



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfecture du Rhône

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS

Recueil Spécial du 12 octobre 2010 (bis)

ARRETE PREFECTORAL N° 10 – 5833 du 5 octobre 2010

relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry

Préambule :

Les pouvoirs de police exercés par le préfet sur l'aérodrome de Lyon - Saint Exupéry concernent le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

En ce qui concerne la sûreté de l'aviation civile, outre la réglementation européenne et nationale en vigueur, le présent arrêté précise les mesures spécifiques applicables sur cet aérodrome.

Conformément à l'article R 213.3 du code de l'aviation civile, les mesures particulières d'application ou les décisions d'application du présent arrêté (dont il est fait mention dans certains articles) sont prises par le

directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est. Ces mesures particulières d'application font l'objet des mêmes mesures de publicité et d'affichage que le présent arrêté à l'exception de certaines annexes qui ne concernent que l'exploitant d'aérodrome ou certains utilisateurs de l'aérodrome et ne sont pas diffusées au grand public.

Liste des sigles utilisés dans le présent arrêté ou dans ses mesures d'application

| | |
|---------|--|
| ADS | Agent De Sûreté |
| AIP | Aeronautical Information Publication (publications d'information aéronautique) |
| BRIA | Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol |
| CE | Commission Européenne |
| CLS | Comité Local de Sûreté aéroportuaire |
| COS | Comité Opérationnel de Sûreté |
| CP | Côté Piste |
| CV | Côté Ville |
| DSAC-CE | Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est |
| DDE | Direction Départementale de l'Équipement |
| DGAC | Direction Générale de l'Aviation Civile |
| GTA | Gendarmerie des Transports Aériens |
| I/F | Inspection / Filtrage |
| PAF | Police Aux Frontières |
| PC ZSAR | Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé |
| PIF | Poste d'Inspection Filtrage |
| PARIF | Poste d'Accès Routier et d'Inspection Filtrage |
| SNA-CE | Service de la Navigation Aérienne Centre-Est |
| SSLIA | Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs |
| TPSO | Tests de Performance en Situation Opérationnelle |
| ZPNLA | Zone Publique Non Librement Accessible |
| ZSAR | Zone de Sûreté à Accès Réglementé |

Définition :

Exploitant d'aérodrome : tiers exploitant, au sens de l'article L.221-2 du code de l'aviation civile l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry ou entreprise opérant pour son compte.

Intervention : action non planifiée, prioritaire et urgente, nécessaire pour porter secours aux personnes ou aux biens.

TITRE I : DÉLIMITATION DES ZONES

ARTICLE 1^{er} – ZONES CONSTITUANT L'AÉRODROME

L'ensemble des terrains constituant l'emprise de l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry est divisé en deux zones :

- une zone « Côté Piste » (CP), qui est une zone d'accès réglementé soumise à des règles particulières et à la possession d'une autorisation. Cette zone comprend entre autres des secteurs de sûreté et des secteurs fonctionnels. Cette zone contient par ailleurs une zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR) qui à Lyon Saint-Exupéry est totalement classée « Partie Critique de la ZSAR » (PCZSAR);

- une zone « Côté Ville » (CV) constituée par le reste de l'emprise de l'aérodrome.

Cette zone contient plusieurs zones dites « Zone Publique Non Librement Accessible » (ZPNLA) dont l'accès et les conditions de circulation sont réglementées par le présent arrêté.

Les limites du CP et du CV dont celles des ZPNLA, figurent sur les plans joints. Celles-ci font l'objet d'une signalisation particulière. Ces plans sont également consultables auprès de l'exploitant d'aérodrome.

ARTICLE 2 – CÔTÉ VILLE – HORS ZPNLA

Le « Côté Ville hors ZPNLA », comprend la totalité de l'emprise de l'aérodrome à l'exclusion des terrains et installations visés aux articles 3 et 4. Les limites de cette zone figurent sur les plans consultables auprès de l'exploitant d'aérodrome.

ARTICLE 3 – COTE VILLE - ZONES PUBLIQUES NON LIBREMENT ACCESSIBLES (ZPNLA)

Les zones publiques non librement accessibles (ZPNLA) sont constituées par :

- les salles de récupération des bagages par les passagers à l'arrivée,
- les terrasses panoramiques proches de l'aire de mouvement,
- la zone entre le terminal fret et l'aire de trafic fret,
- le bâtiment technique de la navigation aérienne,
- le dépôt pétrolier,
- le salon d'honneur (hors activité communicante avec le CP),
- la centrale thermoélectrique.

Ces zones sont clôturées, fermées et/ou sous surveillance constante.

ARTICLE 4 – CÔTÉ PISTE (CP)

4-1 – GÉNÉRALITÉS

Le Côté Piste, dont les limites sont systématiquement clôturées, fermées et/ou sous surveillance constante, comprend toutes les installations concourant à l'exploitation technique et commerciale de l'aérodrome qui nécessitent une protection particulière pour la sûreté de l'aviation civile.

