

GUIDE RELATIF A LA REALISATION DE TRAVAUX SUR UN AERODROME

EST ENTÉRINÉ LE 28 MARS 2025

PAR LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE NATIONAL DEL'AVIATION CIVILE D'HAÏTI
CONFORMEMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFERES PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE
PUBLIEE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC



Réginald Guignard
Réginald GUIGNARD, ATC
Directeur Général



Guide relatif à la réalisation de travaux sur un aéroport

Janvier 2024



GUIDE relatif à la réalisation de travaux sur un aérodrome

Approuvé par le Directeur Général de l'OFNAC et publié sous son autorité.

EDITION 2024

République d'Haïti
Office National de l'Aviation Civile

Table des matières

Table des matières	4
1 Préambule	6
1.1 Objet du guide	6
1.2 Référentiel réglementaire	7
1.3 Répartition des responsabilités	7
1.3.1 L'exploitant d'aérodrome	7
1.3.2 Les prestataires de services de la navigation aérienne	7
2 Phase préparatoire des travaux	8
2.1 Coordination entre les opérateurs	8
2.1.1 Identification de correspondants pour chaque opérateur	8
2.1.2 Principes généraux à considérer	8
2.1.3 Eléments de sécurité à considérer	9
2.1.3 Supervision des tâches	9
2.2 Réalisation des travaux	10
2.3 Evaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire	10
2.4 Information aéronautique	11
2.4.1 Attendus réglementaires	11
2.4.2 Aller au-delà de l'information aéronautique	12
2.5 Véhicules et personnels	12
2.5.1 Contrôles d'accès	12
2.5.2 Accès à la zone de travaux	12
2.5.3 Règles de circulation au sol et de communication	12
2.5.4 Aires de stationnement et d'utilisation des véhicules	13
3 Réalisation des travaux	13
3.1 Suivi des travaux	13
3.2 Gestion et contrôle des débris et gravats	13
3.3 Inspection de l'aire de mouvement	14
3.4 Mise à jour de l'information aéronautique	14
3.5 Vérifications avant remise en service	14
3.5.1 Responsabilités de l'opérateur à l'origine du changement	14
3.5.2 Cas d'intervention de la DSACH	15



3.6	Retour d'expérience après travaux.....	15
4	Règles techniques de sécurité	15
4.1	Restrictions liées à l'aire de mouvement	15
4.1.1	Considérations générales.....	15
4.1.2	Travaux à proximité des pistes.....	16
4.1.2.1	Travaux situés latéralement à la piste.....	16
4.1.2.2	Travaux à proximité des extrémités de piste	18
4.1.3	Travaux à proximité des voies de circulation	19
4.1.4	Travaux à proximité des aides à la navigation aérienne	19
4.1.5	Conditions de faible visibilité (LVP)	20
4.2	Balisage et signalisation.....	20
4.2.1	Considérations générales.....	20
4.2.2	Signalisation	20
4.2.3	Isolement de la zone de travaux	21
4.2.4	Balisage des zones inutilisables.....	21
4.2.4.1	Considérations générales	21
4.2.4.2	Choix des méthodes de marquage	21
4.2.4.3	Balises de zone inutilisable	22
4.2.4.5	Feux de zone inutilisable.....	23
4.2.5	Cas particulier d'une piste fermée	23
4.2.6	Cas particulier d'un seuil décalé temporaire ou d'une réduction de piste	23
4.2.6.1	Considérations générales.....	23
4.2.6.2	Marquage du seuil décalé temporaire	23
4.2.6.3	Balisage lumineux	24
4.2.6.4	Aides à l'approche et à l'atterrissage.....	24
	Annexe : Liste de vérification des thèmes et mesures de sécurité à considérer lors de travaux aéroportuaires.....	25

1 Préambule

1.1 Objet du guide

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'aéroport, diverses mesures et précautions doivent être prises pour maintenir la sécurité. Dans ce cadre, l'objectif de ce document est de présenter les principes permettant de rester en conformité avec la réglementation applicable aux aéroports répondant aux critères de certification ou disposant déjà d'un certificat de sécurité aéroportuaire et de souligner certains points sensibles sur lesquels toutes les entités concernées par les travaux doivent apporter une attention particulière. Il s'adresse donc à tout opérateur agissant sur une telle plateforme aéroportuaire, notamment l'exploitant d'aéroport et les prestataires de services de la navigation aérienne, ainsi que leurs sous-traitants.

Ce document se base sur la réglementation Haïtienne et sur le retour d'expérience issu de la réalisation des travaux sur divers aéroports, notamment en Europe, lesquels permettent d'en déduire les bonnes pratiques à mettre en œuvre. Il convient de souligner que l'ensemble des recommandations présentées dans ce guide se rapporte directement à la sécurité de l'exploitation de l'aéroport et ne saurait en aucun cas remplacer les dispositions liées au respect d'autres exigences comme celles relevant du domaine de la sûreté.

