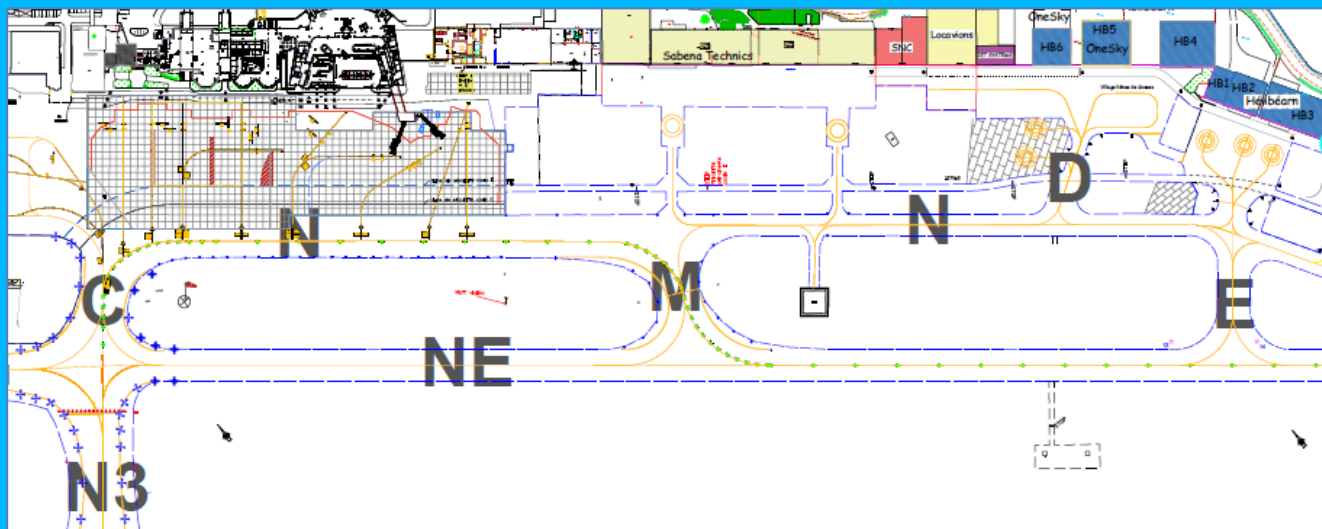


Document référencé dans le Manuel Aérodrome. Informer le responsable de la MAJ du manuel de toute modification.

I. GENERALITES

1. Objet et référence de l'Evaluation d'Impact sur la Sécurité

REFECTION DU TAXIWAY NOVEMBRE ENTRE C ET M, ET DES BRETELLES C ET M



PHASE PERENNE

2. Identification du service à l'origine de la modification

Service technique

3. Responsable de l'évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire

Nom : RENAUDON Vincent

Fonction : Responsable Technique

4. Suivi du document

Version	Date	Objet de la mise à jour	Pages	Auteur
A	22/01/26	Création	15	Dousse
B	09/02/26	Modification des ER	15	Dousse
C	13/02/26	Ajout d'un ER	17	Renaudon
E	11/03/26	Suite mail DSAC, maintien des PAI C et M	17	Renaudon

5. Documents joints éventuels

Présence de documents joints (cartes, notes,...) :

☒ OUI☐ NON

Plans d'exécution
PV de Réception des travaux

6. Réunions sur le changement

Date	Participants	Ordre du jour
13/03/25	Air'Py, SOGETI, EGIS	Présentation de solutions pour le statut du TWY N

Document référencé dans le Manuel Aérodrome. Informer le responsable de la MAJ du manuel de toute modification.

12/05/25	Air'Py	Réponse de la DSAC sur le statut du TWY N
15/05/25	Air'Py, SNA	Présentation du projet de réfection et du projet de protocole AMS
10/06/25	Air'Py, SNA	Coordination SNA-Exploitant sur l'AMS : projet d'annexe 8 gestion des aires de trafic
14/01/26	Air'Py, SOGETI	Rétroplanning
22/01/26	Air'Py, SOGETI	Plan de conformité et EISA
29/01/26	Air'Py, SNA	Travail sur le protocole Air'py/SNA pour la gestion de l'aire de trafic après réfection

Document référencé dans le Manuel Aérodrome. Informer le responsable de la MAJ du manuel de toute modification.

