



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU BURKINA FASO
NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY OF BURKINA FASO

DECISION n° 16-108 /ANAC/DG/DANAS portant institution d'une autorisation de conduire et modalités de circulation côté piste de l'aéroport international de Ouagadougou

LE DIRECTEUR GENERAL DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

- VU la Constitution ;
- VU le Décret n°2016-001/PRES du 06 janvier 2016, portant nomination du Premier Ministre ;
- VU le Décret n°2016-003/PRES/PM du 12 janvier 2016, portant composition du Gouvernement ;
- VU le Décret n°2016-006/PRES/PM/SGG-CM du 08 février 2016 portant attributions des membres du gouvernement ;
- VU le Décret n° 2016-027/PRES/PM/SGG-CM du 23 février 2016 portant organisation type des Départements Ministériels ;
- VU la Loi n° 013-2010/AN du 06 avril 2010, portant Code de l'Aviation Civile au Burkina Faso ;
- VU la convention relative à l'aviation civile internationale et son annexe 14 ;
- VU le Décret n°2015-788/PRES-TRANS/PM/MIDT/MEF du 03 juillet 2015, portant modification des attributions, de l'organisation et du fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé « ANAC » ;
- VU la Décret n° 2013-069/PRES/PM/MIDT du 01 mars 2013 portant adoption du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
- VU la Décret n° 2012-112/PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS du 22 février 2012 portant création, utilisation et contrôle des aérodromes ;

/....

- VU** le Décret n°2012-1080/PRES/PM/MTPEN/MDNAC/MATDS du 31 décembre 2012, portant programme national de sécurité en matière d'aviation civile ;
- Vu** L'Arrêté n°2013-0008/MIDT/SG/ANAC portant délimitation des zones, conditions d'accès et de circulation aux aéroports du BURKINA FASO ;
- VU** la Délibération n°2012-018/MTPEN/SG/ANAC/CA du 04 MAI 2012 du conseil d'administration portant adoption de l'organigramme de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;

DECIDE

ARTICLE 1^{er} :

Il est institué une autorisation de conduire côté piste sur l'aéroport international de Ouagadougou.

ARTICLE 2 :

L'annexe à la présente décision fixe les modalités de circulation, ainsi que les conditions de délivrance de l'autorisation visée à l'article 1 de la présente décision.

ARTICLE 3 :

La présente décision abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effets contraires.

ARTICLE 4 :

Le Directeur des Aéroports, de la Navigation Aérienne et de la Sécurité et le Délégué aux Activités Aéronautiques Nationales sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente décision qui sera publiée et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Ouagadougou, le 28 JUIN 2016


Abel SAWADOGO
Chevalier de l'ordre National



BURKINA FASO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**Annexe à la décision portant institution d'une
autorisation de conduire et modalités de
circulation côte piste de l'aéroport international
de Ouagadougou**

Date : Juin 2016

K

1 Domaine d'application

La présente Annexe définit en matière de circulation côté piste ; les mesures particulières à prendre sur l'aéroport de Ouagadougou. Ces mesures particulières ne font pas obstacles aux consignes de sécurité que toute entreprise se doit d'établir et de faire respecter côté piste, principalement sur l'aire de mouvement.

2 Disposition générale

Sans préjudice des dispositions du code de la route, les mesures particulières définies dans la présente annexe s'appliquent côté piste.

Tout personnel circulant côté piste doit porter un vêtement à haute visibilité (gilet fluorescent) et doit laisser la priorité aux aéronefs que ce soit lors du roulage, du déplacement, du repoussage ou du tractage. En situation de mauvaises conditions de visibilité et de nuit, les véhicules et engins circulent feux de croisement allumés.

Tout conducteur de véhicules et engins doit être détenteur de :

- a- un permis de conduire civil en cours de validité correspondant à la catégorie du véhicule qu'il conduit ;
- b- un titre d'accès sûreté en cours de validité correspondant à sa zone de dévolution ;
- c- une autorisation (Permis) de conduire côté piste en cours de validité correspondant à son secteur d'évolution.

