations courantes**, toutes les opérations de courte durée ou récurrentes :
  - qui font l'objet de modes opératoires ou de procédures définis et formalisés entre l'exploitant d'aérodrome et les prestataires de services (l'impact chez l'autre prestataire est alors considéré comme connu)
  - et qui sont mis en œuvre sans difficulté et font l'objet d'un retour d'expérience régulier, approprié et conjoint entre ces mêmes prestataires (l'impact chez l'autre prestataire est alors considéré comme maîtrisé).

Il peut s'agir par exemple, des opérations de fauchage et de balayage des aires, ainsi que des petits travaux d'entretien de la



piste, des voies de circulation, du balisage, des panneaux de signalisation aéronautique, des équipements de radionavigation, des réseaux énergie. Si l'impact de l'opération est connu mais n'a pas encore fait l'objet d'un retour d'expérience suffisant, il ne peut être considéré comme maîtrisé. Dès lors, les modes opératoires sont revus et évalués systématiquement et conjointement entre les deux prestataires.

Par ailleurs, toute modification du mode opératoire ou de la procédure commune fait l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité spécifique : l'ensemble des paragraphes du présent guide s'applique.

- **opération spécifique**, toute opération autre qu'une opération courante notamment :
  - tout changement modifiant les caractéristiques des infrastructures, des équipements ou des installations situées sur les aires de mouvement ;
  - toute opération modifiant des éléments du certificat d'aérodrome ;
  - toute opération dont le mode opératoire n'est pas connu et ayant un impact sur l'exploitation du trafic aérien ;
  - toute opération significative sur les réseaux (énergie, télécommunications, thermique).
- **opérateur**, à la fois l'exploitant d'aérodrome et les fournisseurs de services ;
- **entrepreneur**, les services de l'opérateur chargés des travaux, ainsi que d'éventuels sous-traitants de ce même opérateur ;

Les termes « **fermeture** » et « **fermé(e)** » seront utilisés pour désigner la suspension des opérations sur la piste, une voie de circulation ou toute zone de la plateforme.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## CHAPITRE 2 GENERALITES

### 2.1 Contexte

La mise en place et la réalisation de travaux et plus généralement de toute intervention sur l'aire de mouvement d'une plateforme aéroportuaire peuvent mener à une dégradation des conditions d'exploitation et faire apparaître des situations dangereuses. Afin de minimiser les conséquences de ces opérations sur l'exploitation de l'aérodrome, diverses mesures et précautions doivent être prises pour maintenir la sécurité.

### 2.2 Objet

Le présent guide contient les principales directives relatives aux actions de coordination entre l'exploitant d'aérodrome et les autres prestataires de services, plus particulièrement entre celui-ci et le prestataire de services de la navigation aérienne (ANSP). Il a pour objet de fournir des outils et des méthodes relatifs aux actions de coordination, lesquelles doivent être adaptées à la situation et aux caractéristiques propres à chaque aérodrome.

Il présente les principes permettant de rester en conformité avec la réglementation et souligne certains points sensibles sur lesquels toutes les entités concernées par des travaux sur l'aérodrome doivent apporter une attention particulière.

### 2.3 Champ d'application

Le présent guide s'adresse à tout fournisseur de services agissant sur une plateforme aéroportuaire, notamment l'exploitant d'aérodrome, les prestataires de services de la navigation aérienne, les sociétés d'assistance en escale, etc. ainsi que leurs sous-traitants.

L'ensemble des recommandations présentées dans ce guide se rapporte directement à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome et ne saurait en aucun cas remplacer les dispositions liées au respect de la sûreté et du code du travail, en particulier au respect de l'hygiène, de la sécurité et des conditions de travail.

Les règles techniques de sécurité peuvent également être appliquées par toute personne, service ou organisme effectuant des essais, études ou expérimentations sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, que ce soit pour le compte de l'exploitant d'aérodrome, l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ou toute autre entité.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## 2.4 Répartition des rôles

### 2.4.1 L'exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome assure la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation et la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services d'un ou plusieurs aérodromes en fonction des tâches qui lui incombent. Il exploite l'aérodrome dans les conditions fixées par les documents réglementaires appropriés (Cahier des charges de concessions aéroportuaires ou conventions établies, Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire, etc.). Pour assurer ses missions, il est nécessaire que l'exploitant d'aérodrome ait connaissance de toutes les opérations susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité.

Dans le cadre de travaux, l'exploitant d'aérodrome respectera les dispositions réglementaires en matière de travaux aéroportuaires qui lui incombent et coordonnera avec les autres fournisseurs de services. Il peut sous-traiter l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie des ouvrages, installations, matériels et services concédés. Dans ce cas, il reste néanmoins responsable de l'accomplissement de toutes ses obligations

### 2.4.2 Les fournisseurs de services

Les fournisseurs de services fournissent les services conformément à la réglementation en vigueur. Dans ce cadre, les différents fournisseurs de services sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de la sécurité des opérations. Ainsi, il est nécessaire que le fournisseur de services ait connaissance de toutes les opérations susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité.

Les fournisseurs de services doivent respecter les dispositions réglementaires en matière de travaux aéroportuaires qui leur incombent et se doivent de coordonner avec l'exploitant d'aérodrome. Ils peuvent sous-traiter l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie des ouvrages, installations, matériels et services concédés. Dans ce cas, ils restent néanmoins responsables de l'accomplissement de toutes leurs obligations.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

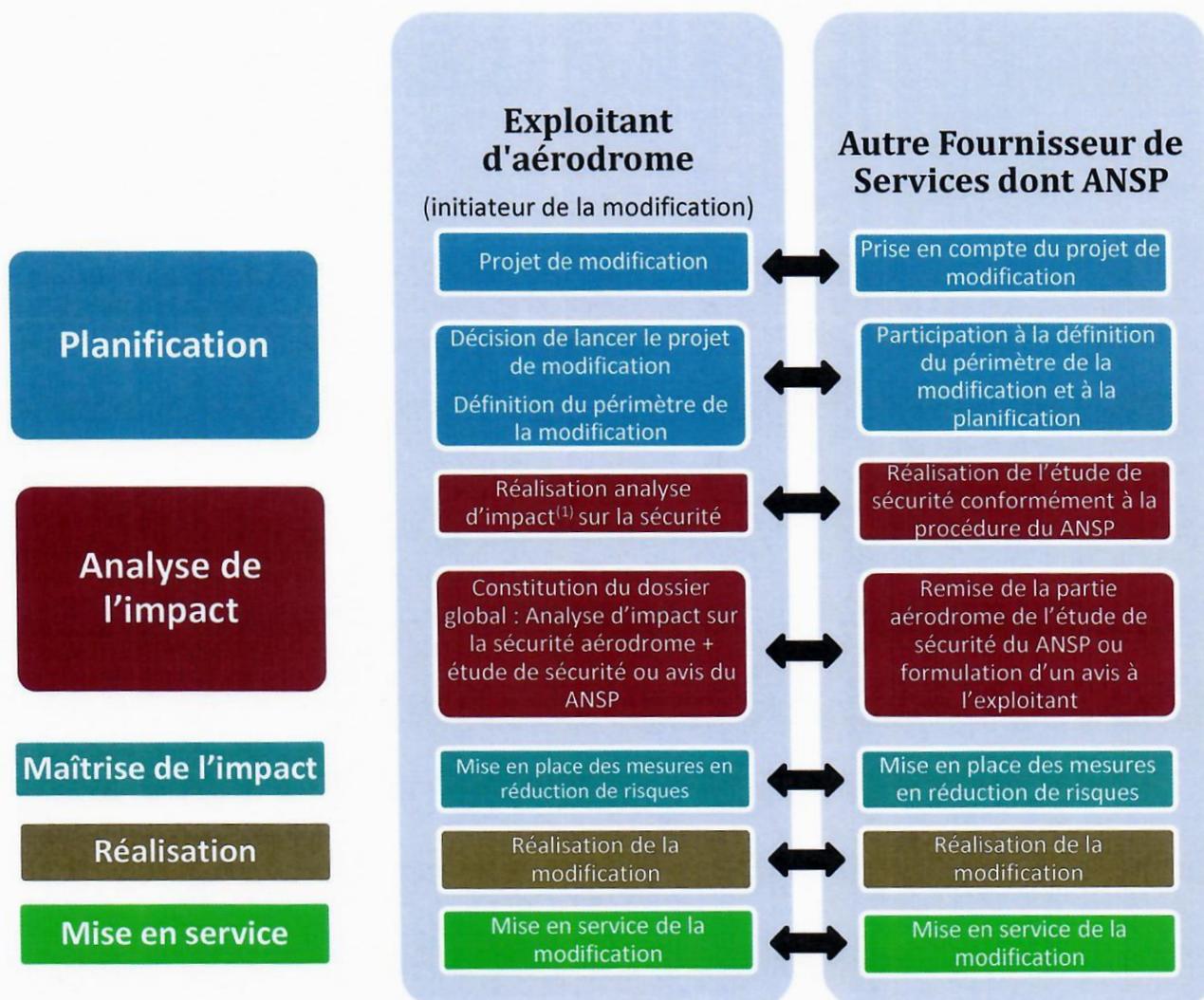
## CHAPITRE 3 : PRINCIPES GENERAUX EN CAS DE MODIFICATIONS

### 3.1 La conformité réglementaire

L'exploitant d'aérodrome, le prestataire de services de la navigation aérienne ou tout autre prestataire de service initiant une modification susceptible d'avoir un impact sur l'exploitation de l'aérodrome, s'assure de la conformité de cette dernière au regard de la réglementation en vigueur. Il soumet à l'ANAC l'ensemble des documents techniques nécessaires demandés dans le cadre du suivi des conditions d'exploitation de la plateforme et/ou du suivi du certificat/homologation d'aérodrome.

## 3.2 Les différentes phases de la gestion des modifications

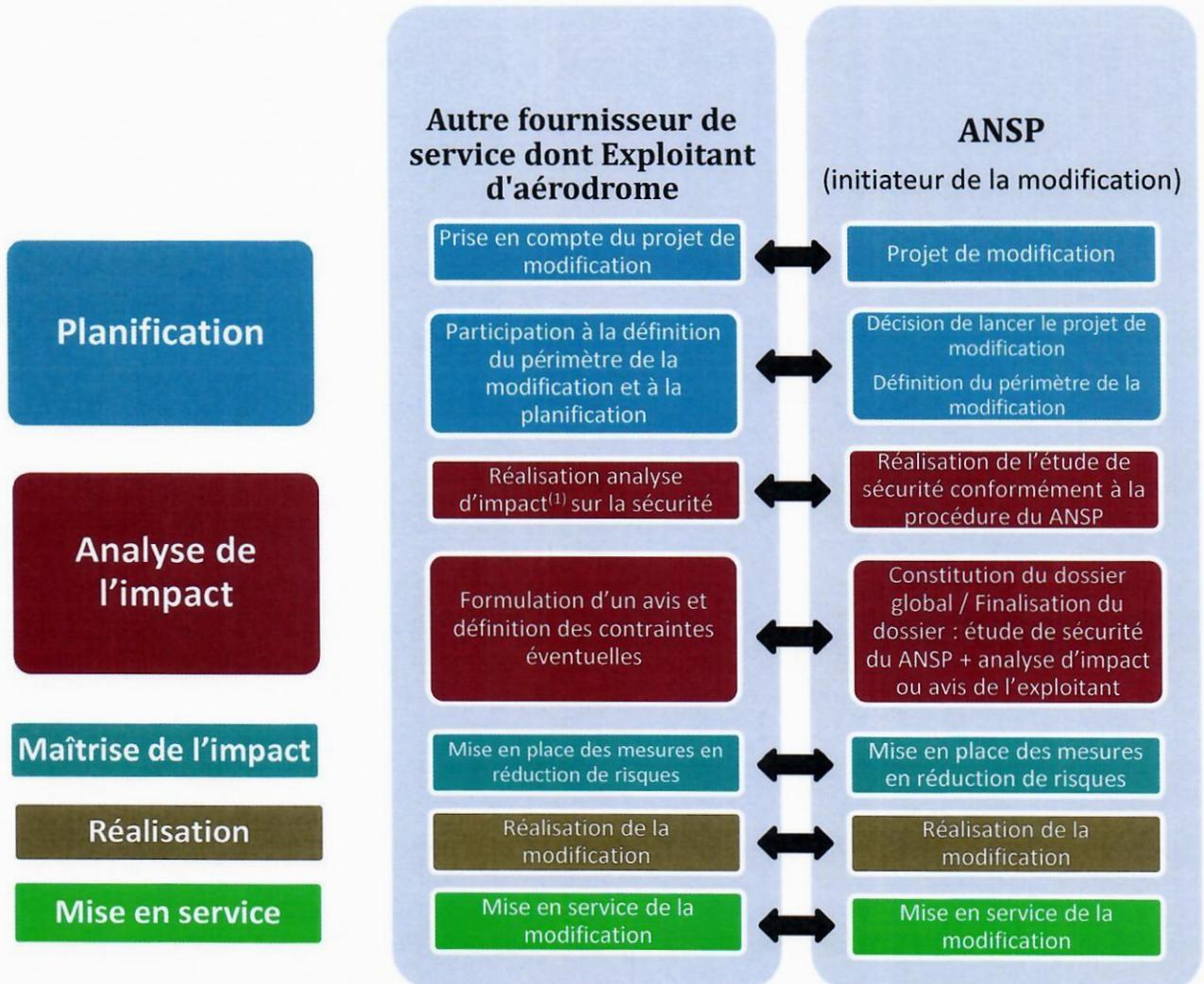
### 3.2.1 Modification à l'initiative de l'exploitant d'aérodrome



<sup>(1)</sup> Peut être réalisée sous différentes formes : réunions, brainstorming, ...

