



**Instruction technique n° 26-25 du 30 Rajab 1446  
correspondant au 30 janvier 2025 fixant les  
modalités de planification et de réalisation des  
travaux au niveau des aérodromes**





**Instruction technique n° 26-25 du 30 Rajab 1446  
correspondant au 30 janvier 2025 fixant les modalités de planification et de réalisation des  
travaux au niveau des aérodromes**

**Objet :**

La présente instruction technique a pour objet de fixer les modalités de planification et de réalisation des travaux au niveau des aérodromes, notamment sur l'aire de mouvement, ainsi que les mesures prises par chaque intervenant afin d'assurer les opérations aériennes en toute sécurité, 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 cette instruction technique sont applicables aux exploitants techniques des aérodromes, aux gestionnaires des aéroports, aux services des Travaux Publics et/ou autres intervenants au niveau de l'aérodrome.

**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° 19-167 du 24 Ramadhan 1440 correspondant au 29 mai 2019 fixant les spécifications techniques de l'assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- 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 ;
- L'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) ;
- Instruction technique n° 19-25 du 30 Rajab 1446 correspondant au 30 janvier 2025 relative aux procédures pour les services de navigation aérienne - Aérodrômes.



## SOMMAIRE

CHAPITRE 1. DEFINITIONS .....	5
CHAPITRE 2. MODALITES DE PLANIFICATION ET DE REALISATION DES TRAVAUX AU NIVEAU DES AERODROMES.....	7
2.1 Phase préparatoire des travaux.....	7
2.1.1 Responsabilités.....	7
2.1.2 Plan d'Exploitation pendant une Construction « PEC » .....	7
2.1.3 Coordination des travaux.....	8
2.1.4 Identification de responsable de chaque intervenant.....	8
2.1.5 Principes généraux à considérer .....	8
2.1.6 Supervision des tâches .....	9
2.2 Phase de réalisation des travaux .....	10
2.3 Évaluation de l'impact sur la sécurité aéronautique.....	10
2.4 Mise à jour de l'information aéronautique .....	11
CHAPITRE 3. SUPERVISION DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE.....	13
CHAPITRE 4. DISPOSITIONS FINALES .....	14
ANNEXE I.....	15
Supplément A.....	23
ANNEXE II.....	25



## CHAPITRE 1. DEFINITIONS



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

**Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

**Aire de manœuvre.** Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

**Aire de mouvement.** Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

**Aire de trafic.** Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien

**Balise.** Objet disposé au-dessus du niveau du sol pour indiquer un obstacle ou une limite.

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

**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.

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

**Seuil décalé.** Seuil qui n'est pas situé à l'extrémité de la piste.

**Sécurité.** Etat dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

**Système de gestion de la sécurité (SGS).** Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.





**Voie de circulation.** Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment :

- a) Voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef. Partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.
- b) Voie de circulation d'aire de trafic. Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.
- c) Voie de sortie rapide. Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.

**Travaux sur les aérodromes.** Toute intervention sur l'aérodrome, ayant un impact sur la sécurité en vue de réaliser, développer, renouveler, entretenir, promouvoir des terrains, installations, matériels, réseaux ou services d'un aérodrome.



## CHAPITRE 2. MODALITES DE PLANIFICATION ET DE REALISATION DES TRAVAUX AU NIVEAU DES AERODROMES



### 2.1 Phase préparatoire des travaux

#### 2.1.1 Responsabilités

2.1.1.1 L'exploitant d'aérodrome veille à la sécurité des opérations aériennes lors de la réalisation, le développement, l'entretien, l'exploitation des infrastructures et installations au niveau des aérodromes.

A ce titre, l'exploitant d'aérodrome, respecte les dispositions réglementaires qui lui incombent en matière de travaux aéroportuaires et coordonne avec l'ensemble des intervenants au niveau de l'aérodrome concerné par les travaux.