Il est constituée exclusivement par du « Côté Piste simple », correspondant aux files d'attente aux postes d'inspection filtrage, et par la partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé (PC ZSAR), correspondant au reste du Côté Piste.

Cette PC ZSAR comprend donc :

- l'aire de mouvement des aéronefs,
- les parties des aérogares passagers au niveau et en aval des postes de contrôles de sûreté,
- le bâtiment douane/police situé au sud du Terminal 1 (T1), à l'exception de la passerelle du premier étage (entre le T1 et le bâtiment) qui est située en CV,
- des bâtiments et installations techniques,
- le salon d'honneur (en activité, lorsqu'il est communicant avec le CP).

L'accès à cette PC ZSAR est soumis à une inspection filtrage des personnes, des véhicules et des objets transportés, conformément à la réglementation en vigueur.

L'aire de mouvement

L'aire de mouvement, destinée aux mouvements des aéronefs en surface, comprend :

- l'aire de manœuvre composée des pistes, voies de circulation aéronefs et leurs zones de servitude,
- les aires de trafic (postes de stationnement et leurs accès),
- les surfaces encloses par ces ouvrages.

Parties des aérogares et installations en aval des postes de contrôles de sûreté

Elles comprennent notamment :

- les salles d'embarquement, de débarquement et de transit des passagers ; toutefois la salle de transit peut-être classée en Côté Ville pour des événements particuliers, cette salle est alors sécurisée lors de son reclassement en PC ZSAR;
- les espaces de traitement des bagages.

Bâtiments et installations techniques

Les bâtiments et installations techniques comprennent :

- certaines installations utilisées pour assurer le contrôle et la sécurité de la circulation aérienne (bâtiment radar, aide à la navigation...),
- les bâtiments abritant le matériel et le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie,
- certaines installations (ou parties d'installations) industrielles et hangars (ateliers, entrepôts...),
- le peloton de surveillance et d'intervention de la gendarmerie des transports aériens et les installations proches, communes aux services de l'Etat,
- certaines galeries et locaux techniques en sous-sol.

4-2 – SECTEURS SÛRETÉ

A l'intérieur de la PC ZSAR, certaines zones sensibles du point de vue de la sûreté sont définies et identifiées sur l'aérodrome :

- secteur « Avions » (A) :

il s'agit de chaque poste de stationnement avion, élevé au rang de secteur sûreté en présence de l'aéronef (la délimitation correspond à la zone d'évolution contrôlée définie par type d'avion), ainsi que de la tête de passerelle télescopique lorsqu'elle est en contact avec l'avion ;

- secteur « Bagages » (B) :

il s'agit de la zone d'inspection filtrage, de stockage et de conditionnement/chargement des bagages de soute après enregistrement, de la salle de tri bagages à l'arrivée, ainsi que des périmètres « bagages » entourant les bagages ou chariots à bagages à une distance de deux mètres de ceux-ci lors de leur acheminement d'une salle à une autre, ou entre ces salles et l'aéronef ;

- secteur « Fret » (F) :

il s'agit des itinéraires d'acheminement du fret de/vers l'aéronef lorsqu'ils sont utilisés par des chariots ou tout autre moyen de transport, ainsi que, le cas échéant, de toute zone de stockage du fret sécurisé au départ ;

- secteur « Passagers » (P) :

il s'agit des zones d'attente et de circulation des passagers :

- au départ, entre les postes d'inspection filtrage des passagers et l'extrémité (coté avion) des couloirs de passerelles télescopiques ou la sortie de l'aérogare ;

- à l'arrivée, entre l'aéronef et les dispositifs anti-remontée de flux à l'entrée des salles d'arrivée bagages ;

- la zone temporairement activée sur le parking avion lors du cheminement à pied ou en bus entre l'avion et l'aérogare et vice versa ;

- la salle réservée aux passagers en transit, ainsi que les cheminements dans l'aérogare permettant d'y accéder.

Les personnels titulaires du secteur B peuvent emprunter les circuits de sortie des passagers situés dans l'aérogare sans être titulaire du secteur P. De même, ces personnes sont autorisées, en dehors des périodes de débarquement et d'embarquement, à venir se positionner en porte d'embarquement des Terminaux 1 et 2, dans le cadre d'opérations liées à l'exploitation d'un vol, avec le personnel responsable de ce même vol. Elles devront utiliser le cheminement le plus court en venant de la zone en front d'aérogare du Côté Piste, le reste des salles d'embarquement restant inaccessibles.

Ces secteurs sont définis sur les plans joints en annexe (les plans des secteurs P et B sont limités à l'aérogare).