Ce document présente tout d'abord les principaux thèmes à aborder et mesures à prévoir dans le cadre d'une phase préparatoire à l'exécution de travaux programmés sur une plateforme aéroportuaire (Cf. § 2 - Phase préparatoire des travaux). Ensuite, différents points de vigilance sont abordés lors de la phase d'exécution et de fin des travaux (Cf. § 3 - Réalisation des travaux). Enfin, une synthèse des normes et recommandations techniques nécessaires lors de l'ensemble des phases de travaux est réalisée (Cf. § 4 - Règles techniques de sécurité).

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 aéroport, que ce soit pour le compte de l'exploitant d'aéroport, la direction de la sécurité de l'Aviation civile Haïtienne (DSACH) ou toute autre entité.

Dans le cadre de ce guide :

- le terme « sécurité » concerne la réduction des risques liés à l'aménagement, au fonctionnement et à l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs ;
- on entend par « prestataires de services de la navigation aérienne » (PSNA) les prestataires rendant les services :
 - o ATS (Air Traffic Services) : il s'agit du prestataire des services de la circulation aérienne,
 - o CNS (Communication, Navigation, Surveillance),
 - o AIS (Air Information Services),
 - o Météorologiques (MET) ;
- le terme « opérateur aéroportuaire » concerne à la fois l'exploitant d'aéroport et les prestataires de services de navigation aérienne (y compris le prestataire météorologique) ;
- le terme « entrepreneur » concerne 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 l'impossibilité d'utiliser une piste ou une partie de la piste, une voie de circulation ou toute zone de la plateforme.

Note : Les exploitants d'aéroports homologués peuvent également s'inspirer du contenu du présent guide pour la réalisation de travaux sur leur aéroport, afin de répondre aux exigences réglementaires qui s'imposent à eux dans ce domaine.

1.2 Référentiel réglementaire

Les principaux textes réglementaires de référence sont les suivants :

- RACH 14, sous-parties GEN, A, B et C chapitre 4 notamment, et plus particulièrement les § 4.14 et 4.36 ainsi que leurs NMO respectives.
- RACH 19
- Les exigences réglementaires applicables aux autres prestataires lorsqu'ils doivent intervenir sur leurs équipements installés sur l'aéroport.

Les PANS et autres documents pertinents de l'OACI sont également à considérer.

1.3 Répartition des responsabilités

1.3.1 L'exploitant d'aéroport

L'exploitant d'aéroport 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 aéroports en fonction des tâches qui lui incombent. Il exploite l'aéroport conformément aux dispositions du Décret code de l'aviation civile, notamment son Titre XI, et aux dispositions du RACH partie 14.

A ce titre, l'exploitant d'aéroport respecte les dispositions réglementaires qui lui incombent en matière de travaux aéroportuaires et se coordonne avec le prestataire de services de la navigation aérienne. Ainsi, il est nécessaire que l'exploitant d'aéroport ait connaissance de toutes les opérations susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'exploitation de « son » aéroport.

L'exploitant peut sous-traiter l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie des ouvrages, installations, matériels et services. Dans ce cas, il reste néanmoins responsable de la bonne mise en œuvre de toutes ses obligations.

1.3.2 Les prestataires de services de la navigation aérienne

Les prestataires de services de la navigation aérienne fournissent les services de navigation aérienne pour la circulation aérienne.

Dans ce cadre, les différents PSNA sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de la sécurité des opérations aériennes en vol et sur les aires de manœuvre (prestataire ATS). A ce titre, les prestataires de services de la navigation aérienne (y compris le prestataire de services météorologiques) respectent les dispositions réglementaires en matière de travaux aéroportuaires qui leur incombent et se coordonnent avec l'exploitant d'aéroport. Ainsi, il est nécessaire que les prestataires de services de la navigation aérienne aient connaissance de toutes les opérations susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité pouvant avoir une incidence sur leur activité.

Le prestataire de services de la navigation aérienne peut sous-traiter l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie des ouvrages, installations, matériels et services dont il a la charge (aides radio à l'atterrissage par exemple). Dans ce cas, il reste néanmoins responsable envers l'autorité et envers les tiers de l'accomplissement de toutes ses obligations.