2.1.1.2 L'Exploitant d'aérodrome est en charge de :

- Préparer la phase de planification des travaux et superviser l'exécution desdits travaux sur l'aérodrome ;
- Assurer le maintien de la sécurité à un niveau acceptable et garantir une coordination effective entre les différents intervenants de l'aérodrome concerné par les travaux.

#### 2.1.2 Plan d'Exploitation pendant une Construction « PEC »

2.1.2.1 A chaque intervention significative sur l'aérodrome, ayant un impact sur la sécurité, l'exploitant d'aérodrome doit élaborer un Plan d'Exploitation pendant une Construction (PEC) en coordination avec les services des travaux publics, selon le modèle décrit dans l'annexe I à la présente instruction technique, contenant l'ensemble des procédures pour gérer la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome durant les travaux, qui doit être validé par l'ensemble des intervenants concernés par les travaux au niveau de l'aérodrome.

2.1.2.2 Ce plan doit contenir une évaluation du risque sur l'impact des travaux envisageables sur la sécurité des opérations aériennes, élaborée conformément à l'Annexe II.

2.1.2.3 Le PEC doit être transmis à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), trente (30) jours avant la date envisageable pour le lancement des travaux, pour examen et acceptation.



### 2.1.3 Coordination des travaux

2.1.3.1 Afin de permettre l'exécution des travaux tout en maintenant la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome, il est nécessaire d'établir une bonne coordination entre l'exploitant d'aérodrome et les autres intervenants au niveau de l'aérodrome concerné par les travaux, y compris les principaux exploitants d'aéronefs desservant l'aérodrome.

Ainsi, l'exploitant d'aérodrome, met en œuvre cette phase de consultation et de coordination initiale. Son intervention s'appuie sur les procédures décrites dans le PEC.

### 2.1.4 Identification de responsable de chaque intervenant

2.1.4.1 Selon la complexité des travaux, il convient d'identifier et de désigner un responsable des différents intervenants sur l'aérodrome, y compris les exploitants d'aéronefs.

2.1.4.2 Ces responsables devraient se réunir régulièrement pour surveiller l'avancement des travaux, selon les procédures définies dans le PEC, et éventuellement étudier la nécessité de modifier la réalisation des travaux mis en œuvre afin de répondre notamment aux besoins de l'exploitation en fonction des conditions météorologiques.

### 2.1.5 Principes généraux à considérer

2.1.5.1 Dans le cadre des mesures préalables de coordination à mettre en œuvre et indépendamment de la planification opérationnelle des travaux, il convient de prendre en considération les principes généraux suivants lors de l'élaboration du PEC, dont l'exigence et le détail devront être adaptés à la complexité des travaux envisagés :

- la définition et la répartition des responsabilités entre les différents intervenants, lors du déroulement des travaux et avant la remise en service ;
- la sensibilisation aux consignes de sécurité relative aux travaux effectués sur l'aire de mouvement et /ou sur l'aérodrome, de l'ensemble du personnel intervenant pour ces travaux (entreprises, sous-traitants);
- les mesures et moyens mis en œuvre lors de l'établissement du chantier pour s'assurer de l'isolement et de la séparation de la zone de travaux par rapport aux aires de mouvement opérationnels ;
- 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 du Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie (SSLI);
- le respect des surfaces de dégagements aéronautiques ;
- la compatibilité en termes de sécurité aéronautique entre l'exploitation de l'aérodrome (horaires ATS) 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 ;
- 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 concernant les opérations d'exploitation liées aux travaux ;
- le respect de la sûreté aéroportuaire.

## 2.1.6 Supervision des tâches

2.1.6.1 L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que les tâches suivantes sont prévues et réalisées :

- s'assurer de la sécurité des opérations aériennes lorsque celles-ci sont maintenues pendant toute la durée des travaux, conformément aux dispositions de la présente instruction 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 de sécurité ;
- inspecter 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 des services d'information aéronautique;
- 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 ;
- 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 ;



- veiller à la conformité de la matérialisation de la signalisation horizontale des infrastructures concernées par les travaux conformément aux plans « Bon pour exécution ».