4-3 – SECTEURS FONCTIONNELS

En dehors des secteurs de sûreté, les impératifs techniques ou de sécurité imposent de restreindre l'accès à certaines zones de l'aérodrome situées en Côté Piste :

- secteur « TRA » : aires de trafic et route de ceinture le long de l'aérogare,

- secteur « MAN » : aire de manœuvre des aéronefs,

- secteur « SIC » : zone correspondante aux terres cultivées et leurs voies d'accès en Côté Piste de l'aérodrome,

- secteur « NAV » : zone contenant les installations utilisées pour assurer le contrôle et la sécurité de la circulation aérienne,

- secteurs à usage exclusif définis dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

Ces secteurs sont définis sur les plans joints en annexe

TITRE II : CIRCULATION DES PERSONNES

ARTICLE 5 – CIRCULATION EN CÔTÉ VILLE

Le Côté Ville est accessible sans titre particulier au sens du présent arrêté.

L'accès à certains bâtiments, locaux ou installations se trouvant en Côté Ville ainsi que leurs voies de desserte, peut être réglementé pour des raisons relatives à la douane, à la sécurité ou à l'exploitation, par l'autorité préfectorale sur proposition du chef de service des douanes, du directeur zonal de la police aux frontières, du DSAC CE ou de l'exploitant d'aérodrome.

L'exploitant d'aérodrome, après avis du service de la PAF et du DSAC-CE, ou le service de la PAF, après avis de l'exploitant d'aérodrome et du DSAC-CE, peuvent, si les circonstances l'exigent, interdire totalement ou partiellement l'accès du Côté Ville aux véhicules quels qu'ils soient, ou limiter l'accès de certains locaux aux seules personnes dont la présence se justifie par une obligation professionnelle.

Aucun bagage ne doit rester sans surveillance de la part de la personne qui en a la garde, sur l'ensemble du Côté Ville de l'aérodrome. En cas de découverte d'un bagage abandonné, la police aux frontières doit être prévenue.

L'exploitant d'aérodrome peut subordonner l'accès ou l'utilisation de certaines parties du Côté Ville au paiement de redevances appropriées au service rendu.

ARTICLE 6 – CIRCULATION EN ZONE PUBLIQUE NON LIBREMENT ACCESSIBLE (ZPLNA)

Les dispositions décrites à l'article précédent sont applicables aux ZPNLA.

Les règles particulières d'accès et de circulation dans ces zones sont fixées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

ARTICLE 7 – POINTS DE PASSAGE ENTRE LE CÔTÉ VILLE ET LE CÔTÉ PISTE

L'accès au Côté Piste se fait obligatoirement par l'un des points d'accès communs indiqués sur les plans annexés au présent arrêté ou par un point de passage privatif qu'une entreprise ou un organisme est spécialement autorisé à exploiter. La liste des emplacements et gestionnaires des accès communs et privatifs est publiée dans les mesures particulières d'application du présent arrêté. Les passages de personnes, de véhicules et d'objets du Côté Ville au Côté Piste et inversement, ne doivent s'effectuer qu'au travers de ces accès et durant leurs heures de fonctionnement.

La liste des issues de secours et des accès spéciaux ou restreints et leurs conditions d'utilisation figurent également dans les mesures d'application.

Le contrôle d'accès et l'inspection filtrage doivent être assurés sur ces accès, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, par leur gestionnaire conformément à la réglementation. Les matériels et procédures utilisés ainsi que l'ensemble des moyens humains et leur organisation, doivent être précisément décrits dans leur programme de sûreté.

Chacun des accès CV/CP doit faire l'objet d'une signalisation appropriée par son gestionnaire.

ARTICLE 8 – PERSONNES AUTORISÉES À CIRCULER EN CÔTÉ PISTE

Seules sont autorisées à circuler en Côté Piste les personnes suivantes :

1 - Passagers et membres d'équipage :

- passagers munis d'un titre de transport ;

- membres d'équipage des aéronefs commerciaux arborant leur licence ou carte de navigant ou certificat de membre d'équipage en cours de validité ;

- membres d'équipage des aéronefs privés ou militaires (ainsi que leurs passagers) arborant leur licence ou carte de navigant ou certificat de membre d'équipage en cours de validité.

Ces personnes ne peuvent accéder en Côté Piste que pour se rendre des installations terminales à l'aéronef pour les besoins d'un vol, et vice-versa.

Les membres d'équipage peuvent également se rendre, sans accompagnement, dans les locaux de préparation des vols de la compagnie aérienne ou de son sous-traitant d'assistance en escale si celle-ci en possède en CP. Ces cheminements sont matérialisés par des passages piétons depuis les accès prévus spécialement pour le personnel, ou correspondent au cheminement le plus direct depuis les installations terminales ou depuis leur aéronef.

Les membres d'équipages sont tenus de ne pas prêter leur licence ou carte de navigant ou certificat de membre d'équipage à un tiers pour quelque motif que ce soit et de signaler dans les plus brefs délais à leur employeur la perte ou le vol de leur autorisation d'accès.

Tous les aéronefs, privés ou commerciaux, doivent faire l'objet d'une assistance par du personnel en nombre suffisant, titulaire d'un titre de circulation valable sur l'aéroport (*tel que décrit au paragraphe 2 du présent article*).

