

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**GUIDE RELATIF AU PROGRAMME DE
SECURITE ET PREVENTION DES INCURSIONS
SUR PISTE**

Réf : G–DSA–8170–AGA

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction	OYUBA Auguy Marise	Cheffe de bureau Normes des Aérodromes	01/09/2025	
Vérification	KONZIKINGUI Brice Nicaise	Chef de Service Normes et Sécurité des Aérodromes	02/09/2025	
	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne	04/09/2025	
Validation	MAKAYA BATCHI Roméo Boris	Responsable Qualité	05/09/2025	
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur Général de l'ANAC	08/09/2025	

Édition 01 – juin 2017

Niveau de diffusion : ☒ Interne ☒ Externe ☐ Confidentiel

LISTE DE DIFFUSION

N° Copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général de l'ANAC	P/E
02	DGA	Direction Général Adjoint	P/E
03	CQ	Cellule Qualité	P/E
04	SNSA	Service Normes et Sécurité des Aéroports	P/E
05	BNA	Bureau Normes des Aéroports	P/E
06	BSA	Bureau Sécurité des Aéroports	P/E
07	BAD	Bureau Archives et Documentation	P
08	SNA	Service de la navigation aérienne	P/E
09	AERCO	Direction Générale	P/E
10	ASECNA	Représentation	P/E
11	DIE	Direction des Infrastructures et Equipements	P/E
12	-	Les autres exploitants	P/E
00	DSA	Directeur de la Sécurité Aérienne	P/E
N00		Inspecteurs de supervision de la Sécurité Aérienne AGA	P/E

Observations :

- P =** Version Papier
- E =** Version Electronique
- N00 =** Numéro de la version neutre pour large diffusion
- 00 =** Version originale

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF AU PROGRAMME DE SECURITE ET PREVENTION DES INCURSIONS SUR PISTE	Page: LPE 3 de 11 Révision : 01 Date: 31/08/2025
--	---	---

LISTE DES PAGES EFFECTUEES

Chapitre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N°de Révision	Date de Révision
LD	2	01	08/06/2017	01	31 août 2025
LPE	3	01	08/06/2017	01	31 août 2025
ER	4	01	08/06/2017	01	31 août 2025
LR	5	01	08/06/2017	01	31 août 2025
TM	6	01	08/06/2017	01	31 août 2025
1	7	01	08/06/2017	01	31 août 2025
2	7	01	08/06/2017	01	31 août 2025
3	7	01	08/06/2017	01	31 août 2025
4	8	01	08/06/2017	01	31 août 2025
4.1	8	01	08/06/2017	01	31 août 2025
4.2	8	01	08/06/2017	01	31 août 2025
4.3	8	01	08/06/2017	01	31 août 2025
4.4	8	01	08/06/2017	01	31 août 2025
5	9	01	08/06/2017	01	31 août 2025
5.1	9	01	08/06/2017	01	31 août 2025
5.2	9	01	08/06/2017	01	31 août 2025
6	10	01	08/06/2017	01	31 août 2025
7	10	01	08/06/2017	01	31 août 2025
8	11	01	08/06/2017	01	31 août 2025
9	12	01	08/06/2017	01	31 août 2025
9.1	12-36	01	08/06/2017	01	31 août 2025

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF AU PROGRAMME DE SECURITE ET PREVENTION DES INCURSION SUR PISTE	Page: LR 5 de 11 Révision : 01 Date: 31/08/2025
---	---	--

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Annexe 14 Vol I	OACI	Conception, exploitation technique des aérodromes	9 ^e édition	2022
Arrêté 11052	MTACMM	Gestion de la sécurité aérienne		13 juin 2019
Doc 9859	OACI	Manuel de gestion de la sécurité (MGS)	4 ^e édition	2018
Arrêté 3007 Partie I	MTACMM	Conception, exploitation technique des aérodromes		19 août 2025

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DE DIFFUSION.....	2
LISTE DES PAGES EFFECTUEES	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	4
LISTE DES RÉFÉRENCES	5
I. OBJECTIFS DU PROGRAMME	7
II. CHAMPS D'APPLICATION	7
III. DEFINITIONS.....	7
IV. EQUIPE LOCALE DE SECURITE DES PISTES	8
4.1 Rôle de l'équipe locale de sécurité des pistes	8
4.2 Composition de l'équipe locale de sécurité des pistes	8
4.3 Formation requise des membres de l'équipe locale de sécurité des pistes	8
4.4 Fonction de l'équipe locale de sécurité des pistes	8
V. COORDINATION AU PLAN NATIONAL DES EQUIPES LOCALES DE SECURITE DES PISTES	9
5.1 Composition du comité national.....	9
5.2 Fonctionnement du comité national de coordination	9
VI. POINTS CHAUDS	10
VII. PLAN D'ACTION DE SECURITE DES PISTES	10
VIII. COMPTE RENDU D'INCIDENT ET COLLECTE DE DONNEES	11

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF AU PROGRAMME DE SECURITE ET PREVENTION DES INCURSIONS SUR PISTE	Page: 7 de 11 Révision : 01 Date: 31/08/2025
---	--	--

I. OBJECTIFS DU PROGRAMME

Les opérations de surface font partie intégrante de l'aviation, et les risques et dangers qui leur sont associés doivent être gérés afin d'éviter les incursions de nature à provoquer des accidents.