↔ : Coordination

### 3.2.2 Modification à l'initiative du prestataire de services de navigation aérienne



<sup>(1)</sup> Peut être réalisée sous différentes formes : réunions, brainstorming, ...

↔ : Coordination

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## CHAPITRE 4 : COORDINATION DES MODIFICATIONS

### 4.1 Les réunions de programmation

Une réunion de programmation où l'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de la navigation aérienne présentent, chacun pour ce qui le concerne, les modifications et travaux planifiés, est tenue au moins une fois par an.

En tant que de besoin, elle peut également être tenue sur demande des services de l'exploitant d'aérodrome ou du prestataire de services de la navigation aérienne.

Cette réunion a pour objectifs :

- d'effectuer un bilan des opérations passées et de vérifier la bonne application des procédures définies en commun ;
- de présenter les modifications ou travaux prévus au cours des deux ou trois années à venir tant par l'exploitant d'aérodrome que par le prestataire de services de la navigation aérienne et, si possible, de désigner les points de contact et responsables concernés ;
- de coordonner le phasage des travaux ou des modifications qui pourraient être programmés par l'exploitant d'aérodrome ou par le prestataire de services de la navigation aérienne, soit pour bénéficier de conditions plus favorables (périodes de fermeture de piste ou d'arrêt d'un équipement de radionavigation par exemple), soit pour examiner certaines contraintes (compatibilité) entre les différents travaux prévus aux mêmes périodes sur l'aérodrome, soit pour analyser et limiter les effets sur l'exploitation des modifications envisagées (par exemple en étudiant d'éventuelles alternatives moins pénalisantes ou en regroupant dans le temps des actions qui auraient un impact similaire) et pour coordonner les dates de réalisation;
- d'identifier en amont les éventuelles difficultés d'exploitation ;
- de définir éventuellement, certaines actions préalables à la mise en œuvre de certaines modifications ou travaux, de prévoir des études spécifiques et d'établir des échéanciers en conséquence ;
- de s'assurer, dans le cas de travaux, une fois ces derniers réalisés, que les conditions d'exercice des prestations de service de la navigation aérienne et de l'exploitant d'aérodrome ne soient pas dégradées.

 <p data-bbox="263 210 576 253">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="628 129 1152 174">Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p data-bbox="794 203 986 226">« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p data-bbox="1193 129 1295 152">Edition 01</p> <p data-bbox="1193 152 1369 174">Date : 23/05/2022</p> <p data-bbox="1193 174 1356 197">Amendement 00</p> <p data-bbox="1193 197 1369 219">Date : 23/05/2022</p>
---	--	--

## 4.2 La coordination opérationnelle régulière

Les services concernés de l'exploitant d'aérodrome et du prestataire de services de la navigation aérienne organisent régulièrement des réunions afin de coordonner l'ensemble des opérations qui entrent dans le champ d'application du paragraphe 2.2 du présent guide ainsi que les mesures de sécurité à mettre en œuvre. L'entité impactée (prestataire de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome) valide les mesures proposées la concernant au regard de sa capacité à les mettre en œuvre en toute sécurité.

## 4.3 La coordination exceptionnelle

Pour les opérations dont la programmation ne peut être réalisée selon les conditions ci-dessus, l'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de la navigation aérienne peuvent établir une procédure de coordination exceptionnelle. Sous réserve d'un préavis déterminé d'un commun accord, le prestataire à l'origine de la modification peut adresser à un service déterminé de l'autre prestataire une « fiche de travaux non programmés » décrivant l'intervention et les mesures de sécurité proposées.

Le prestataire sollicité valide ensuite les mesures proposées au regard de sa capacité à les mettre en œuvre et à les gérer et établit les consignes internes correspondantes.

## 4.4 La coordination en temps réel

Les interventions dont le caractère d'urgence ne permet pas de mettre en œuvre une des procédures de coordinations ci-dessus sont coordonnées en temps réel par l'exploitant d'aérodrome (par exemple par le cadre de permanence) avec le prestataire de services de la navigation aérienne (par exemple le commandant de permanence).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## CHAPITRE 5 : LA DEMARCHE SECURITE

### 5.1 Modifications initiées par les exploitants d'aérodrome

#### 5.1.1 Aérodomes dotés d'un certificat d'aérodrome.

Dans le cas de modifications ou travaux, conformément aux dispositions du Règlement relatif à la mise en place du SGS (Système de Gestion de la Sécurité) par les exploitants d'aérodomes, l'exploitant d'aérodrome évalue leur impact sur la sécurité aéroportuaire conformément au guide d'élaboration d'une analyse d'impact sur la sécurité aéroportuaire et au guide de mise en œuvre du SGS.

Dans certains cas, il est nécessaire que des études appropriées soient réalisées par le prestataire de services de la navigation aérienne. A titre d'exemple, la création d'une nouvelle voie de circulation ou l'accueil d'un nouvel aéronef demandant la mise en œuvre d'un cheminement spécifique nécessite aussi, au-delà des études menées par l'exploitant de l'aérodrome, des études appropriées sur les mouvements au sol des aéronefs, lesquelles sont menées par le prestataire de services de la navigation aérienne concerné.

Dans le cas où un exploitant d'aérodrome ou prestataire de services de navigation aérienne est amené à définir des mesures en réduction de risque applicables à l'autre prestataire, il fait valider ces mesures par ce dernier au regard de sa capacité à les mettre en œuvre en toute sécurité.

Une fois les mesures en réduction de risque validées, chaque prestataire s'assure de la mise en œuvre des mesures qui lui sont applicables.

#### 5.1.2 Aérodomes non dotés de certificat d'aérodrome.

Au-delà des réunions de concertation préalables et nécessaires avec le prestataire de services de la navigation aérienne et avec les autres prestataires ou tiers qui pourraient être concernés, il convient d'étudier systématiquement les conséquences que pourraient avoir les changements ou travaux projetés au regard de la sécurité en accord avec le guide d'élaboration d'une analyse d'impact sur la sécurité aéroportuaire. Sont particulièrement concernés :

- tous les travaux sur les aires de mouvements ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

- tous les travaux sur les réseaux enterrés ou toute intervention pouvant avoir un impact sur ces derniers (par exemple la création de tranchées pour des opérations de génie civil) ;
- toute création d'équipement ou d'installation nouvelle pouvant avoir une influence sur les aires de protection des moyens radioélectriques et météorologiques, les servitudes visuelles (tour de contrôle) ainsi que les servitudes aéronautiques (obstacles).

Dans le cas où un exploitant d'aérodrome ou prestataire de services de navigation aérienne est amené à définir des mesures en réduction de risque applicables à l'autre, il fait valider ces mesures par ce dernier au regard de sa capacité à les mettre en œuvre en toute sécurité.

## 5.2 Changements initiés par le prestataire de services de la navigation aérienne

Le terme « changement » est utilisé, pour ce qui concerne le prestataire de la navigation aérienne.

Dans le cadre de changements ayant un impact sur la gestion du trafic aérien, les études de sécurité sont effectuées suivant les dispositions de la procédure mise en œuvre par le prestataire de services de la navigation aérienne. Elles sont adressées à l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile.

Dans certains cas, il est nécessaire que des études appropriées soient réalisées par l'exploitant d'aérodrome.

A titre d'exemple, la mise en œuvre de travaux dans le cadre d'un changement initié par le prestataire de services de la navigation aérienne peut entraîner l'inaccessibilité temporaire de certaines zones de l'aire de manœuvre et nécessiter une étude par l'exploitant d'aérodrome de l'impact de cette inaccessibilité sur ses propres procédures (Procédures d'inspection de piste ...).

Dans le cas où un prestataire de services de la navigation aérienne ou exploitant d'aérodrome est amené à définir des mesures en réduction de risque applicables à l'autre, il fait valider ces mesures par ce dernier au regard de sa capacité à les mettre en œuvre en toute sécurité.

Une fois les mesures en réduction de risque validées, chaque prestataire s'assure de la mise en œuvre des mesures qui lui sont applicables.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## CHAPITRE 6 RÈGLES TECHNIQUES DE SÉCURITÉ

### 6.1 Restrictions liées à l'aire de mouvement

#### 6.1.1 Considérations générales

L'opérateur aéroportuaire est tenu de prévoir et respecter les dispositions réglementaires relatives aux dégagements aéronautiques, aux servitudes radioélectriques et aux obstacles, objets, installations ou matériel proches de l'aire de mouvement **dès la préparation et la planification des travaux** dans des zones pouvant interférer avec l'exploitation.

En effet, les véhicules, équipement, matériel et gravats dans le cadre de travaux constituent un danger important pour les aéronefs. Notamment il convient d'établir la planification des travaux en accord avec les catégories d'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

Ces règles s'appliquant également lors du cheminement des équipements, véhicules et personnels jusqu'à la zone de travaux, les opérateurs portent une attention particulière lors de l'étude et du choix de la route d'accès pour rester en conformité aux normes régissant les dégagements aéronautiques et les obstacles sur l'aire de mouvement (cf. § 7.5.2 du présent guide).

Du fait des forts enjeux de sécurité liés aux travaux sur l'aire de mouvement, il convient également de respecter les mesures générales suivantes :

- l'ensemble des conducteurs d'engins et personnels en charge des travaux est correctement informé des contraintes dues à l'emplacement des travaux et des procédures à suivre pour les respecter ;
- en complément de l'autorisation requise de la tour de contrôle de l'aérodrome pour circuler sur l'aire de manœuvre, les véhicules transportant des débris et gravats ne circulent pas sur les pistes et voies de circulation sans une autorisation spécifique de l'exploitant d'aérodrome, et tout objet tombé sur l'aire de mouvement et provenant du chantier est enlevé dès que possible ;
- les véhicules sont correctement signalés et balisés et munis

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

d'équipement radio selon les normes en vigueur, ou accompagnés de véhicules signalés et balisés et munis d'équipement radio sur l'aire de manœuvre ;

- l'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer immédiatement les services de circulation aérienne de tout changement concernant les travaux effectués à proximité de la piste afin que ces services puissent donner une information correcte aux pilotes en approche ou avant décollage, et ceci en complément de la procédure normale de diffusion d'information aéronautique.

Enfin, du fait des très fortes contraintes réglementaires présentées dans le cas de l'exécution de travaux à proximité de l'aire de mouvement pendant l'exploitation de l'aérodrome et des risques importants encourus lors du non-respect de ces normes, il est fortement recommandé de réaliser dans la mesure du possible ces travaux en dehors des heures d'exploitation de l'aérodrome. Dans ce cas, il convient d'apporter une attention particulière à l'inspection de l'aire de mouvement avant la reprise de l'exploitation, pour prévenir toute présence de débris et gravats pouvant endommager gravement les aéronefs (cf. §3.3 du présent guide).