Ce personnel, dûment formé aux objectifs pédagogiques de sûreté et sécurité, est chargé :

- de mettre en œuvre, en liaison avec l'équipage, les éventuelles mesures de sûreté applicables à l'aéronef telles qu'elles sont prévues dans la réglementation, notamment si celui-ci ne provient pas d'une PC ZSAR d'un aérodrome où sont mises en œuvre les normes de base communes de sûreté, d'un pays de l'Union Européenne, de la Norvège, de la Suisse ou de l'Islande ;
- d'éviter les croisements de flux de passagers à l'arrivée avec ceux en cours d'embarquement depuis les portes d'embarquement jusqu'à leur aéronef ;
- de faire cheminer les passagers et les équipages non Schengen à l'arrivée et au départ via les postes de contrôles transfrontières armés et les postes douaniers ;
- de s'assurer de l'absence d'articles prohibés dans les circuits d'arrivée jusqu'au dispositif anti remontée de flux de sortie qui sont utilisés par des flux ne provenant pas d'une PC ZSAR d'un aérodrome où sont mises en œuvre les normes de base communes de sûreté, de l'Union Européenne, la Norvège, la Suisse et l'Islande ;
- pour les autres vols à l'arrivée, de faire cheminer les passagers et les équipages jusqu'au dispositif anti remontée de flux de sortie ;
- de faire cheminer les passagers et les équipages ne provenant pas d'une PC ZSAR d'un aérodrome où sont mises en œuvre les normes de base communes de sûreté, de l'Union Européenne, la Norvège, la Suisse et l'Islande en dehors des arrivées spécifiques utilisées dans le cadre de l'inspection filtrage unique des passagers et de leurs bagages de cabine (contrôle unique de sûreté au sens du règlement européen) ;
- pour les vols au départ, de s'assurer de l'embarquement effectif des passagers dans l'aéronef prévu ainsi que du respect, par les passagers, de l'ensemble des mesures de sûreté et de sécurité décrites dans le présent arrêté ;
- d'empêcher les passagers de récupérer des articles prohibés en PC ZSAR et en cabine de l'aéronef, contenus dans les bagages de soute.

Des mesures complémentaires sont décrites dans les mesures d'application du présent arrêté.

A cette fin, l'exploitant d'aérodrome est chargé d'organiser la permanence nécessaire à l'exercice de cette mission d'assistance, en liaison avec les sociétés d'assistance en escale de l'aérodrome. Le transporteur aérien, ou l'équipage d'aviation générale, est tenu de prendre les mesures adaptées de façon à pouvoir bénéficier d'une assistance en escale.

En coordination avec les services de la navigation aérienne et l'exploitant d'aérodrome, cette permanence sera alertée suffisamment à l'avance de l'arrivée sur l'aéroport de tout aéronef qui n'aurait pas prévu ou demandé de prestataire à cette fin.

Des précisions sur ces modalités et sur les circuits à respecter selon les cas sont fixées dans les mesures d'application du présent arrêté.

2 - Les personnes justifiant d'une activité en Côté Piste en raison de leur fonction, qui arborent, selon le cas, l'un des titres de circulation suivants :

- a) titre de circulation national (*sur fond rouge*), valable sur l'ensemble des aérodromes du territoire et comportant la mention « NATIONAL » ;
- b) titre de circulation régional (*sur fond rouge ou saumon*), valable sur l'ensemble des aérodromes de la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est et comportant la mention « DAC CENTRE EST » ou « DSAC CE » ;
- c) titre de circulation local (*sur fond rouge ou saumon*), valable sur l'aérodrome et comportant la mention « LYS » (valable sur l'aérodrome de Lyon Saint Exupéry) ou « LYON » (valable sur les aérodromes de Lyon Bron et Lyon Saint Exupéry), délivré conformément aux dispositions de l'article R.213-6 du code de l'aviation civile ;

d) titre de circulation spécial dit « titre de circulation dans un lieu à usage exclusif » (sur fond jaune). Ces personnes sont restreintes aux lieux à usage exclusif mentionnés sur leur titre ;

e) titre de circulation spécial dit « titre de circulation temporaire » (*sur fond blanc*) délivré, une fois par trimestre au plus, par la police aux frontières à des personnes dépourvues d'habilitation, admises en Côté Piste pour une durée n'excédant pas sept jours ;

f) titre de circulation spécial dit « titre de circulation accompagné » (*sur fond vert*) délivré pour une durée de 24 heures maximum par la police aux frontières ou la gendarmerie des transports aériens à des personnes admises en Côté Piste. Les mesures particulières liées à l'utilisation et au renouvellement de la demande de ce titre figurent dans les mesures d'application du présent arrêté ;

g) laissez-passer temporaire (couleur dégradée allant du jaune au rouge) délivré par la police aux frontières ou la gendarmerie des transports aériens, sur présentation d'un ordre de mission, à des personnes déjà titulaires d'un autre titre de circulation soumis à habilitation nationale en cours de validité et permettant d'accéder en côté piste d'un aérodrome français à l'exception d'un titre de circulation donnant accès à un lieu à usage exclusif. Ce laissez-passer temporaire est à porter obligatoirement avec le badge personnel et sa durée de validité ne peut excéder cinq jours, renouvelable une fois pour un motif ou une mission déterminés.

