

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**GUIDE RELATIF A L'UTILISATION DES
TERRAINS ET A LA GESTION DE
L'ENVIRONNEMENT**

Réf : G-DSA- 8415-AGA

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction	KONZIKINGUI Brice Nicaise	Chef de Service Normes et Sécurité des Aéroports	01/09/2025	
Validation	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne	02/09/2025	
Vérification	MAKAYA-BATCHI Boris Roméo	Directeur Général Adjoint p.i	04/09/2025	
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur General de l'ANAC	08/09/2025	

Édition 02 – Septembre 2025

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	AERCO	Direction des aéroports du Congo	P/E
05	ASECNA	Représentation de l'ASECNA au Congo	P/E
06	DIE	Direction des Infrastructures et Equipements	P/E
07	-	Autres Exploitants des compagnies aériennes	P/E
08	SNSA	Service Normes et Sécurité des Aéroports	P/E
09	BNA	Bureau Normes des Aéroports	P/E
10	BSA	Bureau Sécurité des Aéroports	P/E
11	BAD	Bureau Archives et Documentation	P
12	SNA	Service de la navigation aérienne	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



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° de Révision	Date de Révision
LD	2	02	02 Septembre 2025		
LPE	3	02	02 Septembre 2025		
ER	4	02	02 Septembre 2025		
LR	5	02	02 Septembre 2025		
TM	6	02	02 Septembre 2025		
2	7	02	02 Septembre 2025		
3	7	02	02 Septembre 2025		
4	8	02	02 Septembre 2025		
5	8	02	02 Septembre 2025		
6	8	02	02 Septembre 2025		
7	9	02	02 Septembre 2025		
8	9	02	02 Septembre 2025		
9	10	02	02 Septembre 2025		
10	10	02	02 Septembre 2025		
11	10	02	02 Septembre 2025		
12	11	02	02 Septembre 2025		
13	12	02	02 Septembre 2025		



ENREGISTREMENT DES REVISIONS

N° de Révision	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarque
Ed 01 Rév 00	Octobre 2017	Octobre 2017		Création Edition 01
Ed 02 Rév 00	Septembre 2025	Septembre 2025		Insertion du nouveau numéro de l'annexe 3007 à l'arrêté dans toutes la structure de la liste de vérification C-DSA-8415-AGA

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Décret	PR	Fixant les conditions de création, d'ouverture, de classification, d'exploitation et de fermeture des aéroports ouverts ou non à la circulation aérienne publique	n° 2025-68	11 mars 2025
Arrêté 3007	MTACMM	Conception, exploitation technique, certification des aéroports et hélistations	3 ^{ème} Edition	19 Août 2025
Doc 9137 AN/898	ACI	Partie 3 Lutte contre le risque aviaire.	5 ^{ème} Edition	2020
Doc 9137 AN/898	OACI	Partie 6 Contrôle des obstacles.	2 ^{ème} Edition	1983
Doc 9184 AN/902	OACI	Partie 2 Manuel de planification d'aéroport Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement	4 ^{ème} Edition	2018
P-CQ-2001-ORG	ANAC	Procédure de maîtrise des documents	1 ^{ère} Edition	2018



Table des matières

LISTE DE DIFFUSION.....	2
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS.....	4
LISTE DES RÉFÉRENCES.....	5
Table des matières	6
1. OBJECTIF	7
2. CHAMPS D'APPLICATION	7
3. INTRODUCTION	7
4. DEFINITIONS	8
5. SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES	8
6. GESTION DES RISQUES FAUNIQUES	9
7. VIDAGE DES POUBELLES OU LES DÉCHARGES	10
8. EAU	10
9. CONSTRUCTION D'AERODROMES	11
10. OBJETS ET ACTIVITÉS AFFECTANT L'ESPACE AÉRIEN NAVIGABLE	11
11. JURIDICTION DE L'AUTORITE LOCALE	12
12. PLANIFICATION D'UTILISATION DES TERRES, CONTROLE ENVIRONNEMENTAL ET PUBLIC.....	12
13. ACTIVITES DE COORDINATION	13



1. OBJECTIF

L'objectif de ce Guide est de fournir des (i) directives sur l'utilisation des terres et des activités à proximité des aérodromes (ii) des documents d'orientation sur l'aménagement du territoire à proximité des aéroports et le (iii) contrôle de l'environnement concernant le développement des aérodromes et des opérations.