3 Sectorisation de la zone côté piste

En raison des règles de sécurité et de sûreté particulières en vigueur, il est établi trois (03) secteurs de circulation. L'accès aux secteurs de circulation est autorisé en fonction de l'activité exercée côté piste. Ces secteurs sont :

- a. la Route de Service (RS)** : portion de route longeant le front des installations (bloc technique, caserne sauvetage et lutte contre

l'incendie (SLI), aérogare passagers, salon ministériel, pavillon présidentiel, aérogare fret, bâtiment de piste (KI – KU), zone aéroclub) ainsi que la voie de ronde.

b. le secteur TRA : Secteur comprenant notamment les aires de trafic utilisées pour le stationnement des aéronefs, leur ravitaillement et leur entretien, ainsi que toutes les opérations d'embarquement et débarquement de passagers, de chargement ou de déchargement du fret et de poste.

c. le secteur MAN : Secteur comprenant la piste de décollage et d'atterrissage avec sa bande, ainsi que ses prolongements d'arrêt, les voies de circulations (reliant les aires de stationnement à la piste) avec leurs bandes.

L'accès aux parties côte piste qui ne sont pas répertoriées dans cette sectorisation n'est autorisé qu'aux titulaires d'une autorisation de conduire dans le secteur MAN

4 Circulation sur les routes de services (Secteur RS)

4.1 Signalisation

La signalisation particulière est constituée :

- de marques et de panneaux délimitant la route de service ;
- de « Stop avion » matérialisés par une signalisation qui peut être verticale et horizontale ou horizontale seulement ;
- d'indications verticales et horizontales relatives au rappel de la vitesse maximale autorisée.

4.2 Règles de circulation automobile

La vitesse de circulation sur la route de service est limitée à 25 km/h excepté sur les portions passant devant les terminaux, le bâtiment de piste, le bloc technique et la caserne SLI où elle est limitée à 15km/h. Le stationnement sur la route de service est formellement interdit.

La présence de « stop avion » est rendue nécessaire en raison du risque représenté par le souffle des moteurs d'aéronefs en l'absence de barrières de protection, ainsi que le risque de collision présent au niveau des croisements *route de service – voies de circulation*. Les dangers résultants du souffle produit par les aéronefs sont présentés au paragraphe 5.4.

L'usage des feux de route est interdit sur la route de service ; l'usage des gyrophares et des feux de détresse est obligatoire.

Le titulaire d'une autorisation de conduire limitée à la route de service ne doit, sauf cas d'urgence, pénétrer dans les secteurs TRA et MAN.

5 Circulation dans le secteur TRA

5.1 Signalisation

Le secteur TRA comporte des postes de stationnement pour aéronef, des voies d'accès à ces postes autres que celles empruntées par les aéronefs, des aires destinées au stockage du matériel de piste ou au stationnement des véhicules.

Il est essentiel que les personnes autorisées à circuler dans le secteur TRA sachent identifier ces emplacements, notamment par la connaissance des marquages qui leurs sont associés.

5.2 Règles de circulation automobile

La vitesse dans le secteur TRA est limitée à 25 km/h. Aucun stationnement n'est autorisé en dehors des emplacements réservés à cet effet. L'usage des feux de route est interdit dans le secteur TRA ; l'usage des gyrophares et des feux de détresse est obligatoire.

Le titulaire d'une autorisation de conduire limitée au secteur TRA ne doit, sauf cas d'urgence, pénétrer dans le secteur MAN.

5.3 Périmètre de sécurité

Il est défini un périmètre de sécurité autour de l'aéronef afin de prévenir au maximum les risques de collision avec celui-ci. Tout le matériel de

piste doit stationner à l'extérieur de ce périmètre. A l'intérieur du périmètre, les conducteurs évitent toute manœuvre brusque et roulent au pas. L'exploitant d'aérodrome définit pour chaque poste de stationnement les limites de ce périmètre. L'assistant en escale doit désigner, parmi le personnel chargé des opérations, un agent responsable de l'application des règles de sécurité définies pour le service de l'aéronef. Il lui appartient de prendre, sur le poste de stationnement, toutes les dispositions nécessaires pour empêcher le déplacement ou la projection de matériels ou d'objets lors des manœuvres des aéronefs situés à proximité.