Les imprimés à utiliser et les conditions particulières à respecter en vue de l'obtention et de l'utilisation des titres figurant aux alinéas c, d, e, f et g ci-dessus figurent dans les mesures d'application du présent arrêté.

Une personne détentrice d'un titre de circulation est tenue de :

- ne circuler que dans les secteurs pour lequel son titre est valide et uniquement pour motif professionnel ;
- déclarer immédiatement la perte ou le vol de son titre de circulation au service de la police aux frontières de l'aérodrome (*aérogare 1 – bureau ouvert h24*) ainsi qu'à son employeur ;
- restituer dans les quarante huit heures son titre de circulation à l'organisme responsable de la demande de ce titre lorsque :
 - son habilitation lui est retirée ;
 - la date de fin de validité du titre de circulation est atteinte ;
 - il n'exerce plus l'activité pour laquelle le titre de circulation lui a été délivré ;

- ne pas faciliter l'entrée en Côté Piste de personnes dépourvues des autorisations nécessaires ;
 - ne pas le prêter à un tiers pour quelque motif que ce soit ;
 - signaler immédiatement aux services compétents de l'Etat de la plateforme toute impossibilité d'assurer l'accompagnement d'un titulaire d'un titre de circulation accompagné ;
 - ne se déplacer en Côté Piste de l'aérodrome qu'accompagné par la personne désignée par l'entreprise ou l'organisme à l'origine de la demande de délivrance d'un titre d'accès accompagné.
- Une entreprise ou un organisme exerçant une activité en Côté Piste est tenu de :

- établir et tenir à jour le tableau des catégories d'emplois qu'il génère, des secteurs de sûreté et fonctionnels correspondants ;
- ne demander un titre de circulation que s'il a l'assurance que celui-ci sera utilisé à des fins professionnelles dans tous les secteurs pour lesquels le titre est demandé ;
- effectuer cette demande par l'intermédiaire d'un correspondant ou d'un responsable sûreté. Celui-ci devra préalablement avoir suivi une formation, valable de moins de 3 ans, au moins équivalente à la sensibilisation à la sûreté ;
- dispenser aux personnes agissant pour son compte pour lesquelles il formule une demande d'un des titres de circulation mentionnés en 2-a à e du présent article, une sensibilisation à la sûreté. La partie théorique de cette sensibilisation à la sûreté, dont les objectifs pédagogiques figurant sur son titre de circulation ne sont plus justifiés, devra s'établir sur une durée minimale de 2 heures. Elle devra être nécessairement validée par un contrôle des connaissances et complétée par une formation pratique d'une durée suffisante à l'environnement aéroportuaire de ces personnes ;
- formuler une nouvelle demande dès lors que les activités d'un salarié ou d'une personne agissant pour son compte ont évolué de telle façon que des secteurs figurant sur son titre de circulation ne sont plus justifiés ;
- conserver une copie de l'attestation de sensibilisation qui a été effectuée moins de 6 mois avant la délivrance du titre de circulation ;
- délivrer une attestation à la personne qui restitue son titre de circulation ;
- déclarer à la Police aux Frontières, dans les 8 jours, les évolutions intervenues dans les activités des personnes agissant pour son compte lorsque ces évolutions impliquent la fin de validité d'un titre de circulation ;
- organiser un service de collecte des titres de circulation périmés ou qui n'ont plus d'utilité et les restituer au service de la PAF dans les 15 jours suivant la date à laquelle le titre lui a été rendu. Dans ce cadre, toute mesure utile devra être prise afin de récupérer les titres qui n'auraient pas été rendus ;
- faire accompagner en permanence en Côté Piste la personne pour laquelle il a obtenu un titre d'accès accompagné et d'informer immédiatement les services compétents de l'Etat de la plateforme de toute situation ne permettant plus l'accompagnement de la personne titulaire d'un titre d'accès accompagné ;
- mettre en œuvre les procédures d'accès en Côté Piste et d'inspection filtrage aux accès dont il assure l'exploitation. Il doit notamment s'assurer que toute personne qu'il laisserait pénétrer en Côté Piste est bien détentrice d'un titre de circulation valide ;
- ne pas provoquer l'utilisation d'un accès non autorisé ;
- assurer la fermeture effective d'un accès au Côté Piste à l'issue de sa période d'utilisation, incluant les maintenances et contrôles techniques des installations.

3 - Personnes titulaires d'une commission : les agents de la police, de la gendarmerie, des douanes, du contrôle sanitaire aux frontières ou des services vétérinaires, titulaires d'une carte ou commission portant droit de réquisition pour l'exercice de leurs fonctions et devant pénétrer en Côté Piste dans ce cadre.
Ces personnes sont accompagnées en permanence par du personnel de la gendarmerie des transports aériens ou du service de la police aux frontières de l'aérodrome.

