

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des transports

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Décision du 25 novembre 2025

portant application du g) du paragraphe ADR.OPS.B.029 relatif aux compétences linguistiques en langue anglaise pour les conducteurs de véhicules sur l'aire de manœuvre des aérodromes certifiés selon le règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

NOR : TRAA2532081S

(Texte non paru au Journal officiel)

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile,

Vu le règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 modifié établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, notamment ses annexes II, III, et le paragraphe ADR.OPS.B.029 de la sous-partie B de son annexe IV ;

Vu le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 ;

Vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ;

Vu le décret n° 2008-1299 du 11 décembre 2019 modifié créant la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu la décision 2021/003/R du 4 mars 2021 du directeur exécutif de l'EASA portant AMC1 ADR.OPS.B.029(g) ;

Vu l'arrêté du 9 juillet 2025 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu l'étude de sécurité du 30 septembre 2025 relative à l'impact des compétences linguistiques en langue anglaise à un niveau opérationnel par les conducteurs de véhicules détenant une autorisation de conduite sur l'aire de manœuvre sur le niveau de sécurité des aéroports français certifiés européens réalisée par le service technique de l'aviation civile de la direction générale de l'aviation civile,

Décide :

Article 1^{er}

Les exploitants des aéroports entrant dans le champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 susvisé qui disposent d'un certificat de sécurité aéroportuaire, délivré en application des articles 34 et 37 dudit règlement et figurant en annexe 1, peuvent déroger, sous réserve du respect des dispositions de l'article 2, pour les conducteurs de véhicules sur les aires de manœuvre, à l'exigence de maîtrise de la langue anglaise prescrite en vertu du paragraphe ADR.OPS.B.029 de la sous-partie B de l'annexe IV au règlement (UE) n° 139/2014 susvisé.

Article 2

Les exploitants d'aéroport mettent en œuvre la mesure dérogatoire telle que définie dans l'annexe 2, pour l'ensemble des conducteurs de véhicules disposant d'une autorisation de conduite sur l'aire de manœuvre afin que ces derniers soient en mesure de connaître et de comprendre la phraséologie aéronautique standardisée en anglais employée entre les pilotes et les contrôleurs ou les agents AFIS pour les situations critiques.

Article 3

La direction de la sécurité de l'aviation civile peut réévaluer les conditions de validité de la présente dérogation, en fonction :

1° De l'évaluation des risques par le service technique de l'aviation civile lors des revues périodiques de l'étude de sécurité ;

2° Des analyses d'événements de sécurité impliquant les conducteurs survenus sur l'aire de manœuvre réalisées par chacun des exploitants d'aéroport en vertu du règlement (UE) n° 376/2014 susvisé et du paragraphe ADR.OR.C.030 de la sous-partie C de l'annexe III au règlement (UE) n°139/2014 susvisé.

3° Des analyses menées par les équipes locales de sécurité des pistes des aéroports concernés, prévues au paragraphe ADR.OR.D.027 de la sous-partie D de l'annexe III au règlement (UE) n° 139/2014 susvisé.

A cette fin, les analyses mentionnées aux 2° et 3° permettent de :

- Quantifier les incursions sur piste impliquant les conducteurs de véhicules ;
- Identifier les facteurs ayant conduit à l'incursion sur piste ;
- Analyser l'impact de la maîtrise de la langue anglaise à un niveau opérationnel par les conducteurs de véhicule ; et
- Mettre en place, le cas échéant, des mesures additionnelles au regard des contraintes et des spécificités locales, en sus de la mesure dérogatoire prévue à l'article 2.

Lorsque, sur un aéroport, la direction de la sécurité de l'aviation civile constate la dégradation du niveau de sécurité, elle le supprime de la liste mentionnée à l'article 1^{er}. Cet aéroport ne peut alors plus justifier de sa conformité à l'exigence ADR.OPS.B.029 par l'application de la mesure dérogatoire prévue à l'article 2.

Article 4

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère des transports.

Fait le 25 novembre 2025

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile,
Richard Thummel

ANNEXES

ANNEXE I

Liste des aérodromes certifiés européens exemptés de l'exigence ADR.OPS.B.029 relative aux compétences linguistiques en langue anglaise pour les conducteurs de véhicules sur l'aire de manœuvre

Nom de l'aérodrome	Code OACI
AJACCIO-NAPOLEON-BONAPARTE	LFKJ
AURILLAC	LFLW
AVIGNON-CAUMONT	LFMV
BALE-MULHOUSE	LFSB
BASTIA-PORETTA	LFKB
BEAUVAIS-TILLE	LFOB
BERGERAC-DORDOGNE-PERIGORD	LFBE
BEZIERS-VIAS	LFMU
BIARRITZ-PAYS-BASQUE	LFBZ
BORDEAUX-MERIGNAC	LFBD
BREST-BRETAGNE	LFRB
BRIVE-SOUILAC	LFSL
CAEN-CARPIQUET	LFRK
CALVI-SAINT-CATHERINE	LFKC
CARCASSONNE-SALVAZA	LFMK
CASTRES-MAZAMET	LFCK
CAYENNE-FELIX EBOUE	SOCA
CHALONS-VATRY	LFOK
CHAMBERY-AIX-LES-BAINS	LFLB
CLERMONT-FERRAND-AUVERGNE	LFLC
DEAUVILLE-NORMANDIE	LFRG
DINARD-PLEURTUIT-ST-MALO	LFRD
DOLE-TAUAUX	LFGJ