5.4 Souffle des réacteurs, danger des hélices et pales

La proximité d'un avion dont les réacteurs fonctionnent est extrêmement dangereuse. Sans préjudice des consignes de sécurité établies par les transporteurs aériens à l'attention du personnel de piste, il est obligatoire de respecter une distance minimale de croisement d'au moins :

- 200 mètres derrière un avion, moteur en route et de
- 12 mètres devant l'avion pour éviter les effets d'aspiration.

Il est interdit de pénétrer dans le périmètre de sécurité des avions à hélices et des hélicoptères avant l'arrêt complet des hélices ou des pales.

5.5 Autres mesures de protection

Pour éviter les accidents qui pourraient résulter des manœuvres d'arrivée ou de départ d'un aéronef sur un poste, les mesures suivantes doivent être respectées :

- Les passagers doivent être protégés.
- Le personnel, spécialement celui qui travaille sur une échelle ou un excabeau, doit s'abriter.
- Le matériel léger (cales, obturateurs, carénages de moteurs, porte de vistite, etc.) ou susceptible d'être déplacé par le souffle (véhicule léger), doit être éloigné.
- Le fret en chargement doit être arrimé

L'assistant en escale signalera au responsable des aires de l'exploitant d'aérodrome tout incident mettant en cause un aéronef. Tout accident sera immédiatement signalé au SLI et à la brigade de gendarmerie des transports aériens par l'assistant en escale et l'exploitant d'aérodrome.

5.6 Maintien en état des aires de stationnement

Les aires de trafic doivent être laissées en état de propreté. Il appartient à l'exploitant d'aérodrome de s'assurer qu'aucun matériel ou débris n'ait été laissé sur les postes.

5.7 Stationnement des aéronefs

Les aéronefs stationnent impérativement aux emplacements désignés par l'exploitant d'aérodrome ou par l'organisme de contrôle.

5.8 Priorité au placeur/signaleur avion

Lors des opérations de placement des aéronefs, et si la fonction de placement est assurée, les conducteurs des véhicules, engins et matériel de piste circulant aux abords du poste laissent la priorité au placeur/signaleur, pendant toute la durée de son déplacement et de son guidage. Cette obligation s'applique notamment lorsque le placeur/signaleur traverse un cheminement véhicule.

En outre, les conducteurs de véhicules, ne peuvent en aucun cas circuler entre le placeur et l'aéronef durant une opération de placement.

Les emplacements du placeur/signaleur, lorsqu'ils sont matérialisés au sol, restent dégagés de tout matériel et véhicule.

6 Circulation dans le secteur MAN

6.1 Signalisation

Le secteur MAN comporte les aires de manœuvre, la bande de piste et la bande de voie circulation.

Les aires critiques définissent des zones protégées de tout obstacle dont la présence perturberait le signal électromagnétique des radiophares de

l'ILS (Instrument Landing System). Ces aires sont signalées par des panneaux.

Toute personne autorisée à circuler dans le secteur MAN doit être capable d'identifier les limites de ses différentes parties et doit connaître les règles de circulation à l'intérieur de ces parties.

6.2 Règles de circulation

6.2.1 Equipements

Tout véhicule circulant dans le secteur MAN doit être équipé d'un balisage à éclats de type gyrophare, de couleur bleue pour les véhicules d'intervention de police et de secours et orange pour les autres véhicules. Ces feux restent en fonctionnement en permanence. Un plan de l'aérodrome doit être présent dans tout véhicule autorisé dans le secteur MAN. Ce plan doit comprendre le carroyage du plan d'urgence de l'aérodrome et les informations permettant de faciliter les comptes rendus de position et les instructions de cheminement. Tout véhicule ou personnel circulant dans le secteur MAN doit posséder un équipement radio VHF permettant une liaison bilatérale avec la tour de contrôle excepté pour les cas suivants :

- Accompagnement permanent d'un véhicule ou d'un personnel possédant l'équipement ci-dessus ;
- Cheminements conformes à un plan établi à l'avance par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ;
- Déplacements à l'intérieur d'une zone délimitée du secteur MAN dans laquelle des procédures particulières assurent un niveau de sécurité équivalent.

