



**Instruction technique n° 24-25 du 30 Rajab 1446  
correspondant au 30 janvier 2025 relative à la mise  
en place du comité local de sécurité des pistes au  
niveau de l'aérodrome.**





**Instruction technique n° 24-25 du 30 Rajab 1446  
correspondant au 30 janvier 2025 relative à la mise en place du  
comité local de sécurité des pistes au niveau de l'aérodrome.**

**Objet :**

La présente instruction technique a pour objet de donner aux exploitants techniques des aérodromes les lignes directrices pour la mise en place des comités locaux de sécurité des pistes, conformément aux procédures pour les services de navigation aérienne (Doc 9981) de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et à la réglementation en vigueur. Les dispositions de la présente instruction technique sont applicables aux exploitants techniques des aérodromes ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP).

**Références réglementaires :**

- Décret n°63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 et ses amendements, notamment son annexe 14 ;
- Loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 16 duodecies ;
- Décret présidentiel du 18 Dhou El Hidja 1445 correspondant au 24 juin 2024, portant nomination du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret n°87-173 du 11 aout 1987 portant création de l'Etablissement de gestion de services aéroportuaires d'Alger (EGSA - Alger) ;
- Décret n°87-174 du 11 aout 1987 portant création de l'Etablissement de gestion de services aéroportuaires d'Oran (EGSA - Oran) ;
- Décret n°87-175 du 11 aout 1987 portant création de l'Etablissement de gestion de services aéroportuaires de Constantine (EGSA - Constantine) ;
- Décret exécutif n° 91-149 du 18 mai 1991, portant réaménagement des statuts de l'entreprise nationale d'exploitation et de sécurité aéronautiques (ENESA) et dénomination nouvelle : Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA) ;



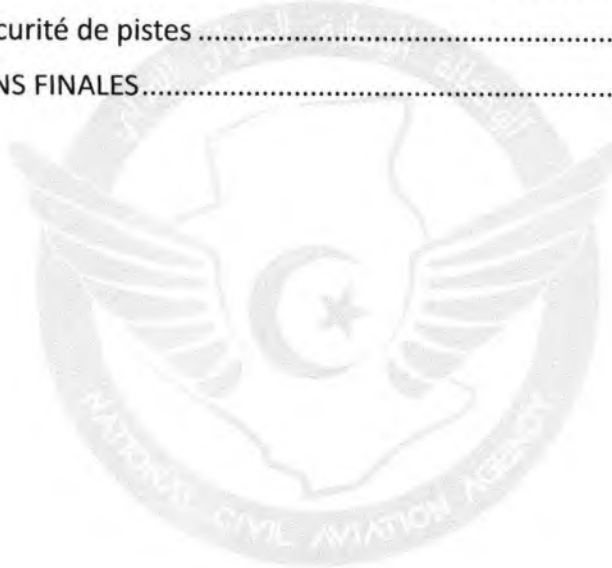
- Décret exécutif n°91-150 du 18 mai 1991, modifié, portant transformation de la nature juridique et statut des établissements de gestion des services aéroportuaires (E.G.S.A) ;
- Décret exécutif n° 20-217 du 12 Dhou El Hidja 1441 correspondant au 2 août 2020, modifié, fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret exécutif n° 23-181 du 8 mai 2023 portant organisation de l'administration centrale du ministère des travaux publics et des infrastructures de base ;
- Arrêté du 25 Moharram 1414 correspondant au 15 juillet 1993 fixant le cahier des charges et des sujétions de service public des établissements de gestion des services aéroportuaires (EGSA).





## SOMMAIRE

CHAPITRE 1. DEFINITIONS.....	5
CHAPITRE 2. MODALITES DE CREATION DU COMITE LOCAL DE SECURITE DES PISTES .....	6
2.1 Responsabilité .....	6
2.2 Objectifs.....	6
2.3 COMPOSITION ET MISSIONS DU COMITE LOCAL DE SECURITE DES PISTES.....	7
2.3.1 Composition du comité .....	7
2.3.2 Missions du comité.....	8
2.4 Réunion du Comité .....	9
2.5 Pratiques optimales de détection, d'élimination et de promulgation des « POINTS CHAUDS ».....	9
2.6 Plan d'action de sécurité de pistes .....	10
CHAPITRE 3. DISPOSITIONS FINALES.....	11





## CHAPITRE 1. DEFINITIONS

Il est entendu au sens de la présente instruction technique par :

**Exploitant technique de l'aérodrome.** Toute personne physique ou morale chargée de l'exploitation technique des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

**Incursion sur piste.** Toute situation se produisant sur un aérodrome qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs.