4 - Personnes ou personnalités spécialement autorisées par le chef de service de la police aux frontières sur l'aérodrome ou le commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de l'aérodrome, telles qu'identifiées dans le programme de sûreté de l'aérodrome (PSA) approuvé par le préfet.
Ces personnes sont escortées en permanence par du personnel de la gendarmerie des transports aériens ou du service de la police aux frontières de l'aérodrome.

5 - Personnes des équipes de secours en intervention : en cas d'accident effectif ou en cas d'exercice de sécurité diligenté par la préfecture ou en cas d'urgence sérieuse concernant la protection des biens ou la vie des personnes.

ARTICLE 9 – CONTRÔLE D'ACCÈS A L'ENTREE DE LA PC ZSAR

Les passagers désignés au 1 de l'article 8 du présent arrêté accédant en PC ZSAR doivent se présenter aux postes de contrôle tels qu'ils sont définis dans les mesures d'application du présent arrêté.

Les passagers commerciaux doivent présenter leur carte d'embarquement valide ou équivalent au personnel chargé du contrôle d'accès qui s'assure raisonnablement de la validité de ce titre ;

Les passagers d'aviation générale peuvent être autorisés à accéder s'ils sont titulaires d'une carte d'embarquement appropriée ou s'ils sont encadrés et placés sous la responsabilité du pilote de l'aéronef dans des conditions fixées dans les mesures d'application du présent arrêté.

Les membres d'équipage désignés au 1 de l'article 8 du présent arrêté accédant en PC ZSAR doivent se présenter aux postes de contrôle tels qu'ils sont définis dans les mesures d'application du présent arrêté. Ils doivent présenter leur licence ou leur carte de navigant au personnel chargé du contrôle d'accès qui s'assure de la validité de ce titre. Ce personnel pourra demander la présentation d'un document officiel délivré par une administration et supportant une photographie aux fins de rapprochement identitaire.

Les personnes désignées au 2 de l'article 8 du présent arrêté accédant en PC ZSAR doivent se présenter aux postes de contrôle tels qu'ils sont définis dans les mesures d'application du présent arrêté. Elles doivent présenter leur titre de circulation au personnel chargé du contrôle d'accès qui s'assure de la validité de ce titre (au moyen du système SEAL VISA si le poste de contrôle en est équipé, ou à défaut par examen du badge complété si jugé utile par la présentation d'un document officiel d'identité délivré par une administration, supportant une photographie et validé par les services de l'Etat de l'aérodrome, aux fins de rapprochement identitaire).

Le contrôle d'accès des personnels de l'Etat chargés de la police, de la douane, de la gendarmerie des transports aériens sur l'aérodrome ainsi que les personnels de la sécurité civile qu'ils escortent, qui, dans le cadre de leurs missions ou par nécessité

de service, sont tenus de rester dans leur véhicule, peut s'effectuer dans le véhicule, au poste¹ où un matériel adapté est disponible. Au cas où ce matériel serait indisponible, seul le conducteur doit faire valider son titre de circulation.

Le contrôle d'accès des personnes désignées aux 3 et 4 de l'article 8 ci-dessus est effectué par les services de police ou de gendarmerie qui les laissent pénétrer et les accompagnent ou les escortent en PC ZSAR.

Les personnels des services de secours titulaires de titres d'accès sur l'aéroport sont dispensés de contrôle d'accès s'ils sont en intervention urgente. Les autres personnels des services de secours désignés au 5 ci-dessus peuvent pénétrer sous le contrôle visuel du personnel ADS ou GTA au portail, dans le cadre de l'activation du plan de secours d'aérodrome.

ARTICLE 10 – INSPECTION FILTRAGE A L'ENTREE DE LA PC ZSAR

Les modalités d'inspection filtrage des personnes et des objets qu'ils transportent s'appliquent à tous les accès à la PC ZSAR, qu'ils soient communs ou privatifs. Ces personnes doivent présenter séparément, leurs effets personnels, les ordinateurs portables et autres grands appareils électriques et aussi, le cas échéant, leurs veste et manteau. En aucun cas, une personne ayant subi l'inspection filtrage ne doit se trouver en contact avec une autre n'ayant pas encore subi l'inspection filtrage.

Lorsque des portiques de détection des masses métalliques sont utilisés pour l'inspection filtrage des personnes accédant à la PC ZSAR, des palpations de sécurité, complétées au besoin par l'utilisation de détecteurs de métaux portatifs, doivent être effectuées de façon aléatoire et continue. Leurs modalités doivent suivre les dispositions détaillées dans une décision de la commission européenne susvisée et respecter strictement l'objectif quantitatif minimal fixé par décision interministérielle ou européenne. Celui-ci est communiqué par ailleurs aux gestionnaires des accès, notamment à l'exploitant d'aérodrome.

En toute circonstance, toute alarme doit donner lieu à un lever de doute.

Lorsqu'aucun portique de détection des masses métalliques n'est utilisé, le responsable d'un accès est tenu de faire effectuer des palpations de sécurité sur la totalité des personnes accédant à la PC ZSAR.

