

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ENERGIE

Direction générale de l'aviation civile

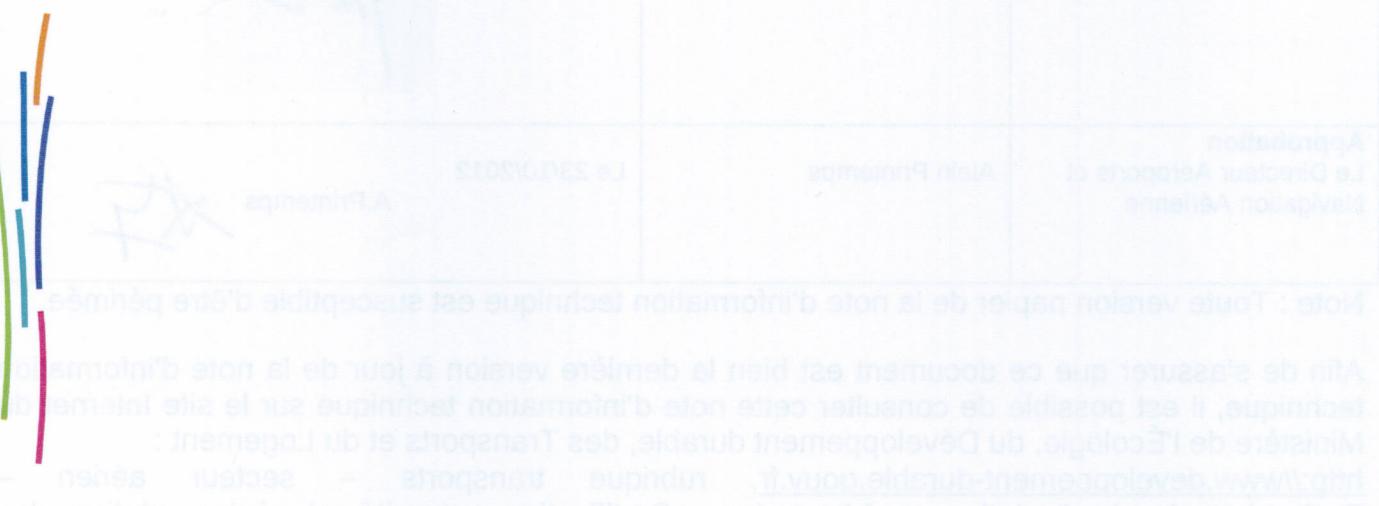
Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction aéroports et navigation aérienne

Pôle aéroports

NOTE D'INFORMATION TECHNIQUE

Dispositions relatives à la dénomination des voies de circulation sur les aérodromes



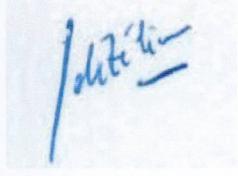
LISTE DES MODIFICATIONS

Le tableau suivant identifie les modifications apportées dans la présente note d'information technique concernant les dispositions relatives à la dénomination des voies de circulation sur des aérodromes : **EDITION N° 1** en date du 23 octobre 2012.

N° Ed	Date	Raison de la modification	Sections modifiées
1	23/10/2012	Création document	Toutes

APPROBATION DU DOCUMENT

Le tableau suivant identifie les autorités qui ont successivement vérifié et approuvé la présente édition de la note d'information technique concernant les dispositions relatives à la dénomination des voies de circulation sur des aérodromes :

AUTORITE	NOM	DATE ET SIGNATURE
Rédaction Le chef du département Surveillance et Régulation de la DSAC /S	Patrick Disset	Le 23/10/2012 
Vérification Le chef du Pôle Aéroports	Solenne de Zélicourt	Le 23/10/2012 
Approbation Le Directeur Aéroports et Navigation Aérienne	Alain Printemps	Le 23/10/2012 A. Printemps 

Note : Toute version papier de la note d'information technique est susceptible d'être périmée.

Afin de s'assurer que ce document est bien la dernière version à jour de la note d'information technique, il est possible de consulter cette note d'information technique sur le site Internet du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, rubrique transports – secteur aérien – Professionnels de l'aviation – Aéroports – Certification, sécurité et réglementation des aérodromes.

Préambule

Cette note a pour objectif de fournir les principes généraux et bonnes pratiques à mettre en œuvre quand un exploitant d'aérodrome s'interroge sur la dénomination des voies de circulation.

Cette réflexion est notamment menée dès lors que la création d'une voie de circulation est envisagée ou lorsque des événements de sécurité ont été notifiés (en particulier par des ASR pilote) et dont l'analyse a pu montrer que des confusions ont eu lieu et/ou sont possibles.

Il s'agit en effet de réduire au maximum les possibilités de confusion sur l'aire de manœuvre et d'atténuer les risques d'incident ou d'accident, et notamment les incursions sur piste.

Cette note s'attache dans un premier temps à décrire la méthode qui peut être mise en œuvre pour traiter le changement, dans un deuxième temps à rappeler la réglementation afférente et enfin, dans un troisième temps, à indiquer les éléments à prendre en compte pour déterminer le nom d'une voie de circulation.

1. METHODE RECOMMANDEE

La dénomination d'une voie de circulation sur un aérodrome constitue un changement qui impacte à la fois les prestataires de services de la navigation aérienne (PSNA), les exploitants d'aérodrome et les usagers.