L'aménagement du territoire et le contrôle de l'environnement sont des termes pertinents utilisés par les planificateurs de l'aérodromes le plus pratique pour la planification de l'aérodrome et ses environs afin d'assurer la sécurité des opérations aériennes.

2. CHAMPS D'APPLICATION

Le présent guide s'adresse aux exploitants (gestionnaire d'aérodrome) et aux prestataires des services d'aérodromes En application des dispositions de l'arrêt n°3007 du 19 août 2025, relatif à la conception, exploitation technique, certification des aérodromes et hélistation. Dans le cadre de l'exploitation technique des aérodromes.

3. INTRODUCTION

L'environnement à l'intérieur et autour d'un aérodrome possède des caractéristiques uniques qui ont une incidence sur l'utilisation des terres. Des spécifiques normes et pratiques recommandées pour la conception et l'exploitation d'aérodrome sont spécifiées dans l'arrêt n°3007 du 19 août 2025, Partie 1, conception et exploitation technique des aérodromes.

Les exploitants d'aérodrome devraient surveiller et évaluer les activités d'utilisation des terres autour de leurs aérodromes afin d'assurer une exploitation sûre et sécurisée d'aéronefs et de la protection de l'espace aérien autour de l'aérodrome. Ces personnes de la planification de tout fait nouveau ou d'apporter des modifications à l'aménagement du territoire autour des aérodromes doivent s'assurer que non seulement répondant-ils-il à d'autres exigences nationales de l'Autorité locales ils se conforment à toutes les exigences des règlements de l'aviation civile nationales applicables et assurer la coordination avec les exploitants d'aérodromes pertinents selon le cas.

En outre, l'utilisation et la gestion des terres hors aérodrome peuvent contribuer autant ou plus à la création des périls fauniques et des obstacles que ceux à un aérodrome lui-même. Avec les pressions de la croissance urbaine montre aucun signe d'assouplissement, des terres à proximité des aérodromes rarement premiers emplacements résidentiels, est devenue plus attrayante pour des activités comme l'industrie, élimination des déchets et l'agriculture. S'il n'est pas planifié et géré

correctement, ces développements peuvent constituer un danger pour les opérations de la navigation aérienne.

La réussite des programmes de gestion de la faune d'aérodrome ne fonctionne pas en solo ;

L'environnement de l'aérodrome est seulement une petite partie d'un écosystème local, et toutes les modifications qui ont lieu sur ou à proximité d'un aérodrome seront probablement à parvenir. L'incapacité d'effectuer des études écologiques appropriées peut conduire à l'élimination d'un danger et la création de beaucoup plus grave.

Ce document d'orientation identifie les aspects réglementaires spécifiques à prendre en compte et est également conçu pour guider les personnes proposant l'utilisation des terres de développements et des changements autour des aérodromes.

4. DEFINITIONS

Obstacle – tous les matériels fixés (qu'ils soient temporaires ou permanents) et les objets mobiles, ou une partie d'un objet, qui :

- a) sont situés sur une zone destinée pour les mouvements de surface d'aéronef ; ou
- b) dépasser une surface définie visant à protéger les aéronefs en vol ; ou
- c) rester en-dehors des surfaces de limitation d'obstacles définis et qui ont été évaluées, comme étant un danger pour la navigation aérienne.

Surfaces de limitation obstacles (OLS) – une série de surfaces qui définissent le volume de l'espace aérien à et autour d'un aérodrome pour être exemptes d'obstacles afin de permettre aux opérations des aéronefs d'évoluer en toute sécurité et pour empêcher que l'aérodrome devienne inutilisable aux aéronefs suite à la croissance des obstacles environnant.

5. SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

Conformément aux dispositions de l'arrêt n°3007 du 19 août 2025, relatif à la conception, exploitation technique, certification des aérodromes et hélistation. Dans le cadre de l'exploitation technique des aérodromes, un exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que les surfaces de limitation d'obstacles soient établies pour l'aérodrome. Ces surfaces de limitation d'obstacles sont nécessaires pour permettre aux aéronefs de maintenir un niveau satisfaisant de sécurité en manœuvrant à basse altitude dans les environs de l'aérodrome. Ces surfaces devraient être libres d'obstacles et sous réserve de contrôle telles que la création de zones, où l'érection de bâtiments, mâts, etc., sont interdits.