2 Phase préparatoire des travaux

2.1 Coordination entre les opérateurs

Afin de permettre l'exécution des travaux tout en maintenant la sécurité de l'exploitation de l'aéroport, il est nécessaire que s'établisse une bonne coordination entre l'exploitant d'aéroport, les prestataires de services de la navigation aérienne et les autres intervenants concernés par les travaux, y compris les principaux exploitants d'aéronefs desservant la plateforme. Ainsi, l'opérateur qui est à l'initiative des travaux, exploitant aéroportuaire ou prestataire des services de la navigation aérienne, en tant que garant de la sécurité lors des travaux qui lui incombent, met en œuvre cette phase de consultation et de coordination initiale.

2.1.1 Identification de correspondants pour chaque opérateur

Selon la complexité des travaux, il convient d'identifier et de désigner des correspondants de l'exploitant d'aéroport, du prestataire de services de la circulation aérienne et des entreprises chargées des travaux.

La coordination entre ces acteurs est exigée par le RACH14 C.NMO.4.9 §12 pour les aéroports disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire. Si les travaux impactent les procédures des exploitants d'aéronefs desservant la plateforme, il convient d'identifier et de désigner des correspondants dans un sous ensemble représentatif de ceux-ci. Si les travaux impactent les équipements météorologiques, il convient d'identifier et de désigner des correspondants au sein du prestataire météorologique. Ces correspondants devraient également se réunir régulièrement pour surveiller l'avancement des travaux, selon les principes généraux précisés au §2.1.2 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 une personne en charge de piloter cette coordination parmi les correspondants précédemment désignés, logiquement 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 détaillées par la suite (Cf. §2.1.3).

2.1.2 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 le détail 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 (SSLI) et sur la gestion du risque animalier (PPA),
- le respect des surfaces de limitations d'obstacles aéronautiques ;
- la compatibilité en termes de sécurité aéroportuaire entre l'exploitation de la plateforme et les horaires planifiés de réalisation des travaux ;
- 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.

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.

Il est rappelé que la réalisation des travaux, y compris la phase préparatoire, s'inscrit dans le cadre des exigences des RACH 14.C.4.14, 14.C.4.36 et leurs NMO respectives.

2.1.3 Eléments de sécurité à considérer

En application des dispositions de la 14.C.NMO.4.36, relative à la sécurité des travaux, une attention particulière est portée aux points suivants dès la phase préparatoire :

- Planification des travaux avec une anticipation adaptée, particulièrement pour ceux ayant une incidence notable sur l'exploitation (réfection de piste ou de taxiway par exemple) ;
- Evaluation de la conformité réglementaire de la phase pérenne à l'issue des travaux ;
- Evaluation de la conformité pendant la phase transitoire des travaux ;
- Identification des services de l'exploitant et des tiers concernés par les travaux ;
- Coordination étroite entre les services et avec les tiers ;
- Identification des contraintes et des limitations opérationnelles éventuelles ;
- Réalisation d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire (étude de sécurité) avec identification des risques et des mesures en réduction de risques (MRR) appropriées ;
- Identification des organismes et agents en charge de la mise en œuvre de ces MRR et de la vérification de leur application et de leur efficacité
- Modalités d'information des usagers aériens au travers de l'information aéronautique et du contrôle aérien ;
- Tout autre point identifié susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité de l'exploitation ;

2.1.3 Supervision des tâches

Il convient également que le pilote de la coordination précédemment décrite 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 en réduction du risque décidées préalablement lors des évaluations d'impact ;
- 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 du prestataire des services d'information aéronautique ;
- s'assurer d'un 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 délimitation 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'aéroport.

2.2 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 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 planifier un lissage éventuel du programme des vols ;
- L'avis des riverains dans le cas où l'impact des nuisances sonore doit être pris en considération ;
- 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'aéroport 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 (exemple lorsque les travaux sont effectués de nuit : retard pris dans la réalisation des travaux entraînant un retard à la livraison d'une piste exploitable pouvant entraîner une inspection de piste faite à la hâte). Les différentes normes techniques de sécurité détaillées ensuite dans le §4 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.

En application des exigences du RACH 14.C.4.14, l'exploitant d'un aéroport certifié a établi une procédure relative aux changements intervenant sur l'aéroport. La réalisation de travaux « non courants », c'est-à-dire ne faisant pas l'objet d'une procédure spécifique connue entre dans ce cadre.

Toutefois, l'exploitant doit veiller à ce que la sécurité des travaux soit assurée, que ce soit lors de l'application d'une procédure connue ou lors de la réalisation de travaux nécessitant une étude préalable complète.

Enfin, selon les conditions définies dans le §3.5.2, une vérification sur site par la DSACH peut être nécessaire en cours et en fin de travaux.

2.3 Evaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire

Dès lors que les conditions d'exploitation d'un aéroport 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 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.

Cette évaluation est requise dans le cadre

- d'un système de gestion de la sécurité (SGS) pour les exploitants d'aéroports dotés d'un certificat de sécurité aéroportuaire ;
- d'un système de management de la sécurité (SMS) pour les prestataires de services de la circulation aérienne.