Aussi, le PSNA et l'exploitant d'aérodrome doivent évaluer l'impact de ce changement sur leur exploitation respective en application du règlement d'exécution (UE) n°1035 de la commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de la navigation aérienne et de l'arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome.

Pour cela, une coordination très étroite doit être établie entre les prestataires de services de la navigation aérienne et les exploitants d'aérodrome. A cet égard, la rédaction d'une évaluation d'impact commune apparaît comme extrêmement souhaitable et, en tout état de cause, un accord doit être trouvé entre ces deux entités.

Cette évaluation d'impact intègre l'avis des usagers de la plate-forme et notamment celui des usagers basés (compagnies aériennes et aviation légère).

Les aérodromes sur lesquels les prestations de services de la navigation aérienne ne sont pas assurées doivent consulter les usagers de la plate-forme.

Enfin, il convient de mettre en place, avant le changement, des actions de communication appropriées, non seulement par la voie d'information aéronautique, mais aussi par d'autres moyens, notamment :

- l'information directe aux usagers,
- l'organisation de réunions spécifiques.

2. REGLEMENTATION

L'annexe A de l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, préconise au paragraphe I.5.2.3.1 :

« Les voies de circulation sont identifiées par un indicatif comprenant une lettre ou des lettres suivie(s), si nécessaire, par un numéro, à condition que ce numéro soit différent des numéros d'identification des pistes de l'aérodrome. Les lettres I, O et X ne doivent pas être utilisées.

L'emploi de chiffres seuls sur l'aire de manœuvre est réservé aux indicatifs de piste.

Lorsque sur un aérodrome, il n'existe qu'une seule voie de circulation accédant à la piste, la voie de circulation peut ne pas avoir d'indicatif ».

3. ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE POUR DETERMINER LE NOM D'UNE VOIE DE CIRCULATION

L'identification des voies de circulation est établie de façon à ce que tout utilisateur puisse instinctivement se déplacer en toute logique, sans complication, et qu'il puisse à tout moment connaître sa position sur l'aérodrome.

Pour cela, il est recommandé d'appliquer, dans la mesure du possible, en tenant compte de son trafic, de l'étendue et de la configuration des aires actuelles et futures et sous réserve des résultats de l'évaluation d'impact, les principes généraux suivants :

- ✓ La désignation des voies de circulation commence à une extrémité de l'aéroport et progresse vers l'extrémité opposée, par exemple, dans le cas de désignation alphanumérique, la séquence de numérotation est croissante, par exemple : d'Est en Ouest ou du Nord au Sud ; elle commence à partir du 1 (et non pas du 0).
- ✓ Deux voies de circulation distinctes sur un même aérodrome sont identifiées différemment.
- ✓ Les lettres I et O ne sont pas utilisées pour éviter toute confusion avec les numéros 1 et 0. Il en est de même pour le X car il est utilisé pour signaliser les voies ou portions d'aérodrome fermées (cf. CHEA § I.5.2.3.1.). Il est à noter également que la lettre Z peut, dans certains cas être confondue avec le 2. Elle doit être utilisée avec précaution.

- ✓ Par ailleurs, on peut rappeler l'association de certaines lettres à la position géographique des voies (N, E, S, W) ou à leur position par rapport à la piste (P, T, M). L'emploi de ces lettres dans une autre logique de dénomination doit faire l'objet d'une attention particulière.
- ✓ Les voies de circulation aboutissant à une piste devraient être désignées par un indicateur spécifique.
Cette dénomination particulière a pour objectif d'alerter un équipage ou un conducteur de véhicule de la proximité immédiate d'une piste et qu'une vigilance supplémentaire est nécessaire.
Par exemple, les voies pourraient être désignées par un indicateur alphanumérique (une lettre suivie d'un numéro), par exemple : A1, A2, A3, ... A12.
Dans la mesure du possible cet indicateur alphanumérique ne devrait pas être utilisé sur d'autres parties de l'aérodrome, y compris pour la dénomination des postes de stationnement et des portes d'accès.
- ✓ Lorsqu'une piste comporte des voies de sortie rapide, celles-ci devraient être désignées par une lettre différente.
Cette suggestion s'applique tout particulièrement aux aéroports dont les voies de dégagement conventionnelles ne sont pas toutes perpendiculaires à la piste et pourraient être assimilées à des voies de sortie rapides.
- ✓ Une voie de circulation qui traverse une piste est dénommée différemment de chaque côté de la piste. Chaque fois que cela est possible, la lettre et/ou le numéro sont changés.
- ✓ Les postes de stationnement avion devraient être identifiés de façon à ce qu'ils ne puissent être confondus avec des voies de circulation.
- ✓ Sur un aérodrome de faible trafic où la fréquence « SOL » est identique avec la fréquence « TWR » (ou lorsque les deux fréquences sont susceptibles d'être regroupées), il conviendra d'éviter d'utiliser des noms de points de sortie de zone ou de report avion.

* * *



DSAC

direction générale de l'aviation civile

direction de la sécurité de l'aviation civile

direction aéroports et navigation aérienne

50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

telephone : 01 58 09 43 11
télécopie : 01 58 09 43 22
www.developpement-durable.gouv.fr