Il est important que toutes les structures ou les bâtiments proposés ne violent pas les zones de limitation d'obstacles requises. La consultation préalable de l'exploitant de l'aérodrome avec l'Autorité locale compétente est indispensable.

6. GESTION DES RISQUES FAUNIQUES

Une considération importante liée à l'opérationnalité de la sécurité d'aérodrome est la prévalence et les habitudes des animaux sauvages dans la région et le risque inhérent de collisions fauniques avec les aéronefs. Les périls fauniques dans les nouveaux aérodromes proposés peuvent être minimisés par une sélection soignée du site aéroportuaire ; par exemple, en évitant l'établissement de passages migratoires et les zones naturellement attractives pour les oiseaux. Les Périls fauniques peuvent aussi être minimisés en utilisant le terrain avoisinant l'aérodrome à des fins qui n'attirent pas la concentration de la faune dans la région. Dans les aérodromes existants, le problème de la faune peut être contrôlé par rendre l'aérodrome et son environnement une zone non attractive pour la faune.

Conformément aux dispositions de l'arrêté n°3007 du 19 août 2025, relatif à la conception, exploitation technique, certification des aérodromes et hélistation. Dans le cadre de l'exploitation technique des aérodromes, un exploitant d'aérodrome doit établir un programme de gestion pour réduire ou éliminer tous les animaux sauvages qui présentent un danger pour les opérations aériennes des aéronefs sur leur aérodrome. La gestion de la faune, en particulier les oiseaux, est critique pour la sécurité opérationnelle de l'appareil. Les collisions aviaires mettent en péril la vie des membres d'équipage et leurs passagers.

Il est important que les changements d'affectation des terres soient surveillés et examinés par l'exploitant de l'aérodrome pour s'assurer que ces changements d'affectation de terres n'augmentent pas les dangers de la faune pour l'aérodrome. Les décharges d'ordures et autres sources qui peuvent attirer l'activité de la faune sur ou dans le voisinage d'un aérodrome, nécessitent à être considéré comme un danger potentiel. Si nécessaire, une étude aéronautique peut avoir besoin d'être menée afin d'évaluer le risque potentiel résultant de l'activité de la faune.

Voici quelques exemples d'attractifs pour la faune :

- a) Enfouissement et dépotoirs
- b) Élimination et traitement des eaux usées
- c) Agricole - la culture des terres, types d'activités p.
ex. élevage de porcs.
- d) Processus de culture de poissons
- e) Pré de bétails

- f) Refuges des faunes
- g) Lacs naturels et artificiels ;
- h) Fermes d'animaux ;
- i) Abattoirs et usines de congélation

Une planification adéquate de ces activités et leurs impacts sur la faune s'impose. Il est à noter que les chemins d'approche et de décollage des aéronefs s'étendent sur une distance bien au-delà du seuil de piste. Cela signifie que les impacts de la faune ne peuvent pas être immédiatement apparents. Toute personne de planification des activités autour d'un aérodrome devrait consulter l'exploitant d'aérodrome le plus tôt possible au cours de la phase de planification.

7. VIDAGE DES POUBELLES OU LES DÉCHARGES

Les sites d'enfouissement et des dépotoirs d'ordures devraient être placés au moins à 13 km de l'aérodrome. Une étude aéronautique devrait être effectuée avant l'implantation de la décharge ou la mise en décharge.

Si une décharge d'ordures est proposée dans le voisinage de l'aérodrome il peut y avoir une obligation de fournir le contrôle des oiseaux sur le site afin de réduire son attrait pour les oiseaux. La menace potentielle aux aéronefs dépend de l'emplacement du site par rapport à l'aérodrome et de l'itinéraire des vols, type d'ordures et les espèces d'oiseaux dans les environs.

8. EAU

L'eau de surface est un attractif potentiel de la faune et les développements qui se composent de fossés de drainage, des voies d'eau artificielles et de grandes surfaces d'eau à proximité d'un aérodrome peuvent attirer les oiseaux et autres animaux sauvages. Il est à noter que dans le voisinage de l'aérodrome les lacs naturels et artificiels peuvent augmenter le danger de la faune selon la taille et la forme du lac, son état écologique et des environnants. Il est recommandé qu'un ornithologue/biologiste évalue les conditions écologiques de la toute proche ainsi que la migration dans la zone.