Elle s'inscrit donc dans une démarche de sécurité obligatoire pour l'exploitant d'un aérodrome certifié. Si cette obligation n'existe pas pour un exploitant d'aérodrome homologué, la mise en place de cette démarche est conseillée dans un objectif d'amélioration de la sécurité.

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 et, lorsque cela se justifie, les principaux usagers présents sur la plateforme, 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 doivent 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 peut pas 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.

Le guide des évaluations d'impact sur la sécurité aéroportuaire propose, pour les opérateurs aériens, incluant les exploitants d'aérodromes dotés d'un certificat de sécurité aéroportuaire, une méthode de réalisation afin de mettre en œuvre les bonnes pratiques permettant d'assurer la conformité avec les exigences de mise en œuvre d'un SGS.

2.4 Information aéronautique

2.4.1 Attendus réglementaires

Les exigences relatives à la gestion de l'information aéronautique sont dans le 14.C.4.15. Gestion des données et des informations aéronautiques et les données à publier dans le chapitre RACH 14.A.2.

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 exigences relatives à la création et à la publication de l'information aéronautique sont précisées dans les protocoles signés entre le Fournisseur de services d'information aéronautique et l'exploitant d'aérodrome. Ces exigences sont impérativement prises en considération dès la phase préparatoire des travaux.

L'information transmise doit 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 (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. §4) : 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 envisagé (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. En particulier, une attention toute particulière doit être apportée pour respecter au maximum le cycle international de publication et de réception de l'information aéronautique AIRAC.



2.4.2 Aller au-delà de l'information aéronautique

Au-delà de l'information aéronautique et du marquage au sol, la coordination avec les usagers de la plateforme peut s'avérer nécessaire bien avant le début des travaux. Dans ce cas, certains moyens sont à privilégier afin de communiquer au moins sur :

- les conditions d'exploitation de la plateforme pendant et après les travaux, notamment lorsque la capacité aéroportuaire est impactée ;
- le calendrier et le phasage des travaux.

Parmi les différents canaux d'information pouvant être adoptés pour la communication aux usagers on peut citer notamment :

- des communications par courrier ou par courrier électronique en amont du chantier à la communauté des opérations aériennes de la plateforme ;
- des réunions spécifiques organisées sur plusieurs thèmes avec un sous ensemble représentatif des usagers de la plateforme ;
- l'implication d'une sous partie représentative des usagers desservant la plateforme dans les études d'impact sur la sécurité aéroportuaire ;
- la présentation et l'échange sur les projets de travaux dans le cadre des comités de sécurité de la plateforme existants.

Les différents moyens adoptés pour assurer cette communication avec les usagers de la plateforme sont à considérer et à privilégier en fonction de la taille de l'organisation et du volume des opérations de l'exploitant d'aérodrome.

2.5 Véhicules et personnels

2.5.1 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 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 conçues de manière à contrôler l'accès et empêcher toute intrusion tant en ce qui concerne la sécurité que le respect des exigences de sûreté.

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

2.5.2 Accès à la zone de travaux

L'exploitant aéroportuaire, en coordination avec le prestataire de services de la circulation aérienne, détermine et formalise 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.

2.5.3 Règles de circulation au sol et de communication



Les exigences relatives à la circulation des piétons et des véhicules sur l'aire de mouvements prescrites par les RACH 14.C.4.29 et 14.C.4.31, ainsi que les NMO correspondantes, doivent être prises en compte, sans préjuger des exigences relatives à la Sûreté.

Le responsable de la coordination des travaux s'assure que les personnels concernés par la conduite de véhicules ont reçu la formation et les éventuelles autorisations ou attestations requises. 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 à respecter de communication entre le conducteur du véhicule et le prestataire de services de circulation aérienne. Le responsable 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 de l'entrepreneur peut être requis le cas échéant, notamment lorsque la durée des travaux ne justifie pas l'investissement en formation des agents de l'entrepreneur. 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.

2.5.4 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'aéroport, 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 § 4.1 de ce 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.

3 Réalisation des travaux

3.1 Suivi des travaux

L'opérateur aéroportuaire est responsable du bon déroulement des travaux qui lui incombent sur la plateforme. Il est donc nécessaire qu'il s'assure qu'une inspection régulière de l'évolution des travaux soit effectuée, 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 de ce guide.

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 comme requis par la RACH 19 IV et le RACH 14.C.4.19.

Par ailleurs, il convient de souligner les obligations réglementaires de report d'événements qui s'appliquent également aux prestataires de service de la navigation aérienne (PSNA) et, le cas échéant à d'autres opérateurs sur l'aéroport.