L'inspection filtrage des bagages de cabine et des objets transportés est réalisée soit par une fouille manuelle, soit au moyen d'un équipement radioscopique (RX) ou d'un système de détection d'explosifs (EDS). Ce moyen technologique peut être doté d'un logiciel TIP (projection d'images de menaces fictives). Il est associé, en l'absence d'un logiciel TIP activé et conforme aux dispositions européennes, à la fouille manuelle d'un pourcentage de bagages sélectionnés aléatoirement, en respectant strictement les modalités et l'objectif quantitatif minimal fixés par décision interministérielle ou européenne. Ces modalités et objectif quantitatif sont communiqués par les services compétents de l'Etat de la plateforme aux gestionnaires des accès, notamment l'exploitant d'aérodrome. Tous les bagages qui éveillent les soupçons de l'opérateur de l'appareil radioscopique sont soumis à une fouille manuelle, après accord préalable du passager propriétaire ou, en son absence, sur instruction des services compétents de l'Etat de la plateforme. Les bagages sélectionnés doivent faire l'objet d'une fouille complète de tous les compartiments.

Lorsque les flux le permettent, et sans préjudice des dispositions ci-dessus, les palpations de sécurité, les fouilles manuelles des bagages de cabine et des objets transportés, sont effectuées de façon systématique.

Les objectifs quantitatifs mentionnés ci-dessus font l'objet de vérifications par sondage par le gestionnaire de chaque accès.

L'inspection filtrage des approvisionnements de bord et des fournitures destinées à l'aérodrome est effectuée de manière systématique aux accès à la PC ZSAR (taux fixé à 100%), par un moyen adapté à la nature de la marchandise, sauf s'ils proviennent de fournisseurs habilités ou fournisseurs connus désignés par l'exploitant d'aérodrome.

Objets métiers

Les personnels, y compris les équipages, ayant accès en PC ZSAR, ne peuvent y introduire d'articles prohibés (dont la liste est fixée par un règlement européen susvisé) à l'exception de certains articles. Ces articles devront être nécessaires en vue de s'acquitter de tâches essentielles au fonctionnement et à l'entretien des installations et services aéroportuaires ou de l'aéronef, ou pour assurer des fonctions en vol, sous réserve du respect des conditions fixées dans les mesures d'application du présent arrêté.

Tests de performance en situation opérationnelle (TPSO)

En matière d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine et d'inspection filtrage des personnels et des objets transportés, l'employeur des agents de sûreté réalise des tests de performance en situation opérationnelle.

Ces tests sont mis en œuvre sur l'ensemble des accès communs aux postes d'inspection filtrage dédiés au traitement des passagers et des personnels sur lesquels l'employeur est susceptible d'affecter l'un de ses agents de sûreté. Ces tests correspondent à des tentatives d'introduction d'articles prohibés en zone de sûreté à accès réglementé. Leur objectif est d'évaluer le niveau de performance de détection des agents de sûreté.

L'employeur des agents de sûreté est tenu d'élaborer un protocole de mise en œuvre de ces tests suivant les recommandations définies nationalement par la direction générale de l'aviation civile dans le « guide relatif aux procédures de tests de performance en situation opérationnelle des entreprises exerçant des activités d'inspection filtrage ».

Le protocole précité est approuvé par la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est, après avis des services compétents de l'Etat présents sur la plateforme.

Pour la réalisation des tests mentionnés dans le présent arrêté, seules les personnes dûment mandatées par l'employeur des agents de sûreté, en qualité de testeur et identifiées auprès de la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est, sont autorisées à introduire des articles prohibés en zone de sûreté à accès réglementé.

Exemption d'inspection filtrage

Sont dispensés d'inspection filtrage les personnes et les objets transportés mentionnés dans les mesures d'application du présent arrêté.

ARTICLE 11 – MESURES DE SÛRETÉ COMPLEMENTAIRES APPLICABLES AU CÔTÉ PISTE

Le personnel qui constate qu'un individu est présent en CP, en dehors du secteur de sûreté « passagers », sans porter de façon apparente une autorisation désignée à l'article 8 du présent arrêté et valide pour le secteur où il se trouve doit le lui faire remarquer ou le signaler à la gendarmerie des transports aériens, au service de la police aux frontières ou au service des douanes de l'aérodrome.