## 2.2 Phase de réalisation des travaux

**2.2.1** L'exploitant d'aérodrome est tenu de prévoir et respecter des dispositions relatives à la réalisation des travaux, par l'ensemble des intervenants au niveau de l'aérodrome, décrites dans l'Annexe I de la présente instruction.

**2.2.2** La réalisation des travaux est planifiée afin de définir précisément le champ des travaux concernés et le phasage envisagé. En particulier, il convient de choisir une période de travaux possible en considérant au moins les éléments suivants :

- La météorologie qui devra retarder le moins possible le phasage des travaux envisagés ;
- La prévision du trafic sur la période considérée afin de de planifier un lissage éventuel du programme des vols.
- La concomitance avec des travaux impactant la circulation au sol des avions.

De plus, 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.

**2.2.3** Après l'achèvement des travaux, l'exploitant d'aérodrome, en coordination avec les services des travaux publics et des gestionnaires des aéroports, est chargé de faire parvenir à l'ANAC, un Procès- Verbal (signé par les parties concernées) attestant la conformité des travaux aux dossiers techniques transmis à l'ANAC, et de la signalisation horizontale des infrastructures aéroportuaires conformément aux plans « Bon pour exécution ».

## 2.3 Évaluation de l'impact sur la sécurité aéronautique

**2.3.1** 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 piste, cette démarche proactive est très importante du fait des risques majeurs qui peuvent être induits sur les opérations aériennes.

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



ou pour toute modification significative. Cette analyse doit non seulement traiter la conformité de la modification, mais également 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.

***N.B : L'évaluation d'impact sur la sécurité aéronautique 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.***

**2.3.3** L'objectif de cette étude est d'identifier avec l'ensemble des intervenants, 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.

**2.3.4** 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.

**2.3.5** L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que les mesures d'atténuation des risques dans le cadre du processus d'évaluation de l'impact sur la sécurité sont bien appliquées.

**2.3.6** L'évaluation d'impact de sécurité doit être élaborée selon les formulaires / tableaux annexés à la présente instruction (**voir** Annexe II).

## **2.4 Mise à jour de l'information aéronautique**

**2.4.1** Les documents relatifs aux modifications induites par les travaux (rapports de synthèse, HWD, plans de signalisation, etc.) doivent être transmis à l'ANAC, en tenant compte des délais de publication nécessaires pour préparer et éditer les éléments à publier.

L'information transmise devra toujours être exacte, intègre et précise, et tout particulièrement dans les cas suivants :



- 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 ;
- dans le cas d'une fermeture totale de piste, d'une voie de circulation ou de l'aire de trafic ;
- lors de la mise en place d'un seuil décalé temporaire : 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.

**2.4.2** Les demandes de diffusions des informations aéronautiques relatives à la fermeture des pistes et / ou autres infrastructures impactées par les travaux (voies de circulation et aires de trafic) doivent être transmises à l'ANAC dans un délai qui n'excède pas vingt (20) jours, dont une copie de chaque support de l'information aéronautique publié doit être transmise à l'ANAC après sa publication.





### CHAPITRE 3. SUPERVISION DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE A.C

#### 3.1 Lors des travaux, l'ANAC assure que :

- Les consignes de sécurités et procédures énoncées dans le PEC sont mises en place et respectées par l'ensemble des intervenants concernés par les travaux, en tenant compte, le cas échéant, des résultats des études de sécurité établies par l'ENNA ;
- Le contrôles de l'application des procédures énoncées dans le PEC sur le site des travaux ;
- L'intervention pour remédier aux problèmes majeurs rencontrés lors de l'application des procédures énoncées dans le PEC ;
- Les conditions nécessaires à la remise en service définitive des infrastructures et installations sont bien réunies pour permettre leur exploitation en toute sécurité.