3.2 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. Notamment, une inspection lors de la réouverture des infrastructures aux opérations aériennes est obligatoire (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 de ce guide), ainsi que pour prévenir des effets éventuels du souffle des aéronefs.

3.3 Inspection de l'aire de mouvement

Conformément aux dispositions du RACH 14.C.4.26, l'exploitant d'aéroport effectue des inspections de l'aire de mouvement qui portent sur la détérioration visible de la surface de la chaussée, y compris les aides visuelles éventuelles, sur la présence de contaminants, de dangers temporaires comme des débris, objets, animaux ou aéronefs mal placés ainsi que l'existence de travaux non prévus.

Les vérifications portent 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 ;
- balisage nocturne et diurne des zones de l'aire de mouvement impactées par les travaux, notamment lorsque le cheminement des aéronefs au sol est modifié par les travaux ;
- 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 obligatoirement avant la reprise de l'exploitation dans le cas de travaux en dehors des heures d'exploitation de la plateforme.

L'exploitant d'aéroport est ainsi responsable de l'exécution de ces inspections à une fréquence adaptée au contexte de l'aéroport. En cas de travaux, y compris en particulier lorsque ceux-ci sont effectués par des tiers (prestataire de services de circulation aérienne, prestataire météorologique...), il convient donc que l'exploitant d'aéroport 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.

3.4 Mise à jour de l'information aéronautique

Conformément aux dispositions précédemment décrites (Cf. § 2.4 - 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 entre l'exploitant de l'aéroport et le prestataire de service d'information aéronautique (DNA).

3.5 Vérifications avant remise en service

3.5.1 Responsabilités de l'opérateur à l'origine du changement

En complément du suivi continu lors de la réalisation des travaux (Cf. § 3.1 - 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 ou PSNA) informe formellement les autres opérateurs concernés que les travaux sont effectivement achevés et conformes aux spécifications. 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. § 2.3). 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 circulation 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.

3.5.2 Cas d'intervention de la DSACH

Selon le domaine de modification, et notamment de la complexité des travaux ou de leur impact sur l'exploitation de l'aérodrome, la DSACH peut décider de vérifications au cours du chantier ou préalablement à la remise en service.

Il s'agit en particulier du cas où les modifications envisagées sont susceptibles de changer les conditions d'exploitation de l'aérodrome telles définies dans les termes du certificat

3.6 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 convient :

- 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 en réduction des risques mises en œuvre à la suite des évaluations d'impact sur la sécurité ;
- d'analyser les événements qui seraient survenus du fait de la phase de travaux, ainsi que les actions mises en œuvre.

4 Règles techniques de sécurité

4.1 Restrictions liées à l'aire de mouvement

4.1.1 Considérations générales

L'opérateur aéroportuaire est tenu de 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. § 2.5.2 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'aéroport 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'aéroport, et tout objet tombé sur l'aire de mouvement et provenant du chantier est enlevé dès que possible et ce avant le passage de tout aéronef ;
- les véhicules sont correctement signalés et balisés et munis 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'aéroport 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'aéroport 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'aéroport. 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).

4.1.2 Travaux à proximité des pistes

4.1.2.1 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, par opposition au point précédent.

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 du point d'attente ;
- Zone 2 : de l'emplacement du point d'attente à l'extrémité latérale de la bande de piste
- Zone 3 : au-delà de l'extrémité latérale de la bande de piste.