## 6.1.2 Travaux à proximité des pistes

### 6.1.2.1 Travaux situés latéralement à la piste

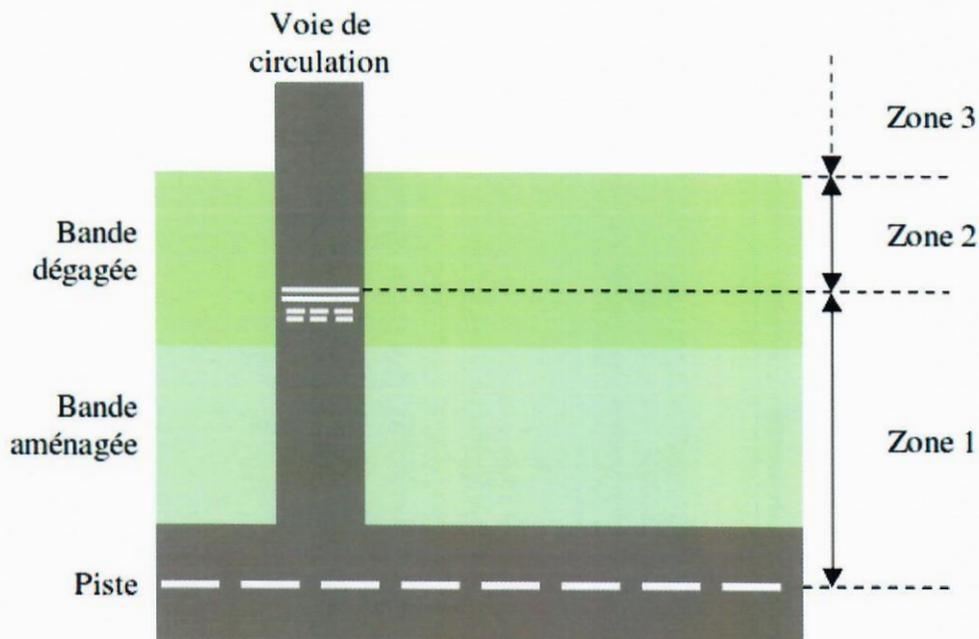
Réglementairement, une distinction est réalisée entre « objet mobile » et « objet fixe ». Ainsi, il convient de considérer dans le cas de travaux :

- comme « objet mobile » : tout agent et personnel, ainsi que tout véhicule facilement maniable (véhicules de fauchage, véhicules flyco, voitures...) pouvant, entre autres, dégager rapidement les zones de travaux sur demande du prestataire de services de circulation aérienne ;
- comme « objet fixe » : tout engin de chantier, matériel et entreposage de gravats, ainsi que les véhicules qui ne sont pas facilement maniables, conformément au point précédent.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

Ainsi, trois zones de travaux de chaque côté de la piste peuvent être différenciées (cf. Figure 1) :

- **Zone 1** : de l'axe de piste jusqu'à l'emplacement des points d'arrêt situés conformément à la figure 1 ci-dessous ;
- **Zone 2** : de l'emplacement du point d'arrêt à l'extrémité latérale de la bande de piste (Nota : cette zone n'existe pas pour les pistes exploitées en approche de précision CAT II/III) ;
- **Zone 3** : au-delà de l'extrémité latérale de la bande de piste.



**Figure 1 : Zones de travaux latéralement à la piste**

En premier lieu, comme rappelé au § 4.1.1, qu'un contact permanent doit être assuré avec le prestataire de services de circulation aérienne (lorsque celui-ci est présent) dans les conditions définies préalablement avec ce dernier.

Selon l'emplacement des travaux, il convient de respecter les restrictions suivantes lorsque la piste est en service :

- **Zone 1** : Seuls sont autorisés les objets mobiles (définis précédemment) en dehors de l'utilisation de la piste pour des opérations d'atterrissage et de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

décollage. Néanmoins, il convient de respecter les conditions suivantes :

- Une coordination particulière doit être mise en place avec le prestataire de services de circulation aérienne afin de prévoir le temps nécessaire à ces personnes et véhicules pour dégager la zone d'intervention. En cas d'absence d'un prestataire de services de circulation aérienne ou en dehors de ses horaires d'activité, ces interventions ne sont pas réalisées lorsque la piste est en service.
- Dans le cas de travaux importants imposant une intervention longue (supérieure à 24h) :
  - les travaux ne sont exécutés que sur un seul côté de la piste à la fois ;
  - les opérations (tranchées...) sont de dimensions et hauteur réduites, recouverte avant toute opération d'atterrissage et de décollage, et toute tranchée est comblée lors d'opération aérienne de nuit ;

Il est également souhaitable que les travaux ne soient réalisés que sous les conditions météorologiques suivantes : conditions VMC, piste sèche et vent traversier inférieur à 10 nœuds (19 km/h).

- **Zone 2** : Les objets mobiles sont autorisés y compris lors de l'utilisation de la piste pour des opérations d'atterrissage et de décollage, sous couvert de ne pas perturber le fonctionnement des aides radioélectriques et des équipements météorologiques.

Les objets fixes ne devraient pas être présents, mais peuvent être tolérés si :

- les opérations CAT I sont suspendues ;
- la piste n'est pas utilisée de nuit ;
- les conditions météorologiques suivantes sont respectées : conditions VMC, piste sèche et vent traversier inférieur à 10 nœuds.

Une analyse spécifique est réalisée afin de démontrer que ces objets ne constituent pas un danger pour les aéronefs, celle-ci pouvant aboutir

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

éventuellement à l'instauration de conditions supplémentaires aux trois conditions exposées ci-dessus.

- **Zone 3** : tout objet est autorisé sous couvert du respect des surfaces latérales de dégagement (et OFZ pour les approches de précision), des servitudes radioélectriques et des servitudes des équipements météorologiques.

Dans le cas où il est impossible de respecter les restrictions précédentes (en particulier les restrictions d'exploitation), il peut être nécessaire de fermer la piste ou de restreindre les interventions de travaux en dehors des horaires d'exploitation de la piste afin de se conformer aux normes appliquées.

#### 6.1.2.2 Travaux à proximité des extrémités de piste

##### 6.1.2.2.1 Règles générales

Une attention particulière est à apporter quant à la tenue et à l'emplacement de travaux à proximité des extrémités de piste du fait des risques importants liés à la présence d'engins et plus généralement de tout obstacle proche des trajectoires de décollage et d'atterrissage

Il convient donc en premier lieu de respecter les surfaces de dégagements aéronautiques, les servitudes radioélectriques, les servitudes des équipements météorologiques et des aides visuelles. Ainsi toute intervention devra se situer à minima en dehors de la bande de piste.

Il convient de vérifier qu'aucun engin, matériel ou entreposage des gravats ne perce les trouées d'atterrissage et de décollage, notamment les OFZ pour les pistes avec approche de précision, conformément au RACI 6001 chapitre - 4.

Dans le cas où il est impossible de respecter les restrictions précédentes (en particulier les trouées de décollage et/ou d'atterrissage), il peut être

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

nécessaire de mettre en place un seuil décalé temporaire (lorsque seule la trouée d'atterrissage est percée) ou de neutraliser une partie de la piste (lorsque la trouée de décollage est également percée) afin de se conformer aux normes appliquées.

#### 6.1.2.2.2 Mise en place d'un seuil décalé temporaire et réduction de piste

Du fait de la dangerosité opérationnelle accrue lors de travaux à proximité du seuil de piste qui nécessite la mise en place d'un seuil décalé temporaire ou une réduction de piste, il est impératif de respecter rigoureusement les consignes de balisage et de signalisation décrites dans le §6.2.6 de ce guide. Une attention particulière est également apportée à l'information aéronautique (cf. § 7.4).

Ainsi, il convient d'analyser les risques induits sur les décollages et atterrissages. En particulier, les risques sur l'aviation générale, dont les domaines de vol diffèrent sensiblement de l'aviation commerciale, doivent être correctement pris en compte lors de la mise en place de restrictions opérationnelles associées (imposant une pente au décollage plus forte par exemple). Ainsi, une étude opérationnelle sur les distances de pistes déclarées est établie grâce à une coordination entre l'exploitant d'aérodrome, le prestataire de services de circulation aérienne et les usagers (exploitants de compagnies aériennes en particulier), et fait l'objet d'une information aéronautique adéquate (Cf. § 7.4).

#### 6.1.3 Travaux à proximité des voies de circulation

Afin de respecter les dispositions du RACI 6001 chapitre 3 tableau 3-1, lorsque la voie de circulation est utilisée, les véhicules, équipements et personnel sont situés à une distance minimale telle que précisée dans le Tableau 1 ci-dessous selon la lettre de code de l'infrastructure.

Tableau 1 : Distance entre l'axe d'une voie de circulation autre qu'une voie d'accès de poste de stationnement et un objet

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

Lettre de Code	Distance entre l'axe d'une voie de circulation autre qu'une voie d'accès de poste de stationnement et un objet
A	15,5 m
B	20 m
C	26 m
D	37 m
E	43,5 m
F	51 m

#### 6.1.4 Travaux à proximité des aides à la navigation aérienne

Les aides pour le besoin de la navigation aérienne sont tous les équipements, matériels ou installations nécessaires à la circulation des aéronefs en vol et au sol sur l'aérodrome.

Les activités de travaux, la présence ou la circulation de véhicules, d'équipement et le stockage de matériaux près des aides à la navigation requièrent une considération particulière due aux risques induits de perturbation des aides visuelles, radioélectriques ou météorologiques. Les consignes relatives à la présence de travaux à proximité de ces aides à la navigation aérienne sont à définir dans le cadre de la coordination entre l'exploitant de l'aérodrome et les prestataires de services de circulation aérienne, afin d'adapter les horaires des travaux avec les limitations ou arrêts possibles des opérations aériennes.

Les travaux doivent respecter les servitudes radioélectriques, les servitudes des équipements météorologiques et des aides visuelles (rampe d'approche, PAPI). Ainsi, il convient d'évaluer l'impact des travaux sur le bon fonctionnement de ces aides :

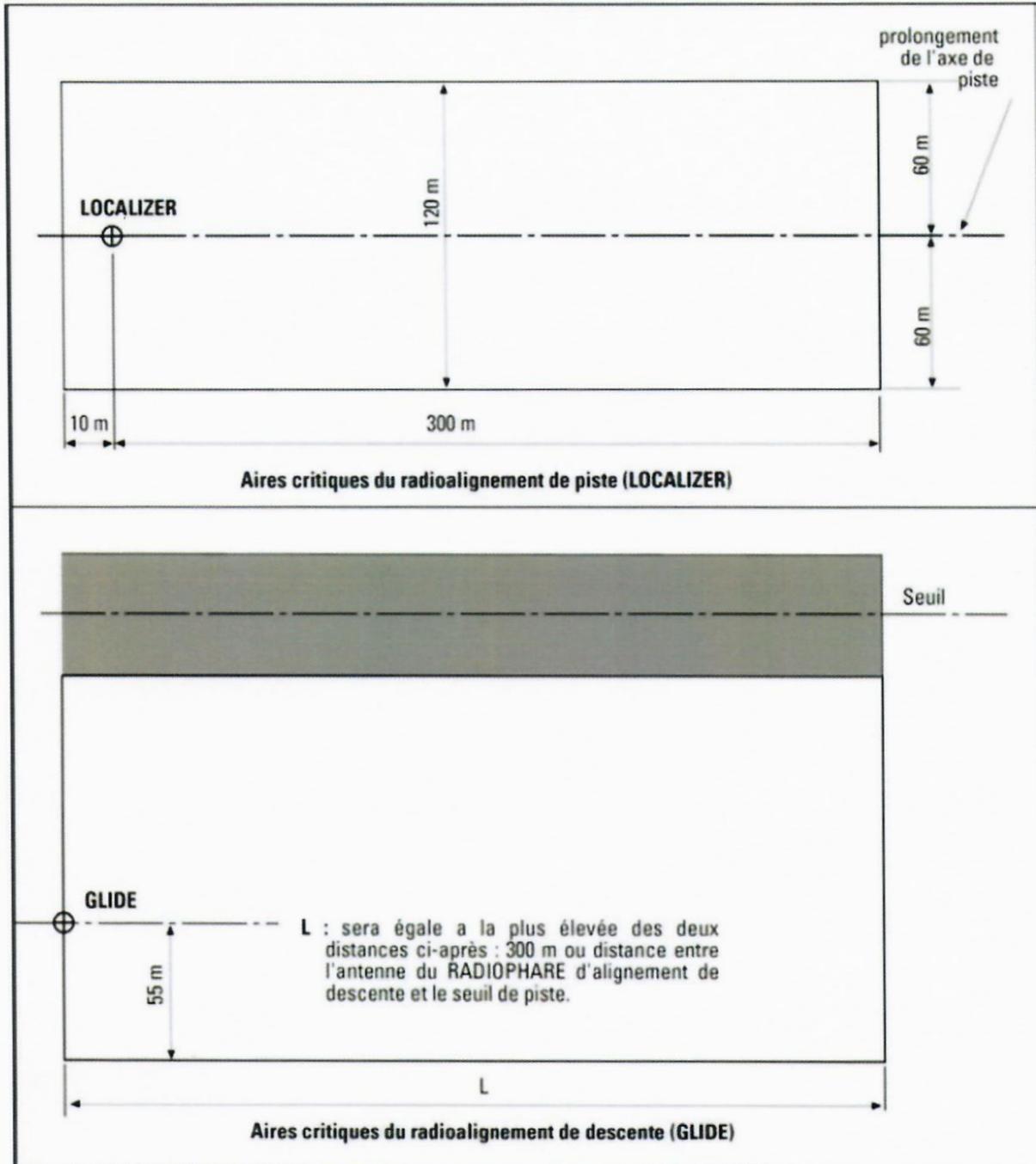
Dans le cas où certaines aides à la navigation aérienne sont masquées (aides visuelles en particulier) ou perturbées (aides radioélectriques en particulier), ainsi que dans le cas où le balisage lumineux est éteint, l'exploitation de la piste, des voies de circulation ou de l'aire de trafic par les aéronefs doit être arrêtée ou, après étude, mise en situation dégradée selon les conditions météorologiques et