#### 3.2 D'autres projets nécessiteront de prononcer une inspection sur site dans le cas de :

- L'allongement de piste ou la création d'une autre piste ;
- Les modifications de l'infrastructure, les installations ou 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 ;
- Le changement d'une catégorie d'exploitation de la piste ;
- L'accueil de manière régulière d'un nouvel aéronef qui impose des contraintes nouvelles ;
- La configuration des instruments de mesure de visibilité et hauteur de la base des nuages, ayant un impact sur la catégorie d'exploitation de la piste ou sur les minima opérationnels.





## CHAPITRE 4. DISPOSITIONS FINALES

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

**4.2** 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





## ANNEXE I

### Modèle type de Plan d'Exploitation pendant une Construction

#### Introduction

Le Plan d'Exploitation pendant une Construction (PEC) constitue un outil essentiel de coordination et de communication entre les différents intervenants au niveau de l'aérodrome. Il vise à garantir et à gérer la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome durant les travaux.

Le PEC doit clairement définir et documenter les responsabilités, les procédures et les modalités d'exécution des opérations durant les travaux, conformément à la réglementation en vigueur.

Il est obligatoire d'élaborer et de mettre en œuvre un PEC pour tout projet de construction ou de reconstruction majeur ayant un impact sur les opérations côté piste.

Les travaux de reconstruction majeurs comprennent notamment les interventions visant à réhabiliter ou prolonger la durée de vie des surfaces et chaussées des aires de mouvement (travaux de renforcement).

Les travaux de moindre envergure, tels que l'entretien courant (colmatage de fissures, réparation localisée, etc.), nécessitent également la mise en place d'un plan adapté à la consistance et la nature des travaux, à suivre pendant toute leur durée.

Les méthodes applicables pour l'élaboration et la mise en œuvre du PEC doivent être spécifiées dans le manuel d'aérodrome. Des mesures de précaution supplémentaires, non prévues initialement dans le manuel d'aérodrome, peuvent être nécessaires selon la nature et les modalités des travaux.

L'exploitant d'aérodrome est tenu de mettre en œuvre ces mesures.

En raison des modifications apportées aux opérations et aux infrastructures de l'aérodrome pendant les travaux, le PEC devient un élément crucial. Il est considéré comme une modification temporaire du manuel d'aérodrome, applicable uniquement pendant la période des travaux.



## Documents de référence :

- Instruction technique n°17-25 du 30 Rajab 1446 correspondant au 30 janvier 2025 relative à la conception et l'exploitation technique des aérodromes ;
- Autres références réglementaires.

## Contenu du PEC

### I. Objet de l'opération

Texte décrivant de façon concise et précise l'objet de l'opération, les services à l'origine de l'opération et les entités concernées et impactées ainsi que les sous-traitants intervenants dans l'exécution de ladite opération, s'il y en a, la date de début et de la fin des travaux.

### II. Plan des étapes ou phases de construction

Un plan associé de notes descriptives pour expliquer les étapes ou phases ainsi que les dates de réalisations, arrêtées en coordination avec les services des Travaux Publics et des gestionnaires des aéroports (EGSA/Alger-Oran-Constantine et la SGSIA).

Le planning des travaux doit être détaillé, en précisant la durée de chaque tâche mentionnée.

### III. Définition du périmètre du chantier

L'exploitant d'aérodrome en coordination avec les différents intervenants au niveau de l'aérodrome doit définir les zones inutilisables, les voies d'accès et les moyens d'accès à la zone de travaux ainsi que les aires de stationnement des véhicules et engins de travaux. Il doit prêter une attention particulière lors du choix des circuits et moyens d'accès à la zone de travaux susceptibles de causer des interférences sur les aides à la navigation aérienne et de perturber leur fonctionnement.