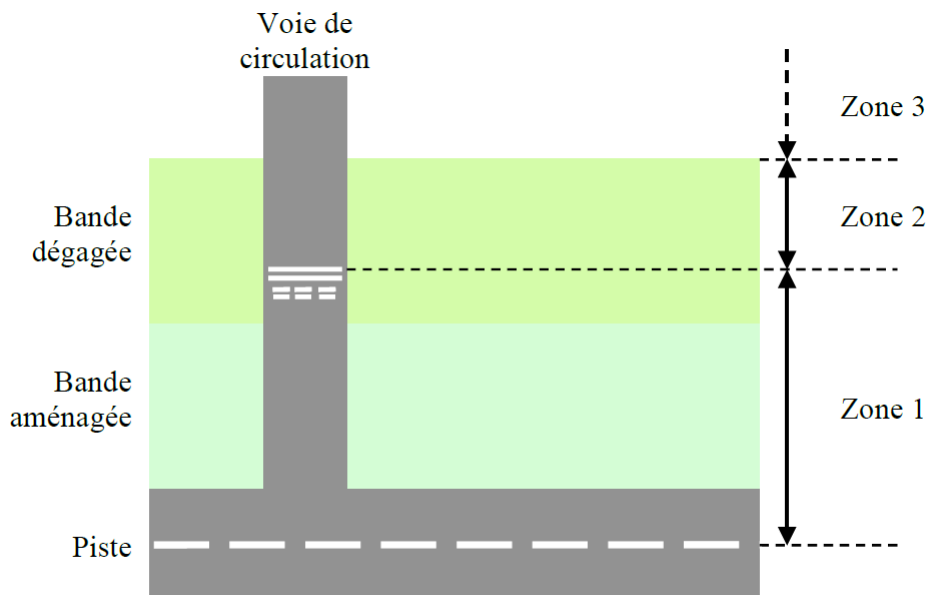


Figure 1 : Zones de travaux latéralement à la piste

En premier lieu, comme rappelé au § 4.1.1, 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 décollage (c'est-à-dire pour les aéroports contrôlés, en dehors des moments où un aéronef est autorisé à atterrir ou à décoller). 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 (par exemple supérieure à 24h) :
 - les travaux ne sont exécutés que sur un seul côté de la piste à la fois ;
 - les opérations (tranchées, excavations...) sont de dimensions et hauteur les plus réduites possibles et recouvertes avant toute opération d'atterrissage et de décollage, et comblées lors d'opérations aériennes 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.

Zone 2

Lorsque la piste est utilisée pour des opérations de décollage ou d'atterrissage, les objets fixes et mobiles ne devraient pas être présents, mais peuvent être tolérés si :



- la piste n'est pas exploitée aux instruments ;
- 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.

Dans tous les cas, ces objets ne devront pas perturber le fonctionnement des aides radioélectriques et des équipements météorologiques.

Une analyse spécifique est réalisée afin de démontrer que ces objets ne constituent pas un danger pour les aéronefs, celle-ci pouvant aboutir éventuellement à l'instauration de conditions supplémentaires aux trois conditions exposées ci-dessus.

En dehors de l'utilisation de la piste pour des opérations de décollage ou d'atterrissage, les objets mobiles peuvent se déplacer librement.

Zone 3

Tout objet est autorisé sous couvert du respect des surfaces latérales de limitations d'obstacles, 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. Dans le cas particulier des travaux d'entretien impliquant du fauchage sur la bande de piste, il est indiqué que les obstacles générés (ballots de foin...) doivent être placés immédiatement hors de la bande de piste. Si l'entrepreneur ne peut pas s'acquitter de cette tâche directement, l'exploitant de l'aérodrome devra en être informé dans les plus brefs délais afin de prendre les mesures nécessaires à l'exploitation de sa plateforme en toute sécurité.

4.1.2.2 Travaux à proximité des extrémités de piste

4.1.2.2.1 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 limitations d'obstacles, 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.

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 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.

4.1.2.2.2 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 § 4.2.6 de ce guide. Une attention particulière est également apportée à l'information aéronautique (cf. § 2.4).

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. § 2.4).

4.1.3 Travaux à proximité des voies de circulation

Afin de respecter les dispositions réglementaires, lorsque la voie de circulation est utilisée, les véhicules, équipements et personnel sont situés à une distance minimale telle que précisée dans le RACH 14.A.3.9.7, tableau 3.1.

4.1.4 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 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.

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. La mise en place d'un PAPI mobile doit si besoin être envisagée. 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.

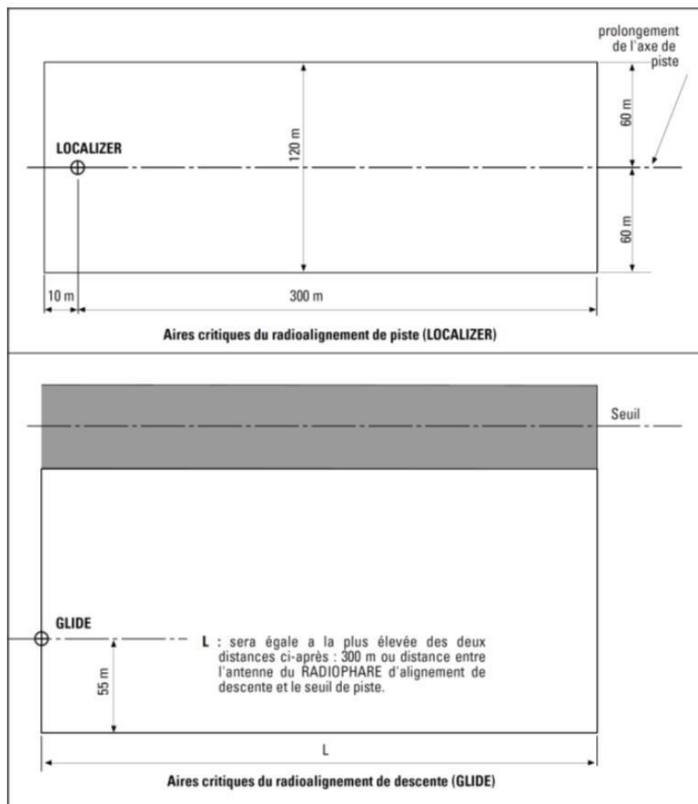


Figure 2: délimitation des aires critiques ILS

4.1.5 Conditions de faible visibilité (LVP)

La notion de LVP n'existe pas dans la réglementation Haïtienne.