 <p><b>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</b></p>	<p><b>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</b></p> <p><b>« GUID-AGA- 6118 »</b></p>	<p><b>Edition 01</b> <b>Date : 23/05/2022</b> <b>Amendement 00</b> <b>Date : 23/05/2022</b></p>
--	---	---

selon les conditions d'exploitation (de jour ou de nuit), afin que ces aides ne soient plus utilisées. Une attention particulière doit être apportée au respect des aires sensibles et critiques de l'ILS dans le cas d'approche de précisions

De plus, en cas de mise en place d'un seuil décalé temporaire ou d'une réduction de piste, il est nécessaire d'arrêter ou d'adapter les aides visuelles pour éviter toute indication erronée telle que le guidage des aéronefs vers des zones inutilisables. Il est alors obligatoire de publier l'information aéronautique correspondante.

Enfin, il est important de considérer les difficultés d'accès, que peuvent engendrer la réalisation de travaux, aux systèmes d'aide à la navigation, en particulier en cas d'une nécessité de maintenance.



### 6.1.5 Conditions de faible visibilité (LVP)

Les procédures LVP sont déclenchées au plus tard dès que la RVR descend en dessous de 550 m et/ou le plafond en dessous de 200 ft, mais peuvent être déclenchées à des valeurs supérieures suivant l'environnement

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

météorologique de l'aérodrome.

Dans le cas de conditions de faibles visibilités, l'opérateur aéroportuaire limite alors au maximum les mouvements au sol et les aires sensibles et critiques de l'ILS doivent être dégagées.

Il convient donc de cesser toute réalisation de travaux et de dégager l'aire de manœuvre de tout personnel, matériel, véhicule ou équipement lié aux travaux, au déclenchement des procédures LVP sur la plateforme. De plus, du fait de l'importance critique des circuits électriques en conditions LVP, toute intervention sur ces derniers est proscrite en conditions LVP (cf RACI 6001 § 10.5.13).

## 6.2 Balisage et signalisation

### 6.2.1 Considérations générales

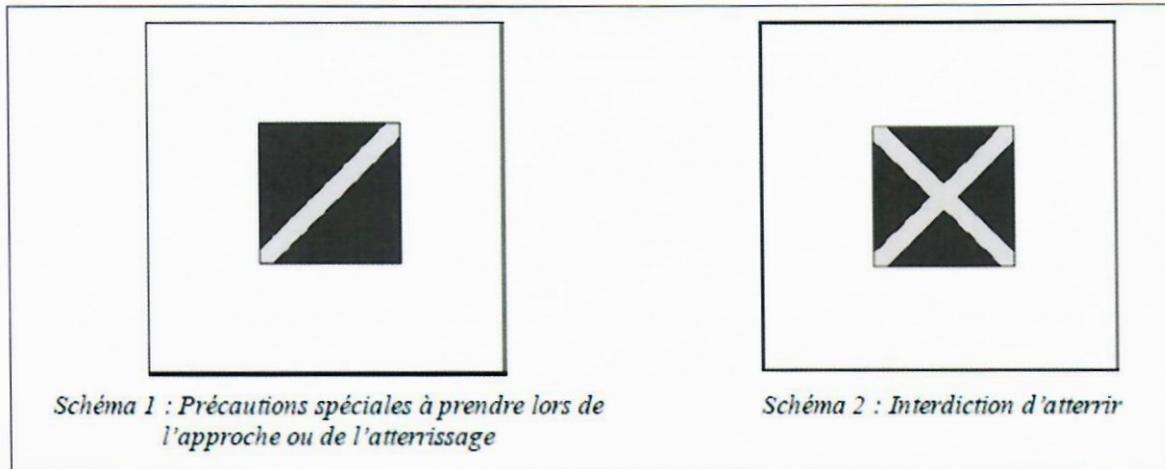
Le signalement de la zone de travaux, grâce à un balisage et à une signalisation adaptés, est un point important à considérer lors de la mise en œuvre de travaux. Plusieurs incidents sur des aérodromes lors de travaux en cours ont en effet mis en exergue le rôle primordial que jouent ces éléments.

Après le rappel des principes de signalisation et de balisage lors de travaux, les cas d'une piste fermée et celui d'un seuil décalé temporaire ou d'une réduction de piste sont traités indépendamment, afin d'insister sur la vigilance accrue qui doit être portée dans ces situations.

### 6.2.2 Signalisation

Lorsqu'une aire à signaux est aménagée, il convient de mettre en place le panneau « Précautions spéciales à prendre » dont les caractéristiques sont conformes aux dispositions du RACI 6001 et du RACI 5000. La mise en place du panneau d'interdiction d'atterrir sur l'aérodrome peut également être nécessaire. Ce panneau est alors complété par des marques de zones fermées (Cf. § 6.2.4.4).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---



*Schéma 1 : Précautions spéciales à prendre lors de l'approche ou de l'atterrissage*

*Schéma 2 : Interdiction d'atterrir*

### 6.2.3 Isolement de la zone de travaux

Pour assurer la sécurité des opérations aériennes, il convient de correctement séparer et isoler la zone de travaux de l'aire de mouvement.

Des barrières peuvent ainsi être utilisées pour éviter toute intrusion d'un aéronef dans la zone de travaux. Celles-ci doivent être de faible masse, de faible hauteur, réfléchissantes et marquées de bandes rouges et blanches. Sur l'aire de manœuvre, elles doivent également respecter les conditions réglementaires de frangibilité. Si un dispositif de barrières est mis en place, il est recommandé d'en installer un nombre suffisant afin que celles-ci soient espacées au maximum de 6 m.

Afin de compléter le dispositif des barrières mises en place et éviter toute intrusion d'un aéronef dans la zone de travaux, il est recommandé d'installer des feux de zone inutilisable (Cf. § 6.2.4.3) aux principales intersections de pistes et voies de circulation avec la zone de travaux. Ceux-ci sont alors disposés en travers de l'entrée de la zone fermée, en supplément des marques de zone fermée, à des intervalles ne dépassant pas 3 m. L'utilisation de feux de zone inutilisable est obligatoire dans le cas d'une exploitation de nuit.

De plus, il convient d'évaluer les risques induits par la proximité avec les aéronefs, prenant en compte en particulier le souffle des réacteurs ou des hélices, le souffle des rotors des hélicoptères et les turbulences de sillage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

Ainsi, la distance minimale d'installation de barrières et l'éventuelle nécessité de lester ou attacher ces barrières sont déterminées lors des évaluations d'impact, tout en conservant les conditions réglementaires de frangibilité.

## 6.2.4 Balisage des zones inutilisables

### 6.2.4.1 Considérations générales

Du fait de travaux, certaines zones de l'aérodrome peuvent être rendues inutilisables. Afin de prévenir toute incursion, ces zones sont balisées conformément aux dispositions fixées dans le RACI 6001 chapitre - 7

De plus, si à la suite de travaux une piste, une voie de circulation (ou une partie de piste ou de voie de circulation) est définitivement fermée, toutes les marques normales de piste ou de voie de circulation sont masquées.

### 6.2.4.2 Choix des méthodes de marquage

Une attention particulière doit être portée sur le choix des méthodes de marquage temporaire.

En effet, il est primordial que les moyens mis en œuvre ne puissent en aucun cas être dommageables pour les aéronefs. Cet élément doit donc rentrer en compte dans le choix des méthodes de marquage qui se présentent à l'exploitant aéroportuaire : peinture ou encollage.

L'encollage d'un matériau adhésif réfléchissant apporte une grande visibilité du marquage, et ceci même dans le cas de mauvaises conditions de visibilité. De plus, celui-ci peut être facilement ôté sans dégât pour la surface. Cependant, il conviendra de veiller à ce que ces dispositifs ne présentent pas de risques d'endommagement lors du passage de véhicules et/ou d'aéronefs.

La peinture de marquages temporaires présente des coûts peu élevés mais leur suppression peut parfois s'avérer délicate à réaliser (risques d'endommagement du revêtement).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

La peinture est également parfois utilisée pour masquer les marques existantes, menant par exemple à la zone de travaux. Cette méthode doit cependant être employée avec précaution du fait des risques de réfléchissement, particulièrement lorsque la surface est humide, faisant réapparaître les marques pourtant effacées.

#### 6.2.4.3 Balises de zone inutilisable

Des balises de zone inutilisable sont disposées à tous les endroits où une partie de voie de circulation, d'aire de trafic ou de plate-forme d'attente ne convient pas au roulement des aéronefs mais que ces derniers peuvent encore contourner en sécurité. Sur une aire de mouvement utilisée la nuit, des feux de zone inutilisable (cf. § 6.2.4.5) sont obligatoirement employés.

Des balises et des feux de zone inutilisable sont employés pour avertir les pilotes de la présence d'un trou dans la chaussée d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ou pour délimiter une portion de chaussée qui est en réparation. Il ne convient pas de les employer quand une portion de piste ou une grande partie de la largeur d'une voie de circulation devient inutilisable. En pareil cas, la piste ou voie de circulation est normalement fermée et des marques de zones fermées sont utilisées (cf. § 6.2.4.4).

Les balises de zone inutilisable sont disposées à intervalles suffisamment serrés pour délimiter la zone inutilisable. Les balises de zone inutilisable sont constituées par des objets bien visibles tels que des fanions, des cônes ou des panneaux placés verticalement (cf. RACI 6001 chapitre - 7).

#### 6.2.4.4 Marques de zones fermées

Les marques de zone fermée sont apposées sur les parties de piste ou de voie de circulation dont l'utilisation est interdite.

Bien qu'il soit recommandé d'apposer ces marques en toute condition justifiant leur utilisation, celles-ci peuvent être omises lorsque « la fermeture est de courte durée » et que :

 <p data-bbox="267 226 576 272">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="625 147 1153 204">Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p data-bbox="787 226 990 249">« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p data-bbox="1193 147 1372 249">Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	--	---

- « sur les aérodromes contrôlés ou avec AFIS, les usagers sont informés par radiotéléphonie et si le préavis le permet, par NOTAM ; »
- « sur les aérodromes non dotés de service ATS, les usagers sont informés par NOTAM. »

Il convient de déterminer cette « courte durée » en fonction du contexte local d'exploitation de l'aérodrome (en particulier présence ou non d'un service ATS), du temps de déploiement des marques, de la durée et nature des travaux, en coordination avec les services compétents de l'ANAC. Il est cependant recommandé que cette « courte durée » ne soit pas supérieure à 24h.