Il doit également renseigner les moyens de balisage et signalisation concernant la zone de travaux, les zones inutilisables et les obstacles temporaires, ainsi que les moyens mis en œuvre pour s'assurer de l'isolement et la séparation de la zone de travaux, par rapport aux aires aéronautiques en opération et pour une protection contre les effets de souffle des réacteurs.



A cet effet, il formalisera, par le biais de cartographies, plans et fiches techniques, l'ensemble des éléments, cités ci-dessus, relatifs au chantier. Il s'agit de :

- Zone des travaux ;
- Zones inutilisables (installation des balises, feux, etc..) ;
- Zone de stationnement de véhicules et engin de travaux ;
- Cheminement et voies d'accès à la zone de travaux ;
- Zones de stockage du matériel ;
- Plans de balisage diurne (au cours des travaux et après la finalisation des travaux) ;
- Plan de balisage nocturne ;
- Plan des réseaux enterrés dans le cas d'opération de terrassement ;
- Noms et rôles du personnel chargé du projet et numéros de téléphone ou il peut être contacté pendant et après les heures de travail ;
- Liste des équipements et engins de construction (type, nombre, restrictions, limitation de hauteur, ...).

**Note 1 :** si le seuil de la piste est décalé, une révision des distances déclarées doit être effectuée et portée sur le PEC ;

**Note 2 :** les plans transmis doivent être à l'échelle et annexés aux PEC.

#### **IV. Plan de communication :**

##### **IV.1 Communication pré-construction :**

- Analyse du type et de la fréquence du trafic de l'exploitation pendant les travaux ;
- Rapport des rencontres avec les différents intervenants incluant une liste nominative ;
- NOTAM et ATIS correspondant aux différentes phases de construction, avec une précision de la durée de publication.

##### **IV.2 Communication pendant la construction :**

###### **IV.2.1 Planification des réunions :**

Des réunions préalables à la mise en route des travaux et des réunions de chantier régulières doivent être tenues pour s'assurer que les exigences de sécurité sont respectées et que les conflits entre les travaux et l'exploitation de l'aérodrome sont résolus.



Les points à prendre en considération lors des réunions comprennent ce qui suit :

- a) sensibilisation à la sécurité liée aux travaux effectués sur l'aire de mouvement ;
- b) exigences en matière de santé et de sécurité sur le lieu de travail ;
- c) protection des employés chargés des travaux contre les dangers de l'aérodrome, notamment le souffle et le bruit des moteurs ;
- d) procédure pour appeler rapidement les services d'urgence en cas d'incendie, de déversement, d'accident ou d'événement similaire ;
- e) séances d'information sur l'interaction entre les travaux et les opérations d'aérodrome (p. ex. piste(s) en service, conditions de visibilité probables, conditions météorologiques, questions de sécurité)
- f) l'état d'avancement des travaux ;
- g) l'actualisation et / ou modification des procédures décrites dans le PEC si nécessaire.

Les Procès-Verbaux des réunions doivent être transmis à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

#### **IV.2.2 Emission des communiqués**

Format, procédure, liste d'acheminement, approbation, procédures d'acheminement, etc... de l'information et documents utilisés.

#### **V. Sécurité du chantier :**

Le processus établi pour gérer la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome durant les travaux doit comprendre, au minimum, les procédures relatives aux éléments suivants :

##### **V.1. Circulation des véhicules et des personnes**

L'exploitant doit décrire les procédures à mettre en place pour veiller que le personnel conducteur de véhicules est formé aux règles de circulation sur l'aire de mouvement de l'aérodrome et sur les règles de communication avec les services de circulation aérienne. L'accompagnement par un conducteur qualifié est obligatoire, le cas échéant.





### **V.1.1 Contrôles d'accès**

Dans cette partie, il faut décrire les procédures spécifiques à mettre en place pour le contrôle des véhicules, 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.

#### **V.1.1.1 Accès à la zone de travaux**

Déterminer et formaliser les moyens d'accès du sous-traitant à la zone de travaux éventuellement par le biais d'un plan adapté et s'assurer 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, matériaux, 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 en coordination avec les différents intervenants, et sont signalées et balisées conformément aux règles en vigueur.