**Obstacle.** Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- a) qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

**Sortie de piste/de voie de circulation.** Situation se produisant lorsqu'un avion sort entièrement ou partiellement, de façon non intentionnelle, de la piste/voie de circulation en usage lors du décollage, de la course à l'atterrissage, de la circulation à la surface ou de manœuvres.

**Système de gestion de la sécurité (SGS).** Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires (Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*).

**Point chaud.** Endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste, ou qui présente un risque à ce sujet, et où les pilotes et les conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance.



## CHAPITRE 2. MODALITES DE CREATION DU COMITE LOCAL DE SECURITE DES PISTES

### 2.1 Responsabilité

2.1.1 Afin d'améliorer la sécurité de piste, l'exploitant technique d'aérodrome est tenu de mettre en place, au sein de chaque aérodrome, un comité local de sécurité des pistes, ces comités constituent un élément essentiel d'un programme de sécurité efficace visant à prévenir et à atténuer tout événement lié à la sécurité.

2.1.2 Le rôle principal du comité est d'élaborer un plan d'action pour la sécurité des pistes qui définit et traite les questions de sécurité au moyen de mesures efficaces de détermination des dangers et d'exécution des évaluations du risque de sécurité et recommander des mesures pour l'élimination des dangers et l'atténuation du risque résiduel.

2.1.3 Ces mesures peuvent être élaborées en fonction d'événements locaux ou tenir compte d'informations provenant de bases de données externes.

2.1.4 L'exploitant technique d'aérodrome est responsable de veiller à ce que ce plan d'action soit un élément efficace du système de gestion de la sécurité de l'aérodrome.

### 2.2 Objectifs

2.2.1 Le comité local de sécurité des pistes détermine les dangers concernant les pistes. Ces dangers peuvent être liés à la conception, aux marques, aux panneaux de signalisation et aux dispositifs lumineux de l'aérodrome, ainsi qu'à des opérations ou des procédures d'aérodrome.

2.2.2 Dans le cadre des activités du comité local de sécurité des pistes, des mesures seront prises afin d'atténuer les dangers déterminés en application du paragraphe ci-dessus et, selon qu'il convient, de réduire le risque de sécurité des événements concernant la sécurité des pistes, notamment les suivants :

- a) incursions sur piste ;
- b) sorties de piste ;
- c) confusion sur les pistes ;
- d) suspension des activités sur des pistes ou fermeture de pistes ;
- e) collision sur les aires de manœuvres ;
- f) assistance en escale ;
- g) collision avec un (des) obstacle (s) ;
- h) perte de contrôle au sol ;
- i) autres événements liés à la sécurité aérienne.





2.2.3 Le comité local de sécurité des pistes élaborera des stratégies et des procédures d'atténuation afin de préserver la sécurité des pistes durant les situations anormales, y compris la suspension des activités sur des pistes. Ces stratégies et procédures seront mises en œuvre sous la responsabilité de l'exploitant technique de l'aérodrome.

2.2.4 Des procédures de collecte, de contrôle, d'analyse et de protection des données et des informations de sécurité seront établies afin d'aider à comprendre et à améliorer les résultats en matière de sécurité.

2.2.5 Des informations de nature à renforcer la sécurité des pistes, notamment les points chauds constatés et des procédures locales spécifiques, seront communiquées aux utilisateurs appropriés.