Les marques de zone fermée sont constituées de croix de couleur blanche sur une piste et de couleur jaune sur une voie de circulation, centrées sur l'axe et disposées à chaque extrémité de la portion interdite (cf. Figure 2). Cependant, sur une piste, si l'intervalle entre le début de deux marques successives est supérieur à 300 m, une ou des marques supplémentaires intermédiaires sont apposées de manière régulière pour que l'intervalle entre deux marques successives n'excède pas 300 m (cf. RACI 6001 § 7.1.3).

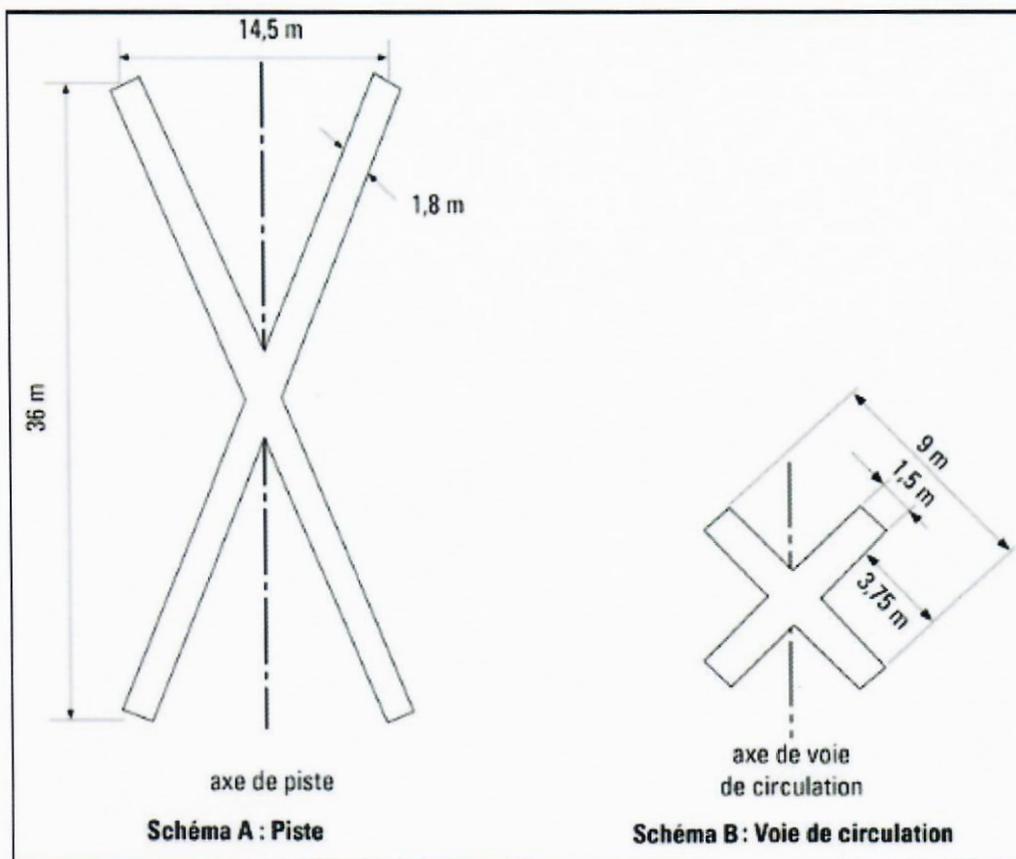


Figure 2 : Marque de zones fermées

#### 6.2.4.5 Feux de zone inutilisable

Les feux de zones inutilisables sont des feux rouges fixes, frangibles. Ils sont nécessairement employés lorsque l'aire de mouvement est utilisée de nuit. Les feux de zone inutilisables sont disposés à intervalles suffisamment serrés pour délimiter la zone inutilisable. En particulier, aux principales intersections de pistes et voies de circulation, ceux-ci sont disposés en travers de l'entrée de la zone fermée, en plus des marques de zones fermées, à des intervalles ne dépassant pas 3 m (cf. RACI 6001 § 7.1.7).

#### 6.2.5 Cas particulier d'une piste fermée

De précédents cas d'atterrissage d'aéronef sur des pistes temporairement fermées pour maintenance mènent à considérer cette situation avec une extrême vigilance.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## 6.2.6 Cas particulier d'un seuil décalé temporaire ou d'une réduction de piste

### 6.2.6.1 Considérations générales

Un seuil décalé temporaire ou une réduction de piste est mis en place dans le cas de la présence d'obstacles temporaires (engins, grues...) qui percent la trouée d'atterrissage et/ou de décollage, ainsi que dans le cas de travaux sur la piste. Il convient de fermer la piste en totalité lorsque la longueur de piste induite est trop courte et de se reporter au paragraphe précédent ou de réaliser les travaux en dehors des horaires d'exploitation de la piste (travaux de nuit par exemple).

Une attention particulière est portée dans le cas de la mise en place d'une réduction de piste, du fait du risque important et des conséquences majeures d'utilisation de portion de piste inutilisable. Il convient alors d'apporter une attention particulière à l'information aéronautique à mettre en place, en particulier à la publication des nouvelles distances déclarées.

### 6.2.6.2 Marquage du seuil décalé temporaire

Le marquage d'un seuil décalé temporaire peut être réalisé (cf. RACI 6001 § 5.2.4.10):

- soit de façon identique au cas d'un seuil décalé permanent, comprenant des flèches de 30 m de longueur, une bande transversale de 2 m de largeur et des marques de seuil adaptées à la largeur de la piste,
- soit grâce à un marquage simplifié se distinguant du précédent par l'absence de marques de seuil. Il convient de limiter l'utilisation de cette dernière configuration aux cas de travaux de courte durée, du fait de sa simplicité et de sa rapidité de mise en œuvre.

Dans les deux configurations, l'information fournie par le balisage antérieur de piste, précédant ou à proximité du seuil décalé, est occultée par celle d'un dispositif fournissant des indications adéquates plus voyantes pour

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

qu'il ne puisse y avoir de confusion possible pour les pilotes. Il peut parfois s'avérer nécessaire de masquer également une partie du balisage après le seuil de piste, dans le cas où les marques à apposer se trouveraient mêlées à d'autres marques par exemple.

Quand une piste est fermée partiellement, il convient également de masquer ou enlever les panneaux indiquant la distance restante de piste pour les atterrissages dans le sens opposé de piste.

Dans tous les cas, une étude est effectuée par l'exploitant d'aérodrome pour permettre de déterminer la configuration et le balisage appropriés.

#### 6.2.6.3 *Balisage lumineux*

Le seuil décalé temporaire est également signalé par un balisage lumineux lorsque la piste est éclairée et utilisée de nuit ou en conditions météorologiques dégradées. Il convient également d'analyser les risques induits sur les décollages et atterrissages dans le sens opposé de piste et, le cas échéant, de prévoir le balisage de la fin d'extrémité de piste au niveau du seuil temporaire dans le cas d'une réduction de piste.

Le balisage lumineux correspondant à une portion de piste fermée doit être éteint. (Cf. RACI 6001 § 7.1.6)

#### 6.2.6.4 *Aides à l'approche et à l'atterrissage*

Il est nécessaire d'arrêter ou d'adapter toute aide, instrumentale ou lumineuse, à l'approche et à l'atterrissage pour éviter toute indication erronée comme le guidage des aéronefs vers des zones inutilisables. Ces modifications sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique (notamment par les NOTAM correspondants).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## CHAPITRE 7 PHASE PRÉPARATOIRE DES TRAVAUX

### 7.1 Coordination entre les operateurs

Afin de permettre l'exécution des travaux tout en maintenant la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome, il est nécessaire que s'établisse une bonne coordination entre l'exploitant d'aérodrome, le prestataire de services de la navigation aérienne et les autres intervenants concernés par les travaux, y compris les principaux exploitants d'aéronefs. Ainsi, l'opérateur qui est à l'initiative des travaux, en tant que garant de la sécurité lors des travaux qui lui incombent, met en œuvre cette phase de consultation et coordination initiale. Son action s'appuie sur les principes décrits dans les chapitres 3, 4 et 5.

Dans le cas d'un aérodrome civil ayant des installations militaires accessibles depuis l'aire de manœuvre, il convient également d'inclure l'autorité militaire localement compétente dans le champ de cette coordination.

#### 7.1.1 Identification de correspondants pour chaque opérateur

Selon la complexité des travaux, il convient d'identifier et de désigner des correspondants de l'exploitant d'aérodrome, du prestataire des services de circulation aérienne, des fournisseurs de services et des entreprises ou sous-traitants chargés des travaux dont la coordination est exigée par l'ANAC, ainsi qu'éventuellement des exploitants d'aéronefs basés sur la plateforme aéroportuaire. Ces correspondants devraient également se réunir régulièrement pour surveiller l'avancement des travaux, selon les principes généraux précisés au §7.1.2 du présent guide, et éventuellement étudier la nécessité de modifier la réalisation des travaux mis en œuvre afin de répondre notamment aux besoins de l'exploitation.

Il convient également de clairement identifier un pilote de cette coordination parmi les correspondants précédemment désignés, et par défaut celui de l'opérateur à l'origine des travaux. Ce pilote veillera à la bonne coordination entre les différents intervenants de la plateforme aéroportuaire impactés par les travaux, ainsi qu'au rappel des consignes et procédures et au maintien des conditions de sécurité. Les différentes tâches dont il aurait la charge sont

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

détaillées par la suite (Cf. §2.1.3).

### 7.1.2 Principes généraux à considérer

Dans le cadre des mesures préalables de coordination à mettre en œuvre et indépendamment de la planification opérationnelle des travaux, il convient de considérer les principes généraux suivants, dont l'exigence et les détails devront être adaptés à la complexité des travaux envisagés :

- la définition et la répartition des responsabilités entre les différents intervenants, non seulement lors du déroulement des travaux mais également concernant la vérification des installations avant la remise en service,
- les moyens mis en œuvre pour s'assurer que l'ensemble du personnel intervenant pour ces travaux (entreprises, sous-traitants) connaît les procédures aéronautiques générales et spécifiques de la plateforme qui les concernent,
- les moyens mis en œuvre pour s'assurer de l'isolement et de la séparation de la zone de travaux par rapport aux aires aéronautiques en opération, et pour se garantir des effets de souffle des aéronefs,
- la cartographie de l'ensemble des moyens de balisage et signalisation concernant la zone de travaux,
- la cartographie des réseaux enterrés dans le cas d'opérations de terrassement,
- l'impact des travaux sur les activités des Services de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) et sur la Prévention du Péril Animalier (PPA),
- le respect des surfaces de dégagements aéronautiques,
- la compatibilité en termes de sécurité aéroportuaire entre l'exploitation de la plateforme et les horaires planifiés de travail,
- le contrôle de la circulation des véhicules et personnels, ainsi que les besoins, matériels (moyens radio) et opérationnels (phraséologie), permettant la liaison avec les services de la circulation aérienne,

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

- les autorisations de circulation sur l'aire de mouvement ou les modalités d'accompagnement des intervenants,
- les procédures de coordination entre les différentes parties concernées lors de changements majeurs liés aux travaux et concernant les opérations d'exploitation,
- le respect des principes de sûreté aéroportuaire.

Une liste permettant de faire une synthèse non exhaustive des mesures et des thèmes principaux de sécurité à prendre en compte lors de travaux sur une plateforme aéroportuaire est proposée en annexe 1.

### 7.1.3 Suivi des travaux

Il convient également que l'opérateur qui est à l'initiative des travaux s'assure que les tâches suivantes sont correctement prévues puis réalisées :

- s'assurer de la sécurité des opérations aériennes lorsque celles-ci sont maintenues pendant toute la durée des travaux, conformément aux principes du présent document et à la réglementation en vigueur, et notamment de la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation du risque décidées préalablement lors des évaluations d'impact ;
- contrôler régulièrement le déroulement des travaux et consigner les constats et actions correctives qui seraient éventuellement décidées,
- s'assurer de l'exactitude en temps réel de l'information aéronautique concernant les travaux et des mises à jour éventuelles auprès du prestataire des services d'information aéronautique,
- être en contact régulier avec le maître d'œuvre en charge de la réalisation des travaux, afin d'aborder tout sujet lié à la sécurité,
- s'assurer que les zones non utilisables, les obstacles temporaires et la limitation de la zone de travaux sont correctement signalés,
- s'assurer que les routes d'accès à la zone de travaux sont correctement identifiées,
- s'assurer que les obligations concernant la circulation, l'utilisation ou le stationnement des véhicules et engins sont correctement suivies,

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

- s'assurer de la mise en place d'un système permettant le report immédiat de tout incident ou toute dégradation d'infrastructure ou d'équipement ayant une influence sur la sécurité de l'aérodrome.