#### **V.1.1.2 Aires de stationnement et d'utilisation des véhicules**

Cette section doit décrire les procédures pour s'assurer que les restrictions concernant le stationnement, l'utilisation et la hauteur limite des véhicules et des engins soient respectées.

Une attention particulière est apportée lorsque l'aire de manœuvre est impactée, afin de respecter les dispositions décrites dans cette instruction, 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.

### **V.2 Gestion et contrôle des débris et gravats (FOD)**

Définir les procédures et les équipements à mettre en place destinés à limiter la propagation de débris et gravats susceptibles d'endommager les aéronefs sur les pistes, voies de circulation ou aire de trafic.



Il est à définir également des procédures concernant le contrôle de la propreté des chaussées et de s'assurer de leur mise en œuvre. Ces procédures doivent traiter du nettoyage régulier par le sous-traitant et / ou d'autres intervenants des différentes voies de circulation, du fait du passage des véhicules et engins de travaux.

Il convient néanmoins de procéder à des inspections pour s'assurer de la propreté générale de surface (fréquence, points à vérifier, etc...)

L'entreposage de ces débris et gravats doit également être encadré afin de respecter les différentes mesures de sécurité concernant les obstacles, ainsi que pour prévenir des effets éventuels du souffle des aéronefs.

### **V.3 Moyens généraux**

Décrire l'ensemble des équipements de protection individuelle mis en place pour le personnel intervenant, nécessaires pour se protéger contre les risques de sécurité (gilet rétro réfléchissant, chaussures de sécurité, harnais, casque, etc). Ainsi pour les véhicules (les gyrophares, les moyens radios, les bandes rétro réfléchissantes sur véhicules, etc..), tout en respectant toute autre modalité réglementaire relative à la circulation des véhicules dans l'aire de mouvement.

### **V.4 Limitation des travaux de construction ou d'entretien à proximité des aides visuels en conditions de visibilité réduite**

L'exploitant doit décrire les procédures et les mesures à suivre dans des conditions de visibilité réduite afin de limiter ou interdire les travaux de construction ou d'entretien à proximité des aides visuels et des circuits électriques d'aérodrome.

### **V.5 Emission des laisser passer coté aire**

Décrire l'entité chargée de délivrance des laisser passer, et les procédures à suivre.

### **V.6 Environnement**

Description des procédures permettant le respect des normes d'environnement dans l'utilisation, l'entreposage et la disposition des matériaux.



## V.7 Signalisation

L'exploitant d'aérodrome doit veiller à la mise en place, conformément à la réglementation en vigueur, d'une signalisation adéquate des zones de travaux, vu les incidents et les accidents, qui se produisent suite à la négligence de cet élément.

Une surveillance accrue doit être portée dans les cas d'une piste fermée, d'une réduction de piste ou d'un seuil décalé temporaire (le cas de présence d'obstacles temporaires qui percent la trouée d'atterrissage et/ou de décollage).

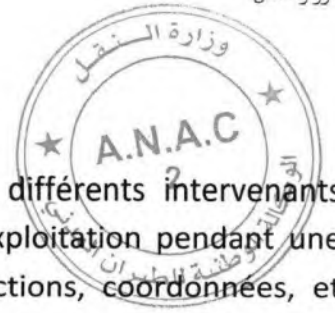
## V.8 Vérification avant remise en service

En complément du suivi continu lors de la réalisation 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, etc.... Il est donc très important de définir, en amont des travaux, les procédures et les intervenants 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'exploitant d'aérodrome en coordination avec les services des travaux publics, informent formellement les autres intervenants concernés que les travaux sont effectivement achevés et conformes aux spécifications techniques.