Toutefois, il convient de tenir compte des conditions météorologiques existantes sur l'aérodrome et de prendre des précautions supplémentaires lorsque celles-ci se dégradent.

Ainsi l'exploitant, en accord avec le PSNA, peut définir des seuils en deçà desquels il limite les travaux.

4.2 Balisage et signalisation

4.2.1 Considérations générales

Le signalement de la zone de travaux, grâce à un balisage et à une signalisation adéquats, 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.

4.2.2 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 au RACH14.A.5.1.



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. § 4.2.4.4).

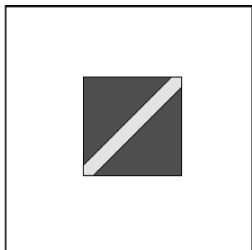


Schéma 1 : Précautions spéciales à prendre lors de l'approche ou de l'atterrissage

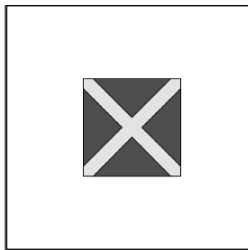


Schéma 2 : Interdiction d'atterrir

Figure 3 : Exemples de signaux visuels au sol

4.2.3 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. § 4.2.4.3) 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. 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.

4.2.4 Balisage des zones inutilisables

4.2.4.1 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 par le RACH 14.A.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.

4.2.4.2 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).

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.

4.2.4.3 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 plateforme 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. § 4.2.4.5) 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. § 4.2.4.4).

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. RACH 14.A.7.4).

4.2.4.4 Marques de zones fermées

Les marques de zones fermées 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 » (cf. RACH 14.A.7.1.2) et que :

- « sur les aérodromes contrôlés, 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 de l'aviation civile territorialement compétents. 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 4). 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. RACH 14.A.7.1.3).

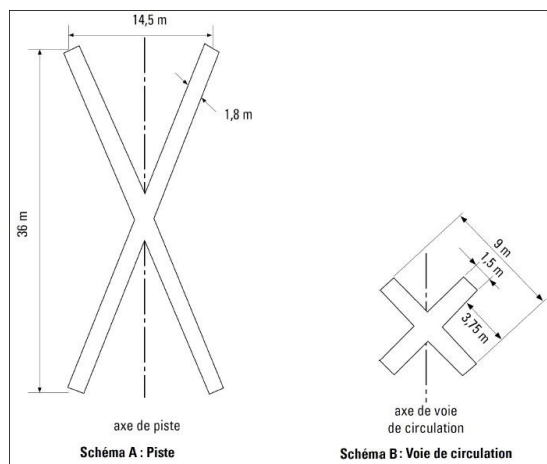


Figure 4 : Marques de zones fermées

4.2.4.5 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. RACH 14.A.7.1.7).

4.2.5 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.

A noter qu'il existe des systèmes de croix lumineuses hors sol installées à proximité du seuil pour signaler la fermeture temporaire de la totalité de la piste. Les caractéristiques de ces équipements ne sont pas abordées dans le présent guide.

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

4.2.6.1 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.

4.2.1.2 Marquage du seuil décalé temporaire

Le marquage d'un seuil décalé temporaire est réalisé conformément aux dispositions du RACH 14.A.5.2.4.7 ou 14.A.5.2.4.8 selon le cas :

- 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 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 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.

4.2.6.3 *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 face aux travaux, 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. Cette analyse de risque liée aux mouvements dans le sens opposé de piste devra prendre en compte le contexte opérationnel particulier lié à des opérations de nuit (balisage lumineux multidirectionnel par exemple).

Le balisage lumineux correspondant à une portion de piste fermée doit être éteint. (Cf. RACH14 A.7.1.5 et 7.1.6)

4.2.6.4 *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). La mise en place d'un PAPI mobile peut également être nécessaire si les travaux font entrer l'aérodrome dans les critères du RACH 14.A.5.3.3, sauf une étude de sécurité permet de démontrer que les conditions de sécurité restent acceptables sans cette implantation.



Annexe : Liste de vérification des thèmes et mesures de sécurité à considérer lors de travaux aéroportuaires

Le formulaire présenté ci-après propose une liste non exhaustive des mesures et des thèmes principaux de sécurité à prendre en compte lors de travaux sur une plateforme aéroportuaire 1.