## 2.3 COMPOSITION ET MISSIONS DU COMITE LOCAL DE SECURITE DES PISTES

### 2.3.1 Composition du comité

2.3.1.1 Le comité doit être composé de personnes qui sont directement concernées par les opérations de piste à l'aérodrome en question, provenant notamment :

- a) L'exploitant technique de l'aérodrome ;
- b) Le gestionnaire de l'aéroport ;
- c) Les services des travaux publics ;
- d) Les services de la circulation aérienne ;
- e) Les exploitants aériens ;
- f) Les représentants des compagnies d'assistance en escales ;

2.3.1.2 Le comité peut faire appel aux représentants des différents organismes susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'aérodrome, à savoir :

- a) Des représentants de la police aux frontières (PAF) ;
- b) Des représentants de la Direction des Douanes ;
- c) Des représentants de l'ONM ;
- d) Des représentants des autorités militaires (le cas échéant, si l'aérodrome est mixte) ;
- e) APC ;
- f) Direction de l'urbanisme ;
- g) Direction de l'environnement ;
- h) Direction des forêts ;
- i) Direction de l'agriculture ;
- j) Il peut être envisagé d'inviter périodiquement des membres d'autres comités pour favoriser la coordination, la communication, l'apprentissage et la mise en commun des informations.



## 2.3.2 Missions du comité

2.3.2.1 Les missions du comité local de sécurité des pistes doivent comprendre au moins les tâches suivantes :

- a) analyser les données de sécurité concernant le nombre, le type et, si possible, la gravité des événements de sécurité ;
- b) tenir compte des conclusions des rapports d'enquête dans la détermination des points chauds locaux ou des zones posant problème sur l'aérodrome ;
- c) travailler de manière cohésive afin de mieux comprendre les difficultés de fonctionnement du personnel travaillant dans d'autres zones et recommander des domaines d'amélioration ;
- d) veiller à ce que les recommandations relatives à la prévention des événements de sécurité soient mises en œuvre ;
- e) déterminer les zones posant problème localement et suggérer des améliorations ;
- f) mener des campagnes de sensibilisation à la sécurité des pistes qui sont axées sur les problèmes locaux ; par exemple, produire et distribuer des cartes des points chauds locaux ou d'autres éléments d'orientation jugés nécessaires ;
- g) examiner régulièrement les activités sur l'aérodrome et les pistes afin de détecter proactivement toute situation qui peut contribuer aux risques pour la sécurité ;
- h) coordonner les SGS des différents prestataires de services aéronautiques ;
- i) examiner, évaluer et valider les plans et procédures (SMC, Plan d'Exploitation pendant une Construction « PEC », protocoles d'accord entre les différents intervenants, etc.....).

2.3.3 La composition du comité local de sécurité des pistes doit être établi et indiqué dans le manuel de l'aérodrome.

2.3.4 Le comité doit passer en revue le plan d'action pour la sécurité des pistes lorsqu'une ou plusieurs des circonstances suivantes se produisent :

- a) la récurrence du même événement qui présente un danger pour la sécurité ;
- b) le volume et la densité de circulation des aéronefs et des véhicules augmentent considérablement ;
- c) une exploitation en conditions de faible visibilité inférieures à celles qui sont actuellement permises est prévue ;
- d) la configuration de l'aérodrome a changé (p. ex. mise en service de nouvelles pistes, voies de circulation ou aires de trafic) ;
- e) des aéronefs, des personnes ou des véhicules entrent par inadvertance sur des pistes ou des voies de circulation ;





- f) des comptes rendus de pilotes, de l'ATC ou de membres du personnel d'exploitation font état de feux, de balises, de marques, de panneaux indicateurs, etc., donnant des indications ambigües susceptibles de créer de la confusion.

## 2.4 Réunion du Comité

2.4.1 Le comité se réunit sur une base régulière, en tenant compte de l'importance du trafic, de l'ampleur et de la complexité de l'aérodrome, et au moins une fois par mois. Des réunions extraordinaires seront tenues sur l'initiative d'un de ses membres et autant de fois qu'il est jugé opportun.

2.4.2 L'exploitant technique d'aérodrome organise les réunions du comité et établit un programme long terme pour permettre une préparation adéquate par les membres.

2.4.3 L'ordre du jour de la réunion doit au minimum inclure :

- Les dangers identifiés et les conséquences qui leur sont associées ;
- L'évaluation des risques des conséquences ;
- Les recommandations proposées des mesures de contrôle et des mesures d'atténuation pour gérer le risque ;
- Le suivi de l'efficacité des mesures prises de contrôle d'atténuation du risque mises en place ;
- Une mise à jour des recommandations précédentes.