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

**Note :** l'exploitant d'aérodrome doit renseigner une liste de contrôle *applicable à l'établissement de chantier et à la remise en exploitation des zones affectée figurant dans le supplément A au présent manuel type.*



## VI. Validation

Cette section regroupe les coordonnées des représentants des différents intervenants concernés par les travaux pour la validation du présent Plan d'Exploitation pendant une Construction (PEC). Le tableau ci-dessous précise les noms, fonctions, coordonnées, et signatures des responsables, ainsi que les dates de validation correspondantes.

Nom et prénom	Fonction/organisme	Coordonnées	Signature	Date de validation





### Supplément A

LISTE DE CONTROLE CHANTIER : ÉTABLISSEMENT DU CHANTIER			
Date :	Heure :	Lieu :	
Tâche		Tâche exécutée (oui / non)	Observations
1	S'assurer auprès du responsable ATS de permanence que l'autorisation d'entamer les travaux a été délivrée et que le service chargé de l'aire de trafic a été informé des postes de stationnement touchés		
2	Fermer la zone en coordination avec l'ATS		
3	Informier l'ATS de la zone fermée et le service de lutte contre l'incendie par téléphone, etc...		
4	Isoler la zone au moyen de clôtures, barrières,...		
5	S'assurer que les itinéraires axiaux verts (feux axiaux des voies de circulation) sont supprimés dans la zone des travaux		
6	S'assurer que les lignes axiales de voie de circulation sont noircies		
7	S'assurer que les panneaux de signalisation de voie de circulation sont modifiés		
8	Vérifier les dégagements entre les axes de voie de circulation et la clôture du chantier et la hauteur de celle-ci		
9	Vérifier l'éclairage du chantier		
10	Établir une route permettant au sous-traitant d'accéder au chantier en sécurité		
11	Etc ...		







LISTE DE CONTRÔLE DE CHANTIER : RÉ-OUVERTURE DE LA ZONE DES TRAVAUX			
Date :	Heure :	Lieu :	
Tâche	Tâche exécutée	Observations	
1	Vérifier que la surface de la chaussée est solide et propre		
2	Vérifier que les feux sont solidement fixés et propres		
3	S'assurer que les couvercles de toutes les ouvertures (fosses et niches de balisage) sont en place		
4	Vérifier qu'il n'y a pas de FOD sur la chaussée, accotements et bandes dégagées		
5	Vérifier que les bandes sont dégagées et nivelées		
6	Inspecter les itinéraires lumineux de voie de circulation remis en service		
7	S'assurer que les lignes axiales de voie de circulation ont été remises en état		
8	S'assurer que les panneaux de signalisation de voie de circulation ont été remis en état		
9	Nettoyer la zone une dernière fois		
10	Enlever les clôtures et ré-ouvrir la zone en coordination avec l'ATS		
11	Informier le contrôle d'exploitation de la réouverture		
12	Etc .....		

**Note :** il y a lieu de renseigner les listes de contrôle selon la spécificité des travaux et la configuration de l'aérodrome concerné.

Instruction technique n° 26-25





ANNEXE II



**Formulaire d'évaluation d'impact sur la sécurité  
aéroportuaire**

Agence Nationale de l'Aviation Civile



**FORMULAIRE D'EVALUATION D'IMPACT SUR LA SECURITE AEROPORTUAIRE**

Réf N° :

Date :

I. GENERALITE

Aérodrome :

Responsable de l'évaluation d'Impact sur la sécurité aéroportuaire :

Nom :

Fonction :

Nom :

Fonction :

.....