9. CONSTRUCTION D'AERODROMES

La compatibilité d'un aérodrome avec ses environnements dépend d'une planification adéquate. L'emplacement, la taille et la configuration de l'aérodrome a besoin d' être coordonnée avec des motifs de résidentiel, industriel, commercial, agricole et autres utilisations des terres en prenant en compte les effets de l'aérodrome sur la population, flore, faune, l'atmosphère, cours d'eau, qualité de l'air, pollution des sols et autres aspects de l'environnement. À cet égard, l'arrêt n°3007 du 19 août 2025, relatif à la conception, exploitation technique, certification des aérodromes et hélistation. Dans le cadre de l'exploitation technique des aérodromes fournit un permis de construction d'aérodrome qui doit provenir à l'Autorité de l'aviation civile avant le début de la construction.

Outre les règlements qui exigent que le candidat au permis de construire d'aérodrome devrait soumettre à l'Autorité de l'aviation civile pour approbation, une demande en la forme prescrite le texte en vigueur. Cette application doit permettre à l'Autorité de l'aviation civile, d'évaluer l'aptitude du lieu proposé pour la construction de l'aérodrome, y compris pour déterminer si l'aérodrome proposé constituera un danger pour les autres aérodromes existants.

L'Autorité de l'aviation civile devrait, après avoir reçu une manifestation d'intérêt, fournir des conseils techniques au requérant sur les effets que la proposition pourrait avoir sur l'utilisation de l'espace aérien navigable par des aéronefs et sur la sécurité des personnes et des biens au sol.

Avant d'approuver la construction d'un aérodrome, une étude aéronautique peut être entreprise, tel que déterminée par le l'Autorité de l'aviation civile.

10. OBJETS ET ACTIVITÉS AFFECTANT L'ESPACE AÉRIEN NAVIGABLE

L'arrêt n°3007 du 19 août 2025, relatif à la conception, exploitation technique, certification des aérodromes et hélistation. Dans le cadre de l'exploitation technique des aérodromes, fixant la réglementation des aérodromes prescrit des règles pour une personne qui se propose de construire ou d'ériger un obstacle qui pourrait constituer un danger pour la navigation aérienne. Un des plus courants obstacles sont des pylônes d'antenne de télécommunications, et il est fréquent qu'en occurrence ces équipements sont installés près des aérodromes. Les demandeurs ou exploitants de ces équipements ou toute autre construction doivent fournir à l'Autorité de l'aviation civile avec les informations suivantes avant l'érection du pylône pour évaluation :

- Demande écrite ou formelle contenant des données pertinentes.
- Plan de l'emplacement à l'échelle de 1:50.000 ;
- Emplacement physique du pylône proposé ;

d) Coordonnées géographiques de l'emplacement du pylône.

Compte tenu de l'information fournie ci-dessus, l'Autorité de l'aviation civile, devrait évaluer l'application basée sur les principes d'évaluation d'obstacle. Tandis que l'Autorité de l'aviation civile peut approuver la hauteur basée sur ces évaluations, cette approbation n'empêche pas le déposant de l'obligation d'obtenir toutes les autorisations nécessaires des autres organismes gouvernementaux pertinents.

11. JURIDICTION DE L'AUTORITE LOCALE

Les Autorités locales devraient protéger les aérodromes situés dans leur région pour assurer la viabilité à long terme de l'aérodrome, la sécurité de la navigation aérienne et la sécurité des personnes et des biens. En plus des surfaces de limitation d'obstacles requises, d'autres domaines peuvent être spécifiquement délimités pour s'assurer que les plans d'aménagement futur sont compatibles avec les opérations d'aérodrome existants et prévus et protègent l'aérodrome et les résidents autour de l'aérodrome. Uniquement le Zonage pour protéger les surfaces de limitation d'obstacles ne suffit pas à empêcher la construction des utilisations incompatibles comme le logement ou les utilisations qui attirent l'accumulation de personnes dans l'approche et sortir des chemins d'accès de l'avion, et par conséquent, la nécessité d'assurer que telle utilisation incompatible est contrôlée. Le zonage devrait tenir compte du développement futur prévisionnel de l'aérodrome afin que lorsque les développements d'aérodromes ont lieu, les interférences à l'environnant seront minimales.