Le présent programme de prévention des incursions sur piste donne des lignes directrices aux gestionnaires d'aérodrome dans le cadre de :

- l'élimination des risques d'incursion sur piste ;
- la minimisation de ceux qui persistent ;
- la réduction des défaillances actives ; et
- l'atténuation de la gravité de leurs conséquences en se basant sur les principes de gestion de la sécurité (SGS).

Ainsi, ce programme contient expressément des orientations sur les questions relatives à la prévention des incursions sur piste dans le contexte de la sécurité de l'exploitation aérienne, de la gestion du trafic aérien, des mouvements des véhicules sur les aires de manœuvre et de la gestion des aérodromes.

II. CHAMPS D'APPLICATION

Les dispositions de ce programme sont applicables aux aérodromes utilisés par les vols internationaux.

En plus des procédures de protection des vols, les dispositions du présent programme sont applicables aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, si le trafic le justifie.

III. DEFINITIONS

Aux fins du présent programme, on entend par :

Equipe locale de sécurité des pistes : Equipe composée de représentants de l'exploitant d'aérodrome, des fournisseurs de services de la circulation aérienne, des entreprises de transport aérien ou des exploitants d'aéronefs, des associations de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne et de tout autre groupe participant directement à des opérations de surface à un aérodrome, qui conseille les cadres compétents sur les risques d'incursion sur piste et qui recommande pour les atténuer .

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF AU PROGRAMME DE SECURITE ET PREVENTION DES INCURSIONS SUR PISTE	Page: 8 de 11 Révision : 01 Date: 31/08/2025
--	---	---

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

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

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

Poste de pilotage stérile. Toute période pendant laquelle l'équipage de conduite ne devrait pas être dérangé, sauf pour des raisons critiques pour la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.

IV. EQUIPE LOCALE DE SECURITE DES PISTES

Il sera créé au sein de chaque aéroport concerné, une équipe de sécurité des pistes.

4.1 Rôle de l'équipe locale de sécurité des pistes

Le rôle premier d'une équipe de sécurité des pistes est d'établir un plan d'action pour assurer la sécurité des pistes, de conseiller comme il convient les gestionnaires sur les risques d'incursion et de recommander des stratégies pour les éliminer et atténuer ceux qui persistent. Ces stratégies peuvent être établies en fonction d'événements locaux ou combinées à des renseignements recueillis ailleurs.

4.2 Composition de l'équipe locale de sécurité des pistes

L'équipe est composée des représentants :

- de l'Autorité Compétente (délégué de l'aéroport) ;
- de l'exploitant de l'aéroport ;
- du fournisseur de services de la circulation aérienne ;
- des entreprises de transport aérien ou des exploitants d'aéronefs y compris les aéroclubs ;
- des associations de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne ;
- de l'armée de l'air et de tout autre groupe qui participe directement aux opérations de surface.

D'autres personnes pourront être invitées.



4.3 Formation requise des membres de l'équipe locale de sécurité des pistes

Les membres des équipes locales de sécurité des pistes doivent justifier des formations requises dans le cadre de la sécurité notamment système de gestion de la sécurité, officier de sécurité aérienne, opération sur piste, etc.

4.4 Fonction de l'équipe locale de sécurité des pistes

Cette équipe se réunit une fois tous les mois; des réunions extraordinaires seront tenues sur l'initiative d'un de ces membres.

L'équipe de sécurité des pistes vise à améliorer la sécurité des pistes :

- a) en établissant le nombre, le type et, si disponible, la gravité des incursions passées ;
- b) en étudiant les rapports d'enquête pour établir l'emplacement des points chauds ou des secteurs critiques locaux à un aéroport ;
- c) en produisant et en distribuant des cartes du plan carroyé incluant les points chauds ;
- d) en travaillant avec cohésion pour mieux comprendre les difficultés que rencontre le personnel affecté à d'autres fonctions et en recommandant des améliorations ;
- e) en veillant à l'application des recommandations définies en annexe 1 au présent programme;
- f) en mettant en évidence tout secteur local critique et en suggérant ses améliorations ;
- g) en procédant à une campagne de sensibilisation à la sécurité des pistes qui insiste sur les difficultés locales, et au besoin rapporter les recommandations qui doivent l'être à l'autorité administrative concernée ;
- h) en réévaluant régulièrement l'aéroport pour veiller à ce qu'il soit pleinement conforme à la réglementation.