## 7.2 Planification de la réalisation des travaux

La réalisation des travaux est planifiée afin de définir précisément le champ des travaux concernés et le phasage envisagé. En particulier, il convient de préciser, pour chacune des phases planifiées, une description précise des zones de l'aérodrome qui sont impactées, ainsi que les éventuelles restrictions liées aux conditions météorologiques ou opérationnelles. Ainsi, la planification des travaux incorpore correctement ces limitations potentielles et anticipe les possibilités de retards et délais supplémentaires afin d'éviter toute mesure contraire au maintien de la sécurité qui en découlerait. Les différentes normes techniques de sécurité détaillées dans le chapitre 6 de ce guide, concernant entre autres l'implantation des travaux à proximité des pistes et voies de circulation, doivent être également prises en compte.

Une attention particulière est portée sur la planification et la coordination des opérateurs et des différents intervenants lorsque les travaux sont réalisés simultanément à une exploitation nocturne.

Dans le cas de travaux nécessitant une nouvelle décision, il convient que l'opérateur informe l'ANAC du projet avant toute intervention.

## 7.3 Evaluation de l'impact sur la sécurité aéroportuaire

Dès lors que les conditions d'exploitation d'un aérodrome sont modifiées, il convient de s'interroger sur l'impact de cette modification sur la sécurité. Particulièrement, dans le cas de travaux sur une plateforme aéroportuaire, cette démarche proactive est très importante du fait des risques majeurs qui peuvent être induits sur les opérations aériennes.

Une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire est l'étude qu'il convient de réaliser avant la mise en œuvre de toute modification de l'exploitation découlant

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

d'une opération spécifique ou pour toute modification significative. Cette analyse doit traiter de l'aspect « gestion des risques » qui s'étend au-delà du simple respect des normes techniques applicables. Elle constitue une aide à la décision qui peut conduire à accepter la modification considérée, à adapter les modalités de mise en œuvre de celle-ci, à modifier certaines des hypothèses initiales ou, dans les cas les plus critiques, à ne pas entreprendre le changement.

Cette évaluation est requise dans le cadre d'un système de gestion ou de management de la sécurité (SGS) pour les fournisseurs de services.

Elle s'inscrit également dans une démarche de sécurité qu'il conviendrait de mettre en place pour les exploitants d'aérodromes non dotés d'un certificat d'aérodrome.

L'évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire doit porter sur la situation en période de travaux (**situation transitoire**) et sur la situation en place une fois les travaux réalisés (**situation pérenne**), c'est-à-dire lorsque la modification est mise en place.

L'objectif de cette étude est d'identifier avec l'ensemble des opérateurs présents sur la plate-forme, les événements redoutés pouvant être générés par la modification, ainsi que, pour chaque événement redouté identifié, de définir sa fréquence d'occurrence et la gravité de ses conséquences. La combinaison de ces deux paramètres permet d'évaluer le risque et de déterminer si celui-ci est acceptable.

Si le risque est jugé inacceptable, des mesures d'atténuation des risques devront être définies et mises en œuvre pour pouvoir procéder à la modification. Dans le cas où ces mesures ne permettent pas de réduire suffisamment le risque, la modification ne pourra être mise en œuvre dans les conditions envisagées initialement. Il faudra donc faire évoluer ces dispositions pour que la modification puisse se faire dans des conditions acceptables de sécurité.

Enfin, il est nécessaire de s'assurer que les mesures d'atténuation des risques décidées et approuvées dans le cadre du processus d'évaluation de l'impact sur la sécurité aéroportuaire sont bien appliquées.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

Le guide des évaluations d'impact sur la sécurité aéroportuaire propose, pour les exploitants d'aérodromes, une méthode de réalisation afin de mettre en œuvre les exigences du SGS. Il convient néanmoins que les principes et bonnes pratiques définis dans le présent guide soient repris par les exploitants qui ne sont pas dotés d'un tel certificat, et ceci de façon adaptée à l'exploitation de l'aérodrome.

De plus, le guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire précise le rôle de chaque opérateur dans l'élaboration de ces évaluations lors de travaux planifiés.

#### 7.4 Information aéronautique

Des renseignements sur l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes sont communiqués aux organismes appropriés des services d'information aéronautique, et des renseignements analogues, importants du point de vue opérationnel, sont communiqués au prestataire des services de la circulation aérienne, afin de lui permettre de fournir les renseignements nécessaires aux avions à l'arrivée et au départ. Ces renseignements sont tenus à jour et tout changement est signalé sans délai .

Ainsi, avant l'introduction de tout changement affectant le dispositif de navigation aérienne, l'état de l'aire de mouvement ou le fonctionnement des installations, les services chargés de cette modification tiennent compte des délais qui sont nécessaires au service d'information aéronautique pour préparer et éditer les éléments à publier en conséquence.

Les mesures définies par le protocole établi localement, entre les prestataires de services de navigation aérienne et l'exploitant de l'aérodrome sont rigoureusement respectées, afin de s'assurer de l'exactitude en temps réel de l'information aéronautique.

Une attention particulière est à apporter sur la précision et la pertinence de l'information transmise quant aux modifications induites par les travaux, en particulier :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

- lorsque les travaux affectent les instruments d'aides à l'approche et à l'atterrissage,
- lorsque les travaux modifient les longueurs de piste et/ou les distances déclarées, notamment les longueurs de piste utilisables (elles doivent figurer explicitement dans les NOTAM et être diffusées à l'ATIS car elles ont des conséquences sur les performances opérationnelles),
- -dans le cas d'une fermeture totale de piste ou d'une voie de circulation,
- -lors de la mise en place d'un seuil décalé temporaire (Cf. chapitre 6) : l'information aéronautique doit être correctement rédigée lors de la diffusion des nouvelles longueurs de piste pour le décollage et l'atterrissage et ne permettre aucune confusion entre les différentes longueurs de piste disponibles selon le sens d'utilisation de la piste.

Enfin, il est souligné que le support de l'information aéronautique envisagée (ATIS, NOTAM, AIP, Sup AIP...) doit être choisi afin de mettre en cohérence les délais de publication et les usagers devant être informés avec les interventions envisagées.

## 7.5 Circulation des véhicules et personnel

### 7.5.1 Contrôles d'accès

L'accès des véhicules et personnels dans le cadre de travaux est contrôlé pour prévenir toute entrée non autorisée sur la plateforme aéroportuaire.

En particulier, il peut s'avérer nécessaire de mettre en place des procédures spécifiques de contrôle, par exemple lorsque de nouveaux points d'accès sont créés du fait de la spécificité des véhicules pouvant intervenir pour la réalisation des travaux. Ces entrées temporaires sont alors équipées afin de contrôler l'accès et d'empêcher toute intrusion.

La demande et la délivrance de titres de circulation pour les personnels doivent également être planifiées en amont des travaux.

Par ailleurs, il convient de noter que les dispositions de ce guide ne sauraient se

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

substituer à l'ensemble des mesures spécifiques de sûreté sur la plateforme aéroportuaire, conformément à la réglementation en vigueur

### 7.5.2 Accès à la zone de travaux

L'exploitant aéroportuaire, en coordination avec les fournisseurs de services (prestataire de services de la circulation aérienne, etc..), déterminent et formalisent les moyens d'accès de l'entrepreneur à la zone de travaux éventuellement par le biais d'une cartographie adaptée et s'assure qu'ils sont rigoureusement respectés. Le cas échéant, le sous-traitant peut néanmoins soumettre, lors de la planification des travaux, d'autres circuits qu'il considère plus appropriés aux spécificités des activités, équipements et véhicules. Par suite, aucune voie autre que celles spécifiquement désignées ne doit être empruntée.

Il convient de s'assurer que les routes d'accès possèdent les spécificités nécessaires pour éviter toute intrusion dans l'aire de mouvement hors zone travaux. Les possibilités d'interférences sur les instruments d'aide à la navigation induites par le trafic sur ces routes doivent également être convenablement étudiées. Ces zones peuvent être définies grâce à une cartographie élaborée par l'opérateur aéroportuaire dans le cadre de la coordination des travaux, et sont signalées et balisées conformément aux règles en vigueur.

### 7.5.3 Règles de circulation au sol et de communication

Conformément au décret 2012-836 du 08 août 2012 déterminant les contraventions en matière de circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes et aéroports ouverts à la CAP et les sanctions applicables, pris en application de l'article 126 du Code de l'Aviation Civile, l'ensemble des véhicules et personnels sont soumis aux règles de la circulation au sol sur l'aire de mouvement de l'aérodrome.

Le pilote de la coordination des travaux s'assure que les personnels concernés par la conduite de véhicules ont reçu la formation et les éventuelles



 <p><b>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</b></p>	<p><b>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</b></p> <p><b>« GUID-AGA- 6118 »</b></p>	<p><b>Edition 01</b> <b>Date : 23/05/2022</b> <b>Amendement 00</b> <b>Date : 23/05/2022</b></p>
--	---	---

autorisation ou attestations requises, en conformité avec les textes en vigueur. Cette formation concerne, entre autres, les règles de circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre et l'aire de trafic, ainsi que les principes de communication à respecter entre le conducteur du véhicule et le prestataire de services de circulation aérienne. Le pilote de la coordination des travaux veille à ce que l'impact éventuel des travaux sur les règles de circulation habituelles soit connu des personnels concernés par la conduite de véhicules à proximité des zones concernées et que des consignes appropriées soient largement diffusées.

Du fait de ces règles de circulation, un accompagnement permanent du sous-traitant peut être requis le cas échéant. Il convient donc de prendre en compte les moyens nécessaires à mettre en place et de sensibiliser l'ensemble des personnes concernées, y compris celles qui sont accompagnées.

#### 7.5.4 Aires de stationnement et d'utilisation des véhicules

Le stationnement et l'utilisation des véhicules et engins de travaux par les entrepreneurs sont limités aux zones spécifiquement déterminées dans le cadre de la coordination entre l'exploitant d'aérodrome, le prestataire de services de circulation aérienne et l'entrepreneur. Une attention particulière est apportée lorsque l'aire de manœuvre est impactée, afin de respecter les dispositions réglementaires et les bonnes pratiques décrites dans le § 6.1 du présent guide (Restrictions liées à l'aire de mouvement), en particulier concernant les aires à proximité des différentes pistes et voies de circulation, ainsi que les zones susceptibles de perturber le fonctionnement des aides à la navigation aérienne. Il convient de s'assurer que les restrictions concernant l'emplacement, l'utilisation et la hauteur limite des véhicules soient respectées. Ces zones peuvent être définies grâce à une cartographie élaborée par l'opérateur dans le cadre de la coordination des travaux, et sont signalées et balisées conformément aux règles en vigueur.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## CHAPITRE 8 RÉALISATION DES TRAVAUX

### 8.1 Suivi des travaux

L'opérateur aéroportuaire (exploitant d'aérodrome ou fournisseur de services) est responsable du bon déroulement des travaux qui lui incombent sur la plateforme. Il est donc nécessaire qu'il s'assure qu'un suivi régulier de l'évolution des travaux soit effectué, afin de contrôler que l'entrepreneur suit et fait suivre rigoureusement l'ensemble des mesures et procédures de sécurité, ainsi que l'ensemble des normes techniques de sécurité détaillées ensuite dans le §4 du présent guide.

La réalisation des travaux doit donc être coordonnée entre l'exploitant d'aérodrome et les prestataires de services de la navigation aérienne en suivant les dispositions définies préalablement pendant la phase préparatoire :

- réunions fréquentes entre l'exploitant de l'aérodrome et les prestataires de services de la navigation aérienne ;
- réactualisation éventuelle du phasage et diffusion des plans afférents ;
- information des usagers ;
- vérification conjointe des conditions d'exploitation pendant la phase des travaux avec mise en œuvre des mesures de réduction de risque lesquelles sont :
  - soit définies par la réglementation (clôture du chantier, balisage provisoire...);
  - soit établies au préalable dans les réunions de concertation (conditions d'accès, de surveillance ....).