Nom de l'aérodrome	Code OACI
FIGARI-SUD-CORSE	LFKF
GRENOBLE-ALPES-ISERE	LFLS
GUADELOUPE-MARYSE CONDE	TFFR
LA REUNION-ROLAND GARROS	FMEE
LA ROCHELLE-ILE DE RE	LFBH
LILLE-LESQUIN	LFQQ
LIMOGES-BELLEGARDE	LFBL
LYON-ST-EXUPERY	LFL
MARSEILLE-PROVENCE	LFML
MARTINIQUE-AIME-CESAIRE	TFFF
MAYOTTE – MARCEL HENRY	FMCZ
METZ-NANCY-LORRAINE	LFJL
MONTPELLIER-MEDITERRANEE	LFMT
NANTES-ATLANTIQUE	LFRS
NICE-COTE D'AZUR	LFMN
NIMES-GARONS	LFTW
PARIS-CHARLES DE GAULLE	LFPG
PARIS-LE BOURGET	LFPB
PARIS-ORLY	LFPO
PAU-PYRENEES	LFBP
PERPIGNAN-RIVESALTES	LFMP
POITIERS-BIARD	LFBI
RENNES-ST-JACQUES	LFRN
RODEZ-AVEYRON	LFCR
ST-NAZAIRE-MONTOIR	LFRZ
ST-PIERRE-PIERREFONDS	FMEP
STRASBOURG-ENTZHEIM	LFST
TARBES-LOURDES-PYRENEES	LFBT

Nom de l'aérodrome	Code OACI
TOULOUSE-BLAGNAC	LFBO
TOURS-VAL-DE-LOIRE	LFOT

ANNEXE II

Mesure dérogatoire

L'exploitant d'aérodrome s'assure, dans le cadre des obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe ADR.OPS.B.24 de la sous-partie B de l'annexe IV au règlement (UE) n°139/2014 susvisé, que l'ensemble des conducteurs de véhicules disposant d'une autorisation de conduite sur l'aire de manœuvre satisfont aux conditions suivantes :

1° Ils sont formés et positivement évalués lors des formations initiales et périodiques à la phraséologie aéronautique minimale et locale en anglais employée entre les pilotes et les contrôleurs et/ou les agents AFIS comprenant les éléments de :

a. Qualificatifs de piste

Le tableau ci-dessous permet à chaque conducteur de connaître la prononciation de chaque chiffre telle que définie par l'OACI pour identifier distinctement la piste :

Chiffres		
Français	Anglais	Prononciation en anglais
Zéro	Zero	ZIRO
Un	One	OUANN
Deux	Two	TOU
Trois	Three	TRI
Quatre	Four	FO-eur
Cinq	Five	FA-ĬF
Six	Six	SIKS
Sept	Seven	SĚV'n
Huit	Eight	EĬT
Neuf	Nine	NAĬ-neu

Des qualificatifs additionnels, mentionnés dans le tableau ci-dessous, peuvent être employés, en cas de pistes parallèles ou de présence de pistes en herbe sur l'aérodrome :

Qualificatifs additionnels employés pour les pistes	
Français	Anglais
Piste 01 gauche	Runway 01 left
Piste 01 droite	Runway 01 right
Piste en dur	Paved runway
Piste en herbe	Grass strip

b. Qualificatifs de taxiways

Le tableau ci-dessous permet à chaque conducteur de connaître la prononciation anglaise de chaque lettre aéronautique telle que définie par l'OACI pour identifier distinctement le taxiway :


Alphabet aéronautique		
Lettre	Lettre aéronautique	Représentation des sons dans l'alphabet latin
A	Alpha	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRA</u> VO
C	Charlie	<u>TCHAH</u> LI ou <u>CHAR</u> LI
D	Delta	<u>DEL</u> TAH
E	Echo	<u>ÈK</u> O
F	Foxtrot	<u>FOX</u> TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TÈLL</u>
I	India	<u>IN</u> DI AH
J	Juliett	<u>DJOU</u> LI <u>ÈTT</u>
K	Kilo	<u>KI</u> LO
L	Lima	<u>LI</u> MAH
M	Mike	<u>MAÏK</u>
N	November	NO <u>VÈMM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> KAR
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KÉ <u>BÈK</u>
R	Romeo	<u>RO</u> MI O
S	Sierra	SI <u>ÈR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO

U	Uniform	<u>YOU</u> NI FORM ou <u>OU</u> NI FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAR
W	Whiskey	<u>OUISS</u> KI
X	X-Ray	<u>ÈKSS</u> <u>RÉ</u>
Y	Yankee	<u>YANG</u> KI
Z	Zulu	<u>ZOU</u> LOU