II. DESCRIPTION DE LA MODIFICATION PROPOSEE

1. Date/période et durées prévues de la modification

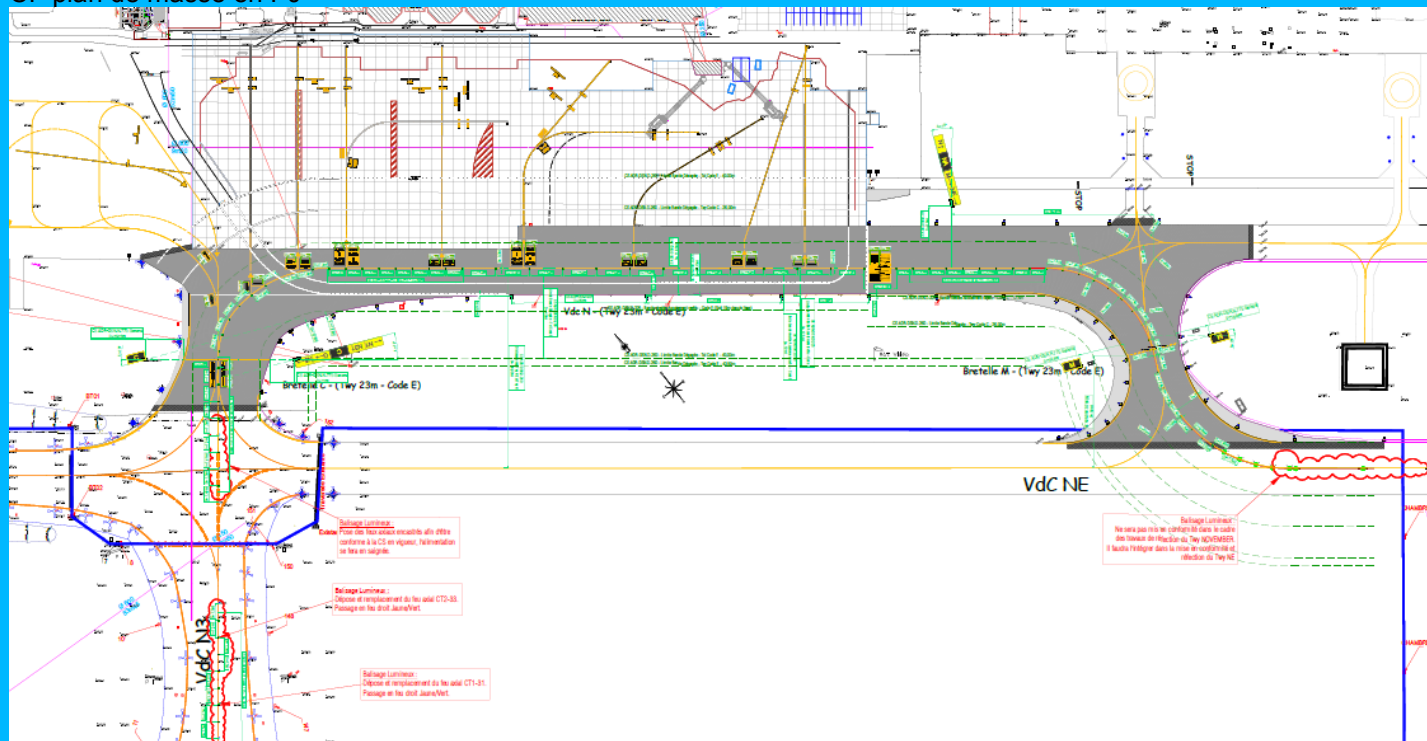
Fin : _____ ou ☒ Permanente

2. Localisation sur la plateforme

Aire de manœuvre

☒ Aire de trafic

CF plan de masse en PJ



3. Description détaillée de la modification

☐ Phase de travaux ☒ Phase pérenne (et/ou exploitation)

4. Raison de la décision de modification

Document référencé dans le Manuel Aérodrome. Informer le responsable de la MAJ du manuel de toute modification.