V. COORDINATION AU PLAN NATIONAL DES EQUIPES LOCALES DE SECURITE DES PISTES

Une coordination sera effectuée au plan national dans le cadre du Programme National de Sécurité de l'Etat. A cet effet, il sera créé un comité national chargé du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre des programmes de sécurité et de la prévention des incursions sur piste

5.1 Composition du comité local

Le Comité local, mis en place et présidé par l'Autorité de l'Aviation Civile, sera composé des représentants ci-après :

- exploitants d'aéroports ;
- fournisseurs de services de la navigation aérienne ;
- exploitants d'aéronefs ;
- armée de l'air ;



- société d'assistance en escale ;
- associations des pilotes et des de contrôleurs de la circulation aérienne.

5.2 Fonctionnement du comité local

Le mode de fonctionnement et la périodicité des rencontres du comité seront définis par décision en rapport au Programme National de Sécurité.

Chaque membre du Comité a pour rôle d'évaluer les performances opérationnelles et le suivi des actions correctives et préventives liées à la sécurité des pistes.

Ce comité sera chargé de :

- Etudier spécifiquement les dangers identifiés au niveau national relatifs à la sécurité des pistes ;
- Promouvoir les bonnes pratiques, partager l'information et améliorer la sensibilisation de l'industrie à la sécurité des pistes par la formation;
- Agir en tant que point focal de coordination dans le domaine de la sécurité des pistes pour l'industrie;
- Identifier et étudier les technologies disponibles afin de réduire les risques d'incursion sur piste;
- Examiner les procédures actuelles d'exploitation d'aérodrome, de contrôle de la circulation Aérienne (ATC) et des exploitants d'aéronefs et si nécessaire faire des recommandations sur ces procédures afin de réduire le risque d'incursions;
- Elaborer des recommandations relatives aux éléments indicatifs de l'industrie sur les questions opérationnelles en relation avec l'aérodrome, l'ATC et les avions afin de réduire le risque d'incursions;
- Superviser et promouvoir le processus de notification d'incidents d'incursion sur piste;
- Assurer l'analyse approfondie des données pour identifier et examiner les domaines spécifiques de préoccupation.

VI. POINTS CHAUDS

Un point chaud est défini comme étant un endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste, ou qui présente un risque à ce sujet, et où les pilotes et les conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance.

Les cartes d'aérodrome indiquant les points chauds doivent être produites localement, leur exactitude doit être vérifiée régulièrement ; elles doivent être révisées quand cela est nécessaire, diffusées localement et être reproduites dans la publication d'information aéronautique (AIP).



Lorsque les points chauds ont été identifiés, il faut appliquer des stratégies visant à éliminer les risques et, quand ce n'est pas immédiatement possible, il faut s'efforcer de les gérer et de les atténuer.

Ces stratégies peuvent inclure :

- a) des campagnes de sensibilisation ;
- b) l'implantation d'aides visuelles supplémentaires (panneaux de guidage, marques et balisage lumineux) ;
- c) la modification des itinéraires de circulation à la surface ;
- d) la construction de nouvelles voies de circulation ;
- e) l'élimination des angles morts de la tour de contrôle.

VII. PLAN D'ACTION DE SECURITE DES PISTES

L'équipe locale de sécurité des pistes de chaque aéroport doit dresser un plan contenant des mesures visant à atténuer les insuffisances de la sécurité des pistes. Ces mesures doivent être propres à l'aéroport et liées à une préoccupation, une question ou un problème concernant la sécurité des pistes à cet aéroport. Elles pourraient consister à recommander de modifier les caractéristiques physiques ou les installations et services de l'aéroport, les procédures de contrôle de la circulation aérienne, les conditions concernant l'accès à l'aéroport, la sensibilisation des pilotes et des conducteurs et la production de cartes des points chauds.

Ce plan d'action doit définir clairement les responsabilités pour les tâches associées aux mesures à prendre. Chaque mesure doit être prise par la personne ou l'organisation désignée chargée de s'acquitter des diverses tâches pertinentes. Plus d'une seule personne ou d'une organisation peut être concernée par la mesure à prendre, mais seule une personne ou une organisation doit en prendre la direction et être responsable de l'achèvement de toutes les tâches qui lui sont associées. Les travaux concernant une tâche donnée doivent être achevés dans un délai raisonnable.

VIII. COMPTE RENDU D'INCIDENT ET COLLECTE DE DONNEES

Le formulaire de notification initiale d'une incursion sur piste (voir Appendice 1) doit être utilisé pour consigner les données qui décrivent l'événement et pour établir sa gravité.

Le formulaire d'identification des causes d'une incursion sur piste (voir Appendice 2) doit être utilisé pour établir pourquoi et comment l'événement s'est produit et il doit être rempli dès l'achèvement de l'enquête circonstanciée le concernant.