Dispositions relatives aux lieux à usage exclusif :

L'entreprise ou l'organisme qui exploite un lieu à usage exclusif est tenu de:

¹ au PARIF 19

- respecter la procédure de délivrance du titre de circulation pour le secteur à usage exclusif stipulée dans son autorisation ;
- s'assurer que la personne qui demande à bénéficier d'un titre de circulation pour le lieu à usage exclusif, justifie d'une activité dans son secteur à usage exclusif et possède l'habilitation et l'attestation de connaissance visées au I de l'article R. 213-4 du Code de l'Aviation Civile;
- ne remettre le titre de circulation que sur présentation d'un document attestant l'identité de son bénéficiaire ;
- s'assurer, avant de remettre un titre de circulation accompagné, que la personne justifie d'une activité dans son secteur à usage exclusif et de désigner la personne chargée de l'accompagnement du bénéficiaire ;
- récupérer le titre de circulation qu'il a délivré lorsque son titulaire ne justifie plus d'une activité dans son secteur à usage exclusif ou que ce titre est arrivé en fin de validité ;
- appliquer aux accès à ces lieux à usage exclusif les dispositions similaires en terme d'inspection filtrage à celles qui s'appliquent aux accès communs ;
- ne pas s'opposer et de ne pas retarder l'accès à ces lieux aux fonctionnaires et militaires en uniforme ou munis d'un ordre de mission ou d'une commission d'emploi ;
- établir et tenir à jour la liste des personnes autorisées à accéder dans ces lieux ;
- en limiter l'accès aux seules personnes autorisées ;
- garder pendant trois mois l'enregistrement des entrées des personnes ;
- mettre en œuvre un dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux en dehors des périodes d'utilisation opérationnelle ;
- procéder, suite à toute intrusion, à une vérification de l'intégrité des approvisionnements de bord, du courrier et matériel de transporteur aérien stockés dans ces lieux.

Surveillance à la charge de l'exploitant d'aérodrome :

Afin de dissuader la commission d'actes malveillants, de détecter les agissements suspects ou d'éventuelles anomalies susceptibles d'altérer la sûreté, l'exploitant d'aérodrome est tenu de mettre en place des moyens adéquats permettant notamment:

- de s'assurer de l'étanchéité des limites de la PC ZSAR, en dehors de celles concernant les lieux à usage exclusif ;
- de surveiller l'ensemble des aérogares, les zones de stationnement et les voies automobiles en Côté Ville ;
- de vérifier en Côté Piste, par sondage, le port et la validité des titres de circulation pour les personnes, en dehors du secteur de sûreté « passagers » et des lieux à usage exclusif ;
- de vérifier en Côté Piste, par sondage, l'affichage et la validité des laissez-passer pour les véhicules ;
- d'assurer, par la mise en place de patrouilles, une surveillance générale, à un rythme aléatoire et imprévisible, de l'ensemble du Côté Piste et plus particulièrement de l'aire de trafic et du secteur de sûreté « bagages » ;
- d'équiper les portes situées dans les salles d'embarquement et permettant un accès sur l'aire de trafic, de dispositifs de fermeture que seules les personnes autorisées puissent faire fonctionner.

Surveillance à la charge des transporteurs aériens :

Afin de compléter la surveillance générale en PC ZSAR mise en œuvre par l'exploitant d'aérodrome, les compagnies aériennes ou leurs sous-traitants en charge de leur traitement, sont tenus de ne pas laisser sans surveillance plus de 30 minutes, par du personnel dûment formé aux mesures de sûreté, ou de les maintenir dans un endroit sécurisé, les bagages de soute, le fret et le courrier, les approvisionnements de bord ainsi que le courrier et le matériel des transporteurs aériens.

De plus, concernant les vols dits sensibles, en complément de l'arrêté du 2 novembre 2006 relatif aux mesures de sûreté du transport aérien, les transporteurs aériens ou leurs sous-traitants sont tenus d'assurer :

- une surveillance continue de l'ensemble des biens et produits destinés à être chargés à bord de l'aéronef,
- à l'issue de la fouille de sûreté et en l'absence de personnel responsable de la surveillance de l'aéronef, une protection de l'aéronef par l'un des moyens suivants :
- disposer de moyens électroniques permettant de détecter immédiatement tout accès non autorisé ;
- chaque issue doit être soit verrouillée, soit équipée de scellés ou, si elle est maintenue ouverte, ne pas être en contact avec un quelconque moyen d'accès.

ARTICLE 12 – FOUILLE DE SURETE ET PROTECTION DES AÉRONEFS

Un transporteur aérien peut, sur demande, être informé par l'exploitant de l'aérodrome qu'un aéronef lui appartenant se trouve ou non en PC ZSAR. En cas de doute, l'aéronef sera réputé se trouver dans une partie autre qu'une PC ZSAR.

Lorsqu'une zone n'est plus considérée PC ZSAR du fait d'un changement de la situation en matière de sûreté, l'exploitant d'aérodrome doit en informer les transporteurs concernés.

Fouille de sûreté d'un aéronef :

La fouille de sûreté des aéronefs doit être réalisée :

lorsqu'il y a lieu de croire que des personnes non autorisées y ont eu accès ou ;
pour tout aéronef disposé en PC ZSAR et ne provenant pas, directement ou via un transit, d'une PC ZSAR d'un aérodrome où sont mises en œuvre les normes de base communes de sûreté, de l'Union Européenne, la Norvège, la Suisse et l'Islande.
Aussi elle doit être exécutée dès la fin du débarquement des passagers et/ou du déchargement des soutes et conformément aux règlements européens susvisés, notamment concernant la liste des zones à examiner et l'absence de passager à bord. Les extraits pertinents de ces règlements sont transmis par l'