En particulier, tout incident, dégradation d'infrastructure ou d'équipement est immédiatement reporté auprès des services concernés, afin que les mesures correctives puissent être mises en place dans les plus brefs délais.

Par ailleurs, il convient de souligner les obligations réglementaires de report d'évènements qui s'appliquent aux fournisseurs de services ( prestataires des services de navigation aérienne, exploitants d'aérodromes, sociétés d'assistance en escale, etc...).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## 8.2 Gestion et contrôle des débris et gravats

L'opérateur aéroportuaire met en place les équipements et infrastructures spécifiques destinés à limiter la propagation de débris et gravats susceptibles d'endommager gravement les aéronefs sur les pistes ou voies de circulation. Il définit également des procédures concernant le contrôle de la propreté des chaussées et s'assure de leur mise en œuvre. Ces procédures doivent traiter du nettoyage régulier par le sous-traitant des différentes voies de circulation, du fait du passage des véhicules et engins de travaux. Il convient néanmoins de procéder à des inspections fréquentes pour s'assurer de la propreté générale de surface. Une attention particulière sera portée lors de la réouverture des infrastructures aux opérations aériennes (lors de travaux de nuit par exemple).

L'entreposage de ces débris et gravats doit également être encadré afin de respecter les différentes mesures de sécurité concernant les obstacles dans l'emprise de la plateforme (conformément aux recommandations décrites dans le § 4.1 du présent guide), ainsi que pour prévenir des effets éventuels du souffle des aéronefs.

## 8.3 Inspection de l'aire de mouvement

Conformément au RACI 6001 chapitre 2, paragraphe §2.9.2, l'exploitant d'aérodrome doit surveiller l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes notamment :

- travaux de construction et d'entretien ;
- parties irrégulières ou détériorées de la surface d'une piste, d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ;
- présence d'eau sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic ;
- présence de contaminants sur une piste, une voie de circulation ou une aire trafic ;
- autres dangers temporaires, y compris les aéronefs en stationnement ;
- panne ou irrégularité de fonctionnement de la totalité ou d'une partie des aides visuels de l'aérodrome ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

- panne de l'alimentation électrique normale ou auxiliaire.

Les vérifications porteront sur les points suivants :

- présence de travaux non prévus ou en dehors des zones prévues à cet effet ;
- balisage nocturne et diurne de la zone de travaux, des obstacles, notamment des grues à flèche, et des zones inutilisables, par exemple les marques et feux de signalisation d'un seuil décalé temporaire ;
- propreté générale et présence de gravats et débris sur et à proximité de la zone d'intervention à la fin des travaux et avant la remise en service, notamment les chaussées destinées aux aéronefs qui ont fait l'objet de travaux ou qui ont été utilisées par les engins de travaux ;
- vérification quotidienne de l'état de la zone d'intervention (enlèvement des gravats et débris résultant des travaux, présence d'outils oubliés...) et ceci particulièrement avant la reprise de l'exploitation dans le cas de travaux en dehors des heures d'exploitation de la plateforme.

L'exploitant d'aérodrome est ainsi responsable de l'exécution de ces inspections à une fréquence adaptée au contexte de l'aérodrome. En cas de travaux, y compris et en particulier lorsque ceux-ci sont effectués par des tiers (fournisseurs de services), il convient donc que l'exploitant d'aérodrome multiplie ces inspections afin de les adapter à la situation. De plus, les agents en charge de celles-ci devraient être suffisamment informés du déroulement des travaux, notamment des zones de travaux pour lesquelles l'inspection devrait être plus attentive, du déroulement ou non des interventions au moment de l'inspection, et éventuellement de la nature des débris que ces agents sont susceptibles de rencontrer.

#### 8.4 Mise à jour de l'information aéronautique

Conformément aux dispositions précédemment décrites (Cf. § 7.4 - Information Aéronautique), l'information aéronautique concernant le dispositif de navigation aérienne, l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations sont tenus à jour. Sa diffusion doit respecter le protocole établi localement, entre les services de navigation aérienne et l'exploitant de l'aérodrome, en application du RACI 5007 relatif aux services d'information aéronautique.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## 8.5 Vérification avant remise en service

### 8.5.1 Responsabilités de l'opérateur

En complément du suivi continu lors de la réalisation des travaux (Cf. § 8.1 - Suivi des travaux), il convient d'apporter une attention particulière aux responsabilités induites lors de la remise en service définitive des installations, que celle-ci concerne les différentes voies, les réseaux de balisage ou les instruments d'aide à la navigation. Il est donc très important de définir, en amont des travaux, les procédures et les acteurs qui seront chargés de vérifier la bonne livraison de ces installations et d'en vérifier la conformité par rapport aux spécifications attendues.

Il convient alors que l'opérateur à l'origine du changement (exploitant d'aérodrome, prestataires de services de la circulation aérienne, etc..) informe formellement les autres opérateurs concernés que les travaux sont effectivement achevés et conformes aux spécifications (Transmission d'un Procès-Verbal de réception de travaux). De plus, la mise en service d'un équipement ou d'une infrastructure s'effectue après coordination entre les prestataires concernés afin qu'ils puissent prendre en compte les nouvelles dispositions dans leurs procédures opérationnelles (cf. § 7.3). En ce qui concerne les opérations ayant un impact sur la navigation aérienne, la mise en service opérationnelle est déclenchée par le prestataire de services de la navigation aérienne quand il existe après accord entre les parties.

Enfin, il convient également de mettre à jour les cartographies, plans et documents (réseaux, balisage...) qui nécessiteraient une modification suite aux travaux.

### 8.5.2 Cas d'intervention de l'ANAC

Selon le domaine de modification, une intervention de l'ANAC peut également avoir lieu pour s'assurer que les conditions nécessaires à la remise en service définitive des installations sont bien réunies pour permettre leur exploitation en toute sécurité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

Par exemple les projets qui se rapportent :

- à un allongement de piste ou à la création d'une autre piste ;
- à des modifications de l'infrastructure, des installations ou de l'environnement aéroportuaire et qui ont un impact sur les minima opérationnels des pistes ou des procédures de départ, d'approche et d'attente aux instruments ;
- au changement d'une catégorie d'exploitation de la piste ;
- à l'accueil de manière régulière d'un nouvel aéronef qui impose des contraintes nouvelles ;
- à un ILS CAT II/III ;
- à l'alimentation électrique modifiant le délai de commutation de la source d'alimentation de secours ;
- à la configuration des instruments de mesure de visibilité et de hauteur de la base des nuages, ayant un impact sur la catégorie d'exploitation de la piste ou sur les minima opérationnels ;
- au balisage, avec un impact sur la catégorie d'exploitation de la piste ou permettant de lever certaines limitations.

## 8.6 Retour d'expérience après travaux

Une fois les travaux achevés, il convient de réaliser un retour d'expérience relatif aux phases de préparation et de réalisation des travaux. En particulier, une réunion peut ainsi être organisée avec l'ensemble des intervenants concernés par la phase de travaux.

A cette occasion, il conviendrait :

- de réaliser un bilan de la coordination entre les différents opérateurs et intervenants afin d'analyser les éventuels axes d'amélioration ;
- d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation de risques mises en œuvre suite aux évaluations d'impact sur la sécurité ;
- d'analyser les événements qui seraient survenus du fait de la phase de travaux,

 <p data-bbox="263 219 577 264">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="625 138 1155 192">Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p data-bbox="794 215 986 237">« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p data-bbox="1187 138 1369 237">Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	--	---

ainsi que les actions mises en œuvre.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## ANNEXE 1 : EXPLOITATION SUR PISTE DE LONGUEUR RÉDUITE

*Note.— Dans certains cas, il est possible d'effectuer des travaux sur une piste tout en la maintenant en service. Il s'agit d'une situation complexe qui influe directement sur les performances et la sécurité des aéronefs et qui exige une étroite coordination avec l'ATS et les exploitants d'aéronefs. Le présent appendice contient des procédures pour l'exécution des travaux dans une telle situation. Il importe de noter que d'autres dangers peuvent être créés lorsque les travaux imposent une réduction de la longueur de piste utilisable.*

1.1. Lorsque les travaux exigent de réduire la longueur de piste utilisable à une valeur inférieure aux distances déclarées, l'exploitant d'aérodrome :

- a) déterminera et évaluera le risque lié à ces travaux et atténuera les dangers potentiels selon les besoins avant, durant et après l'exploitation sur piste de longueur réduite et/ou les travaux afin d'assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs ;

*Note.— Les risques peuvent découler de configurations inappropriées ou potentiellement trompeuses d'aides visuelles ou d'aides à la navigation, de conditions environnementales défavorables, de conditions météorologiques inhabituelles et de restrictions touchant les marges de franchissement d'obstacle et les distances de dégagement d'extrémité d'aile. Il est important de reconnaître que les dangers définis peuvent être liés à une vaste gamme d'éléments, dont des éléments qui représentent un risque non seulement pour les aéronefs mais aussi pour le personnel, comme le souffle de réacteurs.*

- b) calculera et, au besoin, établira une bande de piste, une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et des surfaces de limitation d'obstacles (OLS) révisées, comme les surfaces d'approche et de montée au décollage ;
- c) établira une zone de sécurité entre la partie de la piste qui est en service et celle où se déroulent les WIP, ou la partie inutilisable de la piste ;

*Note.— L'emplacement, les dimensions et la forme de la zone de sécurité dépendent de la configuration temporaire de la piste, qui doit fournir des éléments tels que des RESA, une protection contre le souffle des réacteurs et des dispositifs lumineux d'approche réduits ou simplifiés.*

- d) promulguera le détail des distances de piste réduites établies, en utilisant toutes les méthodes appropriées. Il est souhaitable de publier au moins un NOTAM et, lorsque c'est possible, de diffuser les informations au moyen du service automatique d'information de région terminale (ATIS) ;

*Note.— Le RACI 5007 relatif aux Services d'information aéronautique porte sur des méthodes appropriées de promulgation des informations.*

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

- e) testera, chaque fois que c'est possible, la pertinence d'une procédure avant de la mettre en œuvre ;
  - f) veillera à ce que les rôles et les responsabilités en ce qui concerne l'exploitation et les tâches liées à la réduction de la longueur de piste utilisable et aux WIP soient clairement compris et respectés ;
  - g) mettra en place des marques et des éclairages qui indiquent clairement les limites de la zone de sécurité et du chantier des WIP ;
  - h) marquera, éclairera et/ou clôturera clairement toute partie de l'aire de mouvement destinée à être utilisée par des personnes participant aux WIP et non par des aéronefs ;
  - i) gèrera et contrôlera les déplacements du personnel contractuel sur les pistes et les voies de circulation ou autour, étant donné qu'il n'est peut-être pas assez familier avec les pratiques d'aérodrome et de l'aviation ;
  - j) examinera et résoudra l'incidence des travaux sur la capacité des services RFF et d'urgence à s'acquitter de leurs fonctions ;
  - k) communiquera en temps utile les informations d'exploitation pertinentes à toutes les parties appropriées.
- 1.2. L'exploitant d'aérodrome aura la responsabilité de coordonner et gérer l'ouverture et la fermeture de la piste (et des autres parties de l'aire de mouvement, selon les besoins) et les WIP. Si des décisions tactiques concernant l'exploitation des aéronefs s'écartent des procédures convenues (sauf urgence touchant la sécurité), elles seront coordonnées avec l'exploitant d'aérodrome et approuvées par lui.
- 1.3. L'exploitant d'aérodrome devrait surveiller la sécurité des opérations d'aérodrome et des manœuvres d'aéronefs se déroulant à proximité des travaux pour faire en sorte que des mesures correctives puissent être prises en temps utile afin de maintenir la sécurité. Cet aspect est particulièrement important si des changements sont apportés à l'exploitation ou en cas d'événement sans précédent ou imprévu.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## ANNEXE 2 : PROCÉDURES DE CONTRÔLE DE CHANTIER