Il convient que chaque opérateur adapte ce document aux besoins et contexte de l'aéroport.

Nom de l'aéroport :		Code OACI :			
Dénomination des travaux :		Date :			
		Chapitre du guide	Réalisation	Date	Commentaire
Phase préparatoire des travaux					
1	Description des travaux et durée envisagée	2.2	☐		
2	Identification des responsabilités et de leur répartition	2.1	☐		
3	Compatibilité en termes de sécurité aéroportuaire entre l'exploitation et les horaires planifiés de travail	2.1	☐		
4	Limitations induites sur l'exploitation opérationnelle du fait de l'emplacement des travaux	4.1	☐		
5	Etude opérationnelle coordonnée sur les distances de piste déclarées	2.4	☐		
6	Définition des moyens d'isolement de la zone de travaux vis-à-vis des aires opérationnelles de l'aéroport	4.2.3	☐		
7	Identification des moyens supplémentaires de lutte contre le péril animalier à mettre en œuvre	2.1	☐		
8	Identification des moyens de balisage et de signalisation de la zone de travaux	4.2	☐		
8a	- Cas particulier des pistes fermées	4.2.5	☐		
8b	- Cas particulier des seuils décalés temporaires et des réductions de piste	4.2.6	☐		
9	Définition d'une cartographie de la zone de travaux	2.1	☐		
10	Identification et cartographie du cheminement et de l'accès à la zone de travaux	2.5	☐		
11	Etablissement des évaluations d'impact sur la sécurité et des mesures d'atténuation de risque associées	2.3	☐		
11a	Cas particulier des perturbations touchant les aides instrumentales à la navigation	4.1.4	☐		
11b	Cas particulier des perturbations touchant le SSLIA (voies d'accès, coupure du réseau d'eau...)	2.1	☐		



		Chapitre du guide	Réalisation	Date	Commentaire
Procédures à définir et appliquer lors de travaux					
12	Procédures de coordination entre les différents tiers concernées lors de changements majeurs	2.1	☐		
13	Procédures de mises à jour régulières de l'information aéronautique (NOTAM)	2.4	☐		
14	Procédures de surveillance du respect des surfaces de limitations d'obstacles et limitation induite sur les travaux	4.1	☐		
15	Procédures particulières à appliquer aux travaux en conditions météorologiques dégradées	4.1.5	☐		
16	Procédures de contrôle de la circulation des véhicules et personnels	2.5	☐		
Procédures à définir et appliquer lors de travaux (suite)					
18	Procédures de stationnement des véhicules et d'entreposage du matériel en dehors des horaires de travaux	2,5	☐		
19	Procédures d'inspection régulière des travaux	3,1	☐		
19a	Cas particulier de la surveillance des débris et FOD	3,2	☐		
19b	Cas particulier des inspections avant réouverture après des travaux de nuit	3,2	☐		
20	Procédures d'entreposage et de traitement des gravats	2,5	☐		
21	Formation/sensibilisation des agents travaillant ou circulant à proximité des travaux sur l'impact éventuel des travaux sur les règles de circulation	2,5	☐		
22	Formation des sous-traitants aux procédures de l'aéroport	2,5	☐		
23	Formation des sous-traitants à la conduite de véhicule sur l'aire de mouvement de l'aéroport	2,5	☐		



		Chapitre du guide	Réalisation	Date	Commentaire
Phase de réalisation des travaux					
24	Mise en œuvre des mesures de réduction de risque déterminées préalablement	2,3	☐		
25	Mise en place des moyens supplémentaires de lutte contre le péril animalier	2,1	☐		
26	Mise en place des moyens d'isolement de la zone de travaux vis-à-vis des aires opérationnelles de l'aéroport	4.2.3	☐		
27	Mise en place des moyens de balisage et de signalisation de la zone de travaux	4,2	☐		
28	Diffusion de la cartographie de la zone de travaux et de l'accès à la zone de travaux aux tiers concernés	2,1	☐		
29	Diffusion de la cartographie des réseaux enterrés aux sous-traitants	2,1	☐		
30	Notification aux usagers du déroulement et des impacts des travaux sur l'exploitation (information aéronautique)	2,4	☐		
31	Vérification de la conformité des installations pour la remise en service	3,4	☐		
Retour d'expérience après travaux					
32	Réaliser un retour d'expérience avec les intervenants concernés par la phase de travaux	3,5	☐		
33	Evaluer l'efficacité des mesures d'atténuation de risques associées aux évaluations d'impact sur la sécurité	3,5	☐		
34	Mettre à jour la cartographie (réseaux, balisage...) impactée par les travaux	3.4.1	☐		