12. PLANIFICATION D'UTILISATION DES TERRES, CONTROLE ENVIRONNEMENTAL ET PUBLIC

Dans le cadre de la planification global, les développements et opérations d'aérodromes devraient être coordonnées avec la planification, des politiques et programmes de la région où se trouve l'aérodrome. De cette façon, l'impact social et économique, ainsi que les effets environnementaux de l'aérodrome peut être évalué afin de s'assurer, dans toute la mesure du possible, que les environs de l'aérodrome sont compatibles avec l'aérodrome et, inversement, que le développement physique et l'utilisation de l'aérodrome est compatible avec l'utilisation existante et les modèles proposés des terres.

Le problème du bruit au voisinage des aérodromes ne peut être résolu qu'en appliquant tous les moyens possibles pour remédier à cela. Un aménagement convenable du territoire peut beaucoup contribuer à la solution. Les trajectoires de vol y compris les profils de décollages et d'atterrissages, le nombre d'opérations, le mélange d'aéronefs, les procédures des opérations, l'utilisation de la



piste, le temps de la journée et les conditions météorologiques sont parmi les facteurs qui détermineront le niveau d'intrusion du bruit des aéronefs dans les collectivités à l'intérieur ou autour des aéroports. En revanche, l'utilisation, l'utilisation des constructions, types de construction et la distance par rapport à l'aéroport sont parmi les facteurs qui doivent être considérés afin d'éviter l'exposition des communautés de l'aéroport au bruit des avions.

Les Autorités locales ne devraient pas autoriser les développements dans les zones autour des aéroports à forte exposition de niveau de bruit et devraient également veiller à ce que les sensibilités des bruits sur l'utilisation des terres sont restreintes dans de telles zones. Les habitations à haute densité autour des aéroports sont interdites. Les bureaux, les banques, les écoles et les hôpitaux peuvent être autorisés sous réserve d'approbation par l'Autorité de l'aviation civile, lorsqu'il y a une nécessité nationale et où les techniques de construction appropriées et isolation acoustique ont été utilisées pour réduire l'exposition à un niveau acceptable du bruit des avions.

La pollution qui se produit à l'intérieur et autour de l'aéroport a le potentiel d'affecter non seulement la zone immédiate, mais aussi les zones avoisinantes, y compris l'espace aérien navigable. Les aéroports peuvent fonctionner avec un impact environnemental limité en intégrant des plans de gestion de l'environnement et des procédures avec les plans d'aménagement du territoire. L'utilisation des matériaux, des procédés ou des pratiques qui provoquent la création de polluants dans l'environnement, les émissions dangereuses ou de déchets à l'intérieur ou autour des aéroports devrait être interdite. Ceux-ci incluent les pratiques qui favorisent les émissions de fumée, suie, cendre, sable et poussière ou d'autres substances dans l'espace aérien navigable qui peuvent obscurcir la visibilité.

Le contrôle public des terres dans les voisinages de l'aéroport reconnaît la nécessité d'avoir en place des mesures qui assurent les activités potentiellement entrées en conflit avec la sécurité de la navigation aérienne sont découragées ou éliminées. Ces activités comprennent :

- a) Activités qui pourraient provoquer des interférences électriques avec les radios télécommunications et les aides à la navigation ;
- b) Feux qui peuvent induire en erreur les pilotes dans l'interprétation claire des feux aéronautiques ; et
- c) Production de fumée qui réduit la visibilité.

13. ACTIVITES DE COORDINATION

Les exploitants d'aéroports ont un rôle important dans la sécurité aérienne et en particulier la sécurité des aéronefs et des passagers à l'intérieur et dans les environs de leurs aéroports. Il est important que les personnes qui souhaitent s'initier ou modifier l'utilisation des terres près d'un aéroport de consulter l'Autorité de l'aviation civile, l'exploitant de l'aéroport et l'Autorité locale compétente. Dans la coordination des activités d'utilisation des terres, toutes les organisations devraient être guidées par les normes nationales et les meilleures pratiques.

FIN