Les personnes appelées à circuler dans le secteur MAN doivent s'assurer du fonctionnement des équipements radio et lumineux avant tout déplacement vers ce secteur.

6.2.2 Procédures

La veille de la fréquence SOL ou de la fréquence TOUR doit être permanente et toute instruction doit être collationnée et respectée.

Tout accès à l'aire de manœuvre nécessite un accord préalable de l'organisme de contrôle.

Les conducteurs se conforment aux consignes particulières de circulation fixées par le service chargé de la navigation aérienne.

Toutefois, les autorisations délivrées par l'organisme de contrôle ne peuvent servir de prétexte pour enfreindre un quelconque règlement établi.

Un véhicule ne peut être laissé sans surveillance dans le secteur MAN, le conducteur doit être en mesure de le déplacer rapidement sur instruction.

L'arrêt, le stationnement et l'intervention de piétons dans le secteur MAN sont interdits sauf,

- sous le contrôle d'un véhicule dont le conducteur peut faire évacuer immédiatement les piétons,
- pour assurer le repoussage d'un aéronef ou récupérer l'engin de repoussage ;
- aux personnels de dépannages et agents de la compagnie d'un avion immobilisé et ce avec l'autorisation de l'organisme de contrôle ;
- dans les zones temporairement fermées aux aéronefs et avec autorisation des services de la navigation aérienne.

7 Autorisations de circulation côté piste

Seules les personnes détentrices d'un permis de conduire civile valide et d'une autorisation de conduire des véhicules côté piste sont autorisées à circuler côté piste.

Cette autorisation se décline en 3 niveaux :

- Autorisation de conduire sur la route de service,
- Autorisation de conduire sur la route de service et le secteur TRA,
- Autorisation de conduire sur la route de service, le secteur TRA et le secteur MAN.

La validité de cette autorisation de conduire est de 2 ans.

L'autorisation de conduire peut être suspendue ou retirée par l'exploitant d'aérodrome. La procédure et les conditions seront définies par l'exploitant et soumises à l'acceptation / approbation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

8 Formation à la circulation

Les programmes de formation pour la circulation sur la route de service, dans le secteur TRA et dans le secteur MAN sont établis par l'exploitant d'aérodrome en collaboration avec le fournisseur des services de la navigation aérienne. Particulièrement pour la circulation dans le secteur TRA, la société d'assistance en escale sera impliquée dans l'élaboration du programme de formation.

Les programmes de formation élaborés par l'exploitant sont soumis à l'acceptation (approbation) de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Le programme de formation est mis à la disposition des formateurs identifiés au sein des entités qui exercent une activité côté piste.

Une évaluation des connaissances acquises au cours de la formation est systématiquement réalisée.

Une attestation est délivrée au candidat ayant satisfait à cette évaluation par la personne en charge de la formation.

L'autorisation de conduire est délivrée par l'exploitant d'aérodrome.

Les programmes en vigueur sont complétés par des notes d'information diffusées par l'exploitant d'aérodrome à son personnel et aux employeurs autorisés en cas d'événements nouveaux ou de changements prévus sur l'aérodrome entraînant ou susceptibles

d'entraîner des modifications significatives des infrastructures ou des procédures d'exploitation.

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin, dans l'exercice de son activité, doit pouvoir justifier du suivi de sa formation à la conduite sur demande d'un représentant de l'autorité de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile. Les modalités d'évaluation et la forme des autorisations de conduire sont définies par l'exploitant d'aérodrome.