*N.B : Si aucun des éléments mentionnés ci-dessus n'a été abordé lors de la réunion, le comité doit préciser dans le PV qu'aucun danger ou événement n'a été survenu.*

## 2.5 Pratiques optimales de détection, d'élimination et de promulgation des « POINTS CHAUDS »

2.5.1 L'exploitant technique d'aérodrome et les autres intervenants au niveau de l'aérodrome doivent identifier les endroits sur l'aérodrome où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste, ou qui présentent un risque à ce sujet.

2.5.2 Les points chauds peuvent aussi être des endroits où la navigation peut être difficile en raison de leur conception, bien qu'ils soient tout à fait conformes, ou lorsqu'une vigilance accrue s'impose, comme aux intersections avec une piste.

2.5.3 Dans l'idéal, le comité doit effectuer une évaluation afin de déterminer si l'aérodrome présente des points chauds.



2.5.4 Cette évaluation doit tenir compte l'examen les procédures de la circulation aérienne (sur la base notamment des facteurs qui contribuent aux incursions sur piste, comme l'utilisation d'autorisations conditionnelles et les communications non normalisées) et d'autres procédures d'exploitation de l'aérodrome qui peuvent créer des points chauds ainsi que les facteurs humains.

2.5.5 Si des points chauds sont constatés, la stratégie recommandée devrait être mise en œuvre pour éliminer le danger ou, si l'élimination n'est pas immédiatement réalisable, gérer et atténuer le risque.

2.5.6 Les stratégies à mettre en œuvre peuvent comprendre :

- a) construction de nouvelles voies de circulation ;
- b) aides visuelles supplémentaires (panneaux de signalisation, marques, dispositifs lumineux) ;
- c) utilisation d'itinéraires de remplacement ;
- d) mesures pour pallier aux angles morts dans la tour de contrôle de l'aérodrome ;
- e) campagnes de sensibilisation ;
- f) promulgation des points chauds dans l'AIP.

2.5.7 Une modification au niveau de l'aire de mouvement ou d'une procédure d'exploitation peut être à l'origine d'un nouveau point chaud. Il conviendrait en pareil cas d'effectuer une évaluation avant le début de tout travail, comme un réaménagement de l'aire de manœuvre ou la mise en œuvre d'une procédure d'exploitation nouvelle ou révisée, afin d'éviter la création desdits points chauds.

## 2.6 Plan d'action de sécurité de pistes

2.6.1 Après avoir évalué les risques de sécurité des pistes de l'aérodrome concerné, le comité doit émettre des recommandations spécifiques pour réduire ces risques, et doit développer un plan d'action pour s'assurer que ces recommandations sont bien adoptées.

2.6.2 Ce plan doit définir clairement les responsabilités pour les tâches associées aux mesures à prendre. Chaque mesure doit être prise par l'intervenant désignée chargé de s'acquitter des diverses tâches pertinentes. Plus qu'un seul intervenant peut être concerné par la mesure à prendre, mais un seul doit en prendre la direction et être responsable de l'achèvement de toutes les tâches qui lui sont associées. Les travaux concernant une tâche donnée doivent être achevés dans un délai raisonnable.



**2.7 L'exploitant technique d'aérodrome doit transmettre à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile :**

- Les bilans des indicateurs relatifs à la sécurité ;
- Les bilans des évènements liés à la sécurité ;
- Les plans d'action du comité accompagnés des évidences de la mise en œuvre des mesures d'atténuation des risques ;
- Les Procès-Verbaux des réunions du comités dans un délai n'excédant pas 15 jours après la tenue de la réunion.

**N.B : En cas d'un incident et / ou incident grave, le PV doit être transmis dans l'immédiat.**

### CHAPITRE 3. DISPOSITIONS FINALES

**3.1** La présente instruction technique sera enregistrée sur le registre des actes administratifs de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

**3.2** La présente instruction technique sera publiée sur la plateforme numérique de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Fait à Alger, le 30 Rajab 1446 correspondant au 30 janvier 2025

Le Directeur Général de  
l'Agence Nationale de  
A.N.A.C. Aviation Civile  
BOU FEFEL Hassan