Dans la figuration approximative de la prononciation, les syllabes à accentuer sont soulignées.

c. Phase d'alignement et décollage d'un aéronef :

CONTRÔLEUR		PILOTE
Alignement avec attente		
Alignez-vous et attendez piste 01 Line up and wait runway 01	➡	Je m'aligne et j'attends piste 01 Lining up and waiting runway 01
Remontez piste 01, alignez-vous et attendez Backtrack runway 01, line up and wait	➡	Je remonte la piste 01, m'aligne et attends Backtracking runway 01, lining up and waiting
Multi-alignements L'avion s'aligne derrière un autre avion		
Alignez-vous et attendez piste 01, numéro 2 au départ Line up and wait runway 01, number 2 for departure	➡	Je m'aligne et attends piste 01, numéro 2 au départ Lining up and waiting runway 01, number 2 for departure
Autorisation de décollage		
Piste 01, autorisé décollage Runway 01, cleared for take-off	➡	Piste 01, je décolle Runway 01, taking-off
Alignez-vous piste 01, autorisé décollage Line up runway 01, cleared for take-off	➡	Je m'aligne piste 01, et je décolle Lining up runway 01, and taking-off
Alignez-vous piste 01, autorisé décollage immédiat Line up runway 01, cleared for immediate take-off	➡	Je m'aligne piste 01 et je décolle Lining up runway 01 and taking-off

Interruption de décollage	
Stoppez immédiatement, [indicatif aéronef], stoppez immédiatement Stop immediately, [indicatif aéronef], stop immediately	 Je stoppe immédiatement Stopping immediately
J'interromps décollage Aborting take-off	
<i>Note : Une autorisation de décollage est systématiquement suivie d'informations sur le vent qui ne sont pas collationnées par les pilotes.</i>	

d. Phase d'approche et atterrissage d'un aéronef ; et

CONTRÔLEUR	PILOTE
Approche	
La phase d'approche précède l'atterrissage. Lorsqu'un pilote est autorisé à l'approche, cela signifie que sa manœuvre d'atterrissage est imminente.	
Autorisé approche XX piste 01 Cleared XX approach runway 01	 Autorisé approche XX piste 01 Cleared XX approach runway 01
Autorisé approche XX piste 01 Cleared XX approach runway 01	 Demande une approche XX piste 01 Request XX approach runway 01
<i>Note 1 : La clairance peut être délivrée sur demande du pilote</i> <i>Note 2 : Il existe différents types d'approche, parmi lesquelles l'approche à vue, l'approche ILS ou encore l'approche VOR. XX correspond au type d'approche, certaines d'entre-elles pouvant inclure des informations additionnelles sur la procédure à suivre. La phraséologie ci-dessus fournit les éléments standards à connaître, sans distinction du type d'approche.</i>	
Autorisation d'atterrissage	
Piste 01, autorisé atterrissage Runway 01, cleared to land	 Piste 01, j'atterris Runway 01, landing
Manœuvres particulières	
Faites un atterrissage complet Make full stop	 Atterrissage complet Full stop landing

Piste 01, autorisé toucher Runway 01, cleared touch and go	←	Demande toucher Request touch and go
Exercice d'autorotation approuvé Practice autorotation approved	←	Demande exercice d'autorotation Request practice autorotation
Piste 01, autorisé option Runway 01, cleared option	←	Demande option Request option
Remettez les gaz Go around	→	Je remets les gaz Going around
<i>Note : Une option permet de laisser au pilote, lorsque le trafic le permet, le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet.</i>		

e. Phase de circuit d'aérodrome.

PILOTE
<p>Dans le circuit d'aérodrome</p> <p>Lorsqu'un avion est dans le circuit d'aérodrome, les termes suivants seront employés par les pilotes lorsqu'ils sont proches de la manœuvre d'atterrissage.</p>
<p>Vent arrière Downwind</p>
<p>Fin de vent arrière End of downwind</p>
<p>Dernier virage Turning final</p>
<p>Finale Final</p>

La formation comprend des exercices d'écoutes de phraséologies prononcées en anglais en tenant compte des différents accents susceptibles d'être entendus en fréquence par les conducteurs au cours de leurs missions.

Ces éléments de phraséologie pourront être adaptés et complétés en fonction des spécificités de l'aérodrome, notamment par la présence d'un service AFIS exigeant l'utilisation de la phraséologie AFIS.

2° Ils réalisent tous les deux ans un contrôle d'aptitudes concernant leur capacité à comprendre et utiliser correctement la phraséologie par des mises en situation.

3° Ils se voient proposer un process de formation et de réévaluation en cas d'échec à l'évaluation initiale, périodique ou lors des contrôles d'aptitudes périodiques.

Les conditions mentionnées aux 1° à 3° de la présente annexe sont mises en œuvre conformément aux règles prescrites par le paragraphe ADR.OR.D.017 de la sous-partie D de l'annexe III au règlement (UE) n° 139/2014 susvisé.