Service concerné :

Suivi du document

Version	Date	Objet de la mise à jour	Pages	Auteur

Documents joints :

Présence de documents joints (cartes, notes, ...) :

oui

non

Intitulé de documents :





--

**III. Eléments caractéristiques de la modification**

**1. Entités impactées**

Au sein de l'exploitant d'aérodrome	Service / unité : Justification :
Au sein de tiers intervenant au niveau de l'aérodrome	<input type="checkbox"/> Gestionnaire de l'aéroport <input type="checkbox"/> Exploitant d'aéronef <input type="checkbox"/> Circulation aérienne <input type="checkbox"/> Autre : Justification :

**2. Règlementation applicable**

--

3. Influence sur le manuel d'aérodrome :       oui       non

Si oui, préciser :

4. Influence sur le règlement d'exploitation :       oui       non

Si oui, préciser :

5. Influence sur les documents associés au manuel (protocoles d'accord, procédures...)        
oui       non



Si oui, préciser :
6. Influence sur les méthodes de travail des agents de l'exploitant d'aérodrome <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
Si oui, préciser :
7. Influence sur les méthodes de travail des agents d'autres intervenants <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
Si oui, préciser :
8. Autres modifications en cours ayant une interaction avec la modification envisagée <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> non
Si oui, préciser :
IV. Retour d'expérience sur une modification similaire <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> non
Préciser :
V. Actions à réaliser (réunions, documents à produire / modifier, contacts ANAC, etc....)
1. 2. 3.
VI. Liste des évènements redoutés « aérodrome »
ER1 :
ER2 :
...





Evènement redouté aéroport N° ...  
Évaluation de l'acceptabilité des risques – mesures d'atténuation des risques  
Faire une fiche par évènement redouté aéroport

Désignation de l'évènement redouté :

**VII. EVALUATION DES RISQUES**

Causes possibles de l'évènement redouté

- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...

Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté

<input type="checkbox"/> Catastrophique	<input type="checkbox"/> Dangereux	<input type="checkbox"/> Majeur	<input type="checkbox"/> Mineur	<input type="checkbox"/> Négligeable
-----------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------

Fréquence d'occurrence initiale de l'évènement redouté

<input type="checkbox"/> Extrêmement improbable	<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Éloigné	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Fréquent

Justifications du classement

Acceptabilité des risques **avant** mise en place des mesures d'atténuation des risques

Oui                       Non

Indiquer dans la matrice d'acceptabilité du risque ci-dessous. les évènements redoutés **AVANT** la mise en place des mesures d'atténuation de risques



Gravité de risque					
Probabilité du risque	Catastrophe A	Dangereux B	Majeur C	Mineur D	Négligeable E
Fréquent	5 A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel	4A	4B	4C	4D	4E
Éloigné	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable	1A	1B	1C	1D	1E

#### VIII. ATTENUATION DES RISQUES

Mesures d'atténuation des risques	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
Mesure N° 01 :			
Mesure N° 02 :			
Etc ...			

#### 1. Gravité corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques

<input type="checkbox"/> Catastrophique	<input type="checkbox"/> Dangereux	<input type="checkbox"/> Majeur	<input type="checkbox"/> Mineur	<input type="checkbox"/> Négligeable
-----------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------

#### 2. Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques



<input type="checkbox"/> Extrêmement improbable	<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Éloigné	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Fréquent

3. Justifications

Acceptabilité des risques après mise en place des mesures d'atténuation des risques

Oui                       Non

Gravité de risque					
Probabilité du risque	Catastrophe A	Dangereux B	Majeur C	Mineur D	Négligeable E
Fréquent	5 A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel	4A	4B	4C	4D	4E
Éloigné	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable	1A	1B	1C	1D	1E

IX. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA MODIFICATION

1. Nécessité d'une publication aéronautique ?

Oui                       non

Si oui, laquelle ?

Récapitulatif des mesures d'atténuation des risques à mettre en œuvre



Mesures d'atténuation des risques	Entité	Échéance
1.		
2.		
3.		
4.		

**X. CONCLUSION DE L'ETUDE**

Conclusion du responsable de l'étude :

Signature du responsable de l'étude :

Date :

**XI. AVIS SUR LA MODIFICATION**

Modification acceptée ?  oui  non

Signature



Date :



XII. DIFFUSION

Destinataires pour actions

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....

Copie pour information

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....