Ce changement est justifié par des contraintes techniques :

- usure de la chaussée sur les voies de circulation N, C et M
- modification de la dénomination du TWY N permettant de mieux identifier ces différentes portions en fonction de leurs largeurs :

Suggestion en attente de validation par le SNA :

- N entre C et M sur la portion en aire de trafic A => **NA** = taxiway code E
- N entre C et M sur la portion entre l'aire de trafic A et M => **NM** = twy code C
- N entre M et les aéroclubs (dénomination actuelle inchangée)

Il a également pour objectif une mise en conformité aux exigences réglementaires propres à l'AMS :

- en statuant sur la portion du TWY N située en aire de trafic.
- en redéfinissant les restrictions propres à chaque TWY

Twys N et E entre M et les aéroclubs limités aux aéronefs de code B

Twy M, limité aux aéronefs de code C

Twy NE et N1, limité aux aéronefs de code C

Pour les aéronefs supérieurs au code C : toutes les entrées et sorties se feront par C

III. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA MODIFICATION

1. Entités impactées

Au sein de l'exploitant aéroportuaire	☒ Assistant aéroport ☐ Carburant ☒ SLLIA / SPPA ☒ Travaux / Maintenance ☐ Service Technique Exploitant ☐ Service Sûreté ☒ SGS ☐ BGTA ☐ Direction aéroport Justifications :
Au sein de tiers intervenants sur la plate-forme	☒ SNA / Circulation aérienne ☒ Compagnies aériennes ☒ Usagers privés ☒ Exploitants aériens ☐ Assistant en escale ☐ Autre : Justifications : -

2. Réglementation applicable

Règlement (UE) n°139/2014 modifié par le règlement (UE) 2020/1234 sur la gestion des aires de trafic

3. Existence d'une dérogation ☐ Oui ☒ Non

Si oui, préciser la référence de l'acceptation et les mesures associées :

4. Influence sur le manuel d'aérodrome ☒ Oui ☐ Non

§ 6.2 Capacité portante des chaussées (PCR)

5. Influence sur les documents d'exploitation ☒ Oui ☐ Non

Consignes de circulation et de stationnement des aéronefs

6. Influence sur les documents associés au manuel (procédures, protocoles, etc.) ☒ Oui ☐ Non

Modification du tableau de roulages des gros porteurs

7. Influence sur les méthodes/procédures de travail des agents de l'exploitant ☐ Oui ☒ Non

8. Influence sur les méthodes/procédures de travail des agents des autres intervenants ☒ Oui ☐ Non

Consignes de circulation et de stationnement des aéronefs
Modification du tableau de roulages des gros porteurs

9. Autres modifications en cours ayant une interaction avec la modification envisagée ☐ Oui ☐ Non

Si oui, préciser : application de l'annexe 8 du protocole SGS/SMS sur la gestion des aires de trafic

IV. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UNE MODIFICATION SIMILAIRE

☒ Oui ☐ Non

Travaux similaires déjà réalisés sur la plateforme :

-  Création de voies d'accès Héli-Union ;
-  Création d'un Taxiway vers HE ;
-  Création d'un Taxilane et d'une aire de stationnement d'aviation légère (UAT) ;
-  Création du Twy et aire de stationnement ZAE ;
-  Réfection des aires de stationnement d'aviation privée + création d'un taxilane pour C.AMATEURS.

V. ACTIONS RÉALISÉES et A RÉALISER et LISTE DES PARTICIPANTS À L'ÉVALUATION

(Réunions, documents à produire/modifier, etc.)

Actions réalisées :

Réunions avec le SNA sur le statut du TWY N

Actions à mettre en œuvre :

- réunion d'information avec le SNA, la BGTA et le SSLIA
- mise à jour des procédures de circulation des aéronefs

VI. LISTE DES ÉVÈNEMENTS REDOUTÉS « AÉROPORT »

- ER1 : Erreur de cheminement d'un aéronef de code supérieur à C
- ER2 : Dysfonctionnement du balisage lumineux (Problème des feux encastrés de PAI sur taxiway) ;
- ER3 : Dépassement des marges de sécurité (perçement par aéronefs stationnés en postes P1B et P2)

Evènement redouté aéroport n°1

Evaluation de l'acceptabilité des risques – Mesures d'atténuation des risques

Faire une fiche par évènement redouté aéroport

Désignation de l'évènement redouté : **Erreur de cheminement d'un aéronef de code supérieur à C sur M et NM**

VII. EVALUATION DES RISQUES

Causes possibles de l'évènement redouté

- erreur pilote
- incompréhension balisage
- méconnaissance terrain
- mauvaise indication du contrôleur aérien lors de l'approche d'un Aéronef

Conséquences possibles de l'évènement redouté

- mauvais cheminement d'un Aéronef > code C
- collision avec un autre aéronef

Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté

☐ Catastrophique ☐ Grave ☒ Majeur ☐ Mineur ☐ Négligeable

Fréquence d'occurrence initiale de l'évènement redouté

☐ Très élevé ☒ Elevé ☐ Occasionnel ☐ Rare ☐ Improbable

Justifications du classement

Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation des risques ☐ Oui ☒ Non

Si non, remplir la partie « Atténuation des risques »

VIII. ATTENUATION DES RISQUES

Mesures d'atténuation des risques	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
MRR 1 : marquage Maxspan 36m	☐	☒	☐
MRR 2 : Information aux usagers et formation des personnels de l'assistance en escale	☐	☒	☐
MRR 3 : Information aéronautique (NOTAM puis AIP mis à jour)	☐	☐	☒
MRR 4: Sensibilisation contrôleurs aériens (avec modification de leur document « roulage des gros porteurs sur les TWY)	☐	☐	☒

1. Gravité corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques

☐ Catastrophique ☐ Grave ☒ Majeur ☐ Mineur ☐ Négligeable

2. Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques

☐ Très élevé ☐ Elevé ☐ Occasionnel ☒ Rare ☐ Improbable

3. Justifications

4. Acceptabilité des risques après mise en place des mesures d'atténuation des risques

☒ Oui ☐ Non

Indiquer dans la matrice d'acceptabilité du risque ci-dessous, les événements redoutés :

AVANT mise en place des moyens :

APRES mise en place des moyens :

Fréquence Gravité initiale	Très élevée	Elevée	Occasionn elle	Rare	Improb able
Catastrophique					
Grave					
Majeur		X			
Mineur					
Négligeable					

Fréquence Gravité initiale	Très élevée	Elevée	Occasionn elle	Rare	Improb able
Catastrophique					
Grave					
Majeur				X	
Mineur					
Négligeable					

Evènement redouté aéroport n°2

Evaluation de l'acceptabilité des risques – Mesures d'atténuation des risques

Faire une fiche par évènement redouté aéroport

Désignation de l'évènement redouté : **Dysfonctionnement du balisage lumineux axial TWY et PAI**

VII. EVALUATION DES RISQUES

Causes possibles de l'évènement redouté

Panne des feux encastrés de VDC et PAI sur taxiway C et M suite aux travaux

Conséquences possibles de l'évènement redouté

L'aéronef ne peut pas s'arrêter au point d'attente si RVR<350m et perd son repère visuel de l'axe lumineux

Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté

☐ Catastrophique ☐ Grave ☒ Majeur ☐ Mineur ☐ Négligeable

Fréquence d'occurrence initiale de l'évènement redouté

☐ Très élevé ☒ Elevé ☐ Occasionnel ☐ Rare ☐ Improbable

Justifications du classement

Les conséquences d'une perte de balisage sur ce TWY sont d'autant plus graves que ce dernier fait partie du cheminement LVP

Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation des risques ☐ Oui ☒ Non

Si non, remplir la partie « Atténuation des risques »

VIII. ATTENUATION DES RISQUES

Mesures d'atténuation des risques	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
MRR 5: Essais et contrôles sur balisage avant remise en service	☐	☒	☐
MRR 6 : Enchevêtrement balisage axial taxiway et feux de PAI	☐	☒	☐
MRR 7: Inspection balisage renforcée après travaux	☐	☒	☐
MRR 8: consigne déjà appliquée sur perte des feux PAI sur la plateforme d'un seul mouvement d'aéronef en aire de manœuvre en LVP	☐	☒	☐
MRR 9: Marquage diurne au sol toutes conditions	☐	☒	☐

1. Gravité corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques

Catastrophique ☐ Grave ☐ Majeur ☒ Mineur ☐ Négligeable ☐

2. Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques

☐ Très élevé ☐ Elevé ☐ Occasionnel ☒ Rare ☐ Improbable

3. Justifications

4. Acceptabilité des risques après mise en place des mesures d'atténuation des risques

☒ Oui ☐ Non

Indiquer dans la matrice d'acceptabilité du risque ci-dessous, les événements redoutés :

AVANT mise en place des moyens :

Fréquence	Très élevée	Elevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
Gravité initiale					
Catastrophique					
Grave					
Majeur		X			
Mineur					
Négligeable					

APRES mise en place des moyens :

Fréquence	Très élevée	Elevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
Gravité initiale					
Catastrophique					
Grave					
Majeur				X	
Mineur					
Négligeable					

Evènement redouté aéroport n°3

Evaluation de l'acceptabilité des risques – Mesures d'atténuation des risques

Faire une fiche par évènement redouté aéroport

Désignation de l'évènement redouté : Dépassement des marges de sécurité (percement par aéronefs stationnés en postes P1B et P2)

VII. EVALUATION DES RISQUES

Causes possibles de l'évènement redouté

- aéronef de code C en poste P2
- aéronef de code E en P1B

Conséquences possibles de l'évènement redouté

Collision entre un aéronef au roulage sur le **taxiway** NA vers M et un aéronef sur les postes de stationnement
Collision entre un aéronef au roulage sur le **taxiway** NA vers M et un engin autour d'un aéronef sur poste (avitailleur, tapis bagage...)

Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté

☐ Catastrophique ☒ Grave ☐ Majeur ☐ Mineur ☐ Négligeable

Fréquence d'occurrence initiale de l'évènement redouté

☐ Très élevé ☐ Elevé ☒ Occasionnel ☐ Rare ☐ Improbable

Justifications du classement

La collision pourrait entrainer des dégâts importants sur les appareils et engins, et provoquer des blessures graves sur le personnel

Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation des risques ☐ Oui ☒ Non

Si non, remplir la partie « Atténuation des risques »

VIII. ATTENUATION DES RISQUES

Mesures d'atténuation des risques	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
MRR 10 : Publication sur l'AIP : des restrictions de circulation des aéronefs sur le taxiway NA lorsque les postes P1, P1B et P2 sont occupés (Exemple : si code E sur P1B => circulation vers M depuis l'aire A interdite)	☐	☒	☐
MRR 11 : Publication sur l'AIP : des restrictions d'utilisation des postes P1, P1B et P2 selon leur occupation (exemple : Si P1B occupé, P1 et P2 fermés)	☐	☒	☐
MRR 12 : Consignes de circulation claires transmises par l'exploitant au SNA	☐	☒	☐

1. Gravité corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques

☐ Catastrophique
 ☒ Grave
 ☐ Majeur
 ☐ Mineur
 ☐ Négligeable

2. Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques

☐ Très élevé
 ☐ Elevé
 ☐ Occasionnel
 ☐ Rare
 ☒ Improbable

3. Justifications

4. Acceptabilité des risques après mise en place des mesures d'atténuation des risques

☐ Oui
 ☐ Non

Indiquer dans la matrice d'acceptabilité du risque ci-dessous, les événements redoutés :

AVANT mise en place des moyens :

APRES mise en place des moyens :

Fréquence					
Gravité initiale	Très élevée	Elevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
Catastrophique					
Grave			X		
Majeur					
Mineur					
Négligeable					

Fréquence					
Gravité initiale	Très élevée	Elevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
Catastrophique					
Grave					X
Majeur					
Mineur					
Négligeable					

I. ER non pris en compte et justification de leur non prise en compte**Non prise en charge de l'aéronef au point de transfert :**

Le protocole SGS/SMS dans son annexe 8 sur la gestion des aires de trafic prévoit une gestion à l'identique à l'existant de l'aire de trafic. L'exploitant délègue au SNA la gestion des aéronefs sur l'aire de trafic, tandis que la gestion des piétons et véhicules est de la responsabilité de l'exploitant (également assistant en escale). Le fonctionnement est identique à celui pratiqué actuellement.

Le TWY N entre M et C **sur la portion en aire de trafic commerciale** devient le **taxiway** NA : les aéronefs sont donc repoussés dessus en restant en aire de trafic. La coordination se fait entre le pilote et le contrôleur. La gestion au départ par l'exploitant s'arrête au repoussage.

IX. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA MODIFICATION

1. Nécessité d'une publication aéronautique ?

☒ OUI

☐ NON

Avant et après travaux sous forme de NOTAM avant mise à jour de l'AIP

Cartographie des risques résiduels

Matrice globale après mise en place des mesures d'atténuation des risques (gravité et/ou fréquence corrigée) permettant d'évaluer le niveau de maîtrise des risques de l'opération envisagée.

Fréquence Gravité	Très élevée	Elevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
Catastrophique					
Grave					ER3
Majeur				ER1, ER2,	
Mineur					
Négligeable					

3. Tableau de suivi des MRR

Id.	Libellé	ER concernée	Entité en charge	Responsable / Vérificateur	Echéance	Prise en compte par le service concerné : Moyens de preuve	Validation Nom, entité et signature
MRR 1	Marquage Maxspan 36m	ER1	Entreprise en charge des travaux	MOE + RT / RSGS	Réception des travaux	PV de réception	
MRR 2	Information aux usagers et formation des personnels de l'assistance en escale	ER1,	Air'Py	RSGS	Avant mise en service	Mail, note d'information	
MRR 3	Information aéronautique (NOTAM puis AIP mis à jour)	ER1	Air'Py	RT / RSGS	Avant mise en service	NOTAM et AIP publiés	
MRR 4	Sensibilisation contrôleurs aériens 'avec modification du document « roulage des gros porteurs sur les TWY)	ER1,	Air'Py	RT / RSGS	Avant mise en service	Mail, note d'information	
MRR 5	Essais et contrôles sur balisage avant remise en service	ER2	Entreprise en charge des travaux	MOE + RT / RSGS	Réception des travaux	PV de réception	
MRR 6	Enchevêtrement balisage axial et taxiway et feux de PAI	ER2	Entreprise en charge des travaux	MOE + RT / RSGS	Réception des travaux	PV de réception	
MRR 7	Inspection balisage renforcée après travaux	ER2	Air'Py	RT / RSGS	Lors des inspections balisage	CR GMAO	
MRR 8	Consigne déjà appliquée sur la plateforme d'un seul mouvement d'aéronef en aire de manœuvre en LVP	ER2	SNA	RT / RSGS	Avant mise en service	Mail, note d'information, AIP	
MRR 9	Marquage diurne au sol toutes conditions	ER2	Entreprise en charge des travaux	MOE + RT / RSGS	Réception des travaux	PV de réception + photo	

Document référencé dans le Manuel Aérodrome. Informer le responsable de la MAJ du manuel de toute modification.

Id.	Libellé	ER concernée	Entité en charge	Responsable / Vérificateur	Echéance	Prise en compte par le service concerné : Moyens de preuve	Validation Nom, entité et signature
MRR 10	Publication sur l'AIP : des restrictions de circulation des aéronefs sur le taxilane NA lorsque les postes P1, P1B et P2 sont occupés (Exemple : si code E sur P1B => circulation vers M depuis l'aire A interdite)	ER3	Air'Py	RT / RSGS	Avant mise en service	NOTAM et AIP publiés	
MRR 11	Publication sur l'AIP : des restrictions d'utilisation des postes P1, P1B et P2 selon leur occupation (exemple : Si P1B occupé, P1 et P2 fermés)	ER3	Air'Py	RT / RSGS	Avant mise en service	NOTAM et AIP publiés	
MRR 12	Consignes de circulation claires transmises par l'exploitant au SNA	ER3	Air'Py	RT / RSGS	Avant mise en service	Mail, note d'information, Consignes rédigées par Chef de Sub SNA	

X. CONCLUSION DE L'EVALUATION

Conclusions du responsable de l'évaluation :

La réfection du **taxiway**, au-delà de la mise en conformité du balisage et des pentes, permet :

- De mieux répartir le trafic en fonction du dimensionnement des voies de circulation existantes
- De mettre en place des restrictions de circulation d'aéronefs visant à garantir les marges de sécurité

Par ailleurs, l'application de l'AMS étant encadrée sur la plateforme par un protocole SGS/SMS entérinant une large partie des pratiques actuelles de gestion de l'aire de trafic, ce changement ne devrait pas poser de difficulté.

Signatures de l'évaluation :

Rédigée par :

Vincent Renaudon, Responsable Technique



Vérifié par :

Laetitia Dousse, responsable SGS/SC



XI. APPROBATION DE LA MODIFICATION

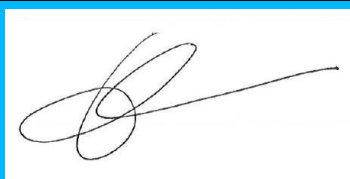
Modification acceptée ?

☒ OUI

☐ NON

Signature

Jérôme Le Bris, Dirigeant Responsable



XII. DIFFUSION

Destinataires pour action

☒ Direction / RSGS	☐ Personnel	☒ Service technique AIR'PY	☐ MOE
☒ Chef CA	☐ Entreprises	☐ SSLIA / SPPA	☒ DSAC (dossier changement)
☒ BGTA	☐ Compagnies	☒ SNA	☐ Service Sûreté

Copie pour information

☐ Usagers	☐	☐	☐
☐	☐	☐	☐