2.1 Le contrôle et les procédures concernant les travaux sur l'aire de mouvement devraient tenir compte des points suivants, entre autres :

- a) tous les conducteurs du sous-traitant devraient être escortés par un conducteur de véhicule qualifié ou suivre un cours et passer l'épreuve de conduite sur aire de mouvement ;
- b) les routes d'accès devraient être convenues à l'avance et être clairement indiquées afin de tenir au minimum les perturbations des opérations d'aérodrome ;
- c) la configuration des routes existantes peut avoir à être modifiée en fonction des niveaux de trafic de véhicules ;
- d) des routes d'accès pour le personnel devraient également être convenues à l'avance ; s'il n'en existe pas déjà, une évaluation du risque de sécurité devrait être effectuée pour s'assurer qu'un accès dans de bonnes conditions de sécurité est possible ;
- e) les heures d'exécution des travaux devraient être convenues à l'avance ;
- f) des vérifications de dégagement des services (services souterrains) devraient être effectuées avant le début des travaux pour s'assurer que les câbles ou les canalisations ne seront pas endommagés ;
- g) l'usage du tabac devrait faire l'objet de restrictions publiées, contrôlées et respectées ;
- h) les travaux par point chaud (qui pourraient nécessiter un permis distinct) devraient faire l'objet de restrictions définies, contrôlées et respectées ;
- i) une surveillance visuelle ou une écoute permanente sur la fréquence ATS appropriée peuvent être nécessaires, de même qu'une formation pour ces tâches ;
- j) les grues devraient être éclairées selon qu'il convient, et leur hauteur en service ne devrait pas entraver de surface protégée ;
- k) si les travaux se poursuivent dans l'obscurité ou par faible visibilité, des procédures devraient être en place pour les suspendre ou les modifier, selon l'endroit où ils se déroulent et les besoins ;
- l) des procédures devraient être en place pour le franchissement des voies de circulation, si nécessaire ;
- m) tous les sous-traitants devraient mettre en place des mesures de contrôle des FOD, du bruit et de la poussière pour couvrir toutes les éventualités ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

- n) les véhicules qui entrent sur le chantier ou qui en sortent peuvent avoir besoin d'être nettoyés pour éviter le dépôt de boue ou de débris sur l'aire de mouvement ;
  - o) en cas de possibles conditions météorologiques défavorables (p. ex. impacts de foudre, vents forts, neige) ou d'urgence aéronautique, un mécanisme d'alerte approprié devrait être en place, et les travaux peuvent être suspendus ;
  - p) des précautions devraient être prises pour éviter que l'éclairage du chantier (direction et/ou hauteur des projecteurs) gêne les aéronefs et les activités ATS.
- 2.2 Pour les besoins du service à la clientèle et la disponibilité des installations, un processus de programmation devrait être en place qui permet de faire en sorte que les travaux de construction ou d'entretien ne causent ni la fermeture, ni des restrictions d'utilisation d'un trop grand nombre de postes de stationnement ou d'aires opérationnelles en même temps.
- 2.3 Si des marques ou des dispositifs lumineux sont modifiés de façon importante, il sera peut-être nécessaire pour l'exploitant d'aérodrome d'effectuer une vérification préliminaire pour s'assurer que les propositions ont été correctement exécutées et donnent les résultats prévus.
- 2.4 Si les travaux sont effectués par équipes successives, un briefing approprié et complet de chaque équipe sera nécessaire. L'exploitant d'aérodrome devrait obtenir un retour d'information des parties concernées pour pouvoir mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires.
- 2.5 L'exploitant d'aérodrome devrait s'assurer que les sous-traitants ont mis à disposition un point de contact avec qui communiquer en dehors des heures de travail normales.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p> <p>« GUID-AGA- 6118 »</p>	<p>Edition 01 Date : 23/05/2022 Amendement 00 Date : 23/05/2022</p>
---	---	---

## ANNEXE 3 : LISTE DE VÉRIFICATION DES THÈMES ET MESURES DE SÉCURITÉ LORS DE TRAVAUX AÉROPORTUAIRES

Le formulaire présenté ci-dessous propose une liste non exhaustive des mesures et des thèmes principaux de sécurité à prendre en compte lors de travaux sur une plateforme aéroportuaire. Il convient que chaque opérateur adapte ce document aux besoins et contexte de l'aérodrome.

**Liste de vérification des thèmes de sécurité à aborder et mesures à mettre en œuvre lors de travaux aéroportuaires**

Nom de l'aérodrome :	Code OACI :
Dénomination des travaux :	Date :

		Chapitre du guide	Réalisation	Date	Commentaire
<b>Phase préparatoire des travaux</b>					
1.	Description des travaux et durée envisagée	7.2	<input type="checkbox"/>		
2.	Identification des responsabilités et de leur répartition	7.1	<input type="checkbox"/>		
3.	Compatibilité en termes de sécurité aéroportuaire entre l'exploitation et les horaires planifiés de travail	7.1	<input type="checkbox"/>		
4.	Limitations induites sur l'exploitation opérationnelle du fait de l'emplacement des travaux	6.1	<input type="checkbox"/>		
5.	Etude opérationnelle coordonnée sur les distances de piste déclarées	7.4	<input type="checkbox"/>		
6.	Définition des moyens d'isolement de la zone de travaux vis-à-vis des aires opérationnelles de l'aérodrome	6.2.3	<input type="checkbox"/>		
7.	Identification des moyens supplémentaires de lutte contre le péril animalier à mettre en œuvre	7.1	<input type="checkbox"/>		
8.	Identification des moyens de balisage et de signalisation de la zone de travaux	6.2	<input type="checkbox"/>		
9.	- Cas particulier des pistes fermées	6.2.5	<input type="checkbox"/>		
10.	- Cas particulier des seuils décalés temporaires et des réductions de piste	6.2.6	<input type="checkbox"/>		
11.	Définition d'une cartographie de la zone de travaux	7.1	<input type="checkbox"/>		
12.	Identification et cartographie du cheminement et de l'accès à la zone de travaux	7.5	<input type="checkbox"/>		
13.	Etablissement des évaluations d'impact sur la sécurité et des mesures d'atténuation de risque associées	7.3	<input type="checkbox"/>		
14.	- Cas particulier des perturbations touchant les aides instrumentales à la navigation	6.1.4	<input type="checkbox"/>		
15.	- Cas particulier des perturbations touchant le SSLIA (voies d'accès, coupure du réseau d'eau...)	7.1	<input type="checkbox"/>		



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à la coordination en cas de modifications  
de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire

« GUID-AGA- 6118 »

Edition 01  
Date : 23/05/2022  
Amendement 00  
Date : 23/05/2022

		Chapitre du guide	Réalisation	Date	Commentaire
<b>Procédures à définir et appliquer lors de travaux</b>					
16.	Procédures de coordination entre les différents tiers concernée lors de changements majeurs	7.1	<input type="checkbox"/>		
17.	Procédures de mises à jour régulières de l'information aéronautique (NOTAM)	7.4	<input type="checkbox"/>		
18.	Procédures et surveillance du respect des surfaces de dégagement et limitation induite sur les travaux	6.1	<input type="checkbox"/>		
19.	Procédures particulières à appliquer aux travaux en conditions de faible visibilité (LVP)	6.1.5	<input type="checkbox"/>		
20.	Procédures de contrôle de la circulation des véhicules et personnels	.5	<input type="checkbox"/>		
21.	Procédures de stationnement des véhicules et d'entreposage du matériel en dehors des horaires de travaux	7.5	<input type="checkbox"/>		
22.	Procédures d'inspection régulière des travaux	8.1	<input type="checkbox"/>		
23.	Cas particulier de la surveillance des débris et FOD	8.2	<input type="checkbox"/>		
24.	Cas particulier des inspections avant réouverture après des travaux de nuit	8.2	<input type="checkbox"/>		
25.	Procédures d'entreposage et de traitement des gravats	7.5	<input type="checkbox"/>		
26.	Formation/sensibilisation des agents travaillant ou circulant à proximité des travaux sur l'impact éventuel des travaux sur les règles de circulation	7.5	<input type="checkbox"/>		
27.	Formation des sous-traitants aux procédures de l'aérodrome	7.5	<input type="checkbox"/>		
28.	Formation des sous-traitants à la conduite de véhicule sur l'aire de mouvement de l'aérodrome	7.5	<input type="checkbox"/>		

<b>Phase de réalisation des travaux</b>					
29.	Mise en œuvre des mesures d'atténuation de risque déterminées préalablement	7.3	<input type="checkbox"/>		
30.	Mise en place des moyens supplémentaires de lutte contre le péril animalier	7.1	<input type="checkbox"/>		
31.	Mise en place des moyens d'isolement de la zone de travaux vis-à-vis des aires opérationnelles de l'aérodrome	6.2.3	<input type="checkbox"/>		
32.	Mise en place des moyens de balisage et de signalisation de la zone de travaux	6.2	<input type="checkbox"/>		
33.	Diffusion de la cartographie de la zone de travaux et de l'accès à la zone de travaux aux tiers concernés	6.1	<input type="checkbox"/>		
34.	Diffusion de la cartographie des réseaux enterrés aux sous-traitants	6.1	<input type="checkbox"/>		
35.	Notification aux usagers du déroulement et des impacts des travaux sur l'exploitation (information aéronautique)	6.4	<input type="checkbox"/>		
36.	Vérification de la conformité des installations pour la remise en service	8.4	<input type="checkbox"/>		





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à la coordination en cas de modifications  
de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire

« GUID-AGA- 6118 »

Edition 01  
Date : 23/05/2022  
Amendement 00  
Date : 23/05/2022

		Chapitre du guide	Réalisation	Date	Commentaire
<b>Réouverture de la zone des travaux</b>					
37.	Vérifier que la surface de la chaussée est solide et propre	8.5	<input type="checkbox"/>		
38.	Vérifier que les luminaires sont solidement fixés et propres	8.5	<input type="checkbox"/>		
39.	S'assurer que les couvercles de toutes les fosses sont en place	8.5	<input type="checkbox"/>		
40.	Vérifier qu'il n'y a pas de FOD sur les aires gazonnées	8.5	<input type="checkbox"/>		
41.	Vérifier que les aires gazonnées ont été remises en état et protégées contre le souffle des moteurs	8.5	<input type="checkbox"/>		
42.		8.5	<input type="checkbox"/>		
43.	Inspecter les itinéraires lumineux de voie de circulation remis en service	8.5	<input type="checkbox"/>		
44.	S'assurer que les lignes axiales de voie de circulation ont été remises en état	8.5	<input type="checkbox"/>		

R  
É  
-  
O  
U  
V  
E  
R  
T  
U  
R  
E  
D  
E  
L  
A  
Z  
O  
N  
E  
D  
E  
S  
T  
R  
A  
V  
A  
U  
X



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à la coordination en cas de modifications  
de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire

« GUID-AGA- 6118 »

Edition 01  
Date : 23/05/2022  
Amendement 00  
Date : 23/05/2022

		Chapitre du guide	Réalisation	Date	Commentaire
45.	S'assurer que les panneaux de signalisation de voie de circulation ont été remis en état	8.5	<input type="checkbox"/>		
46.	Nettoyer la zone une dernière fois	8.5	<input type="checkbox"/>		
47.	Enlever les clôtures et réouvrir la zone en coordination avec l'ATS par RTF (contrôle au sol ou tour)	8.5	<input type="checkbox"/>		
48.	Informé le contrôle d'exploitation de la réouverture	8.5	<input type="checkbox"/>		

**Retour d'expérience après travaux**

50.	Réaliser un retour d'expérience avec les intervenants concernés par la phase de travaux	8.6	<input type="checkbox"/>		
51.	Evaluer l'efficacité des mesures d'atténuation de risques associées aux évaluations d'impact sur la sécurité	8.6	<input type="checkbox"/>		
52.	Mettre à jour la cartographie (réseaux, balisage...) impactée par les travaux	8.4.1	<input type="checkbox"/>		

\_\_\_\_\_ **FIN** \_\_\_\_\_



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à la coordination en cas de modifications  
de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire

« GUID-AGA- 6118 »

Edition 01  
Date : 23/05/2022  
Amendement 00  
Date : 23/05/2022

## É-OUVERTURE DE LA ZONE DES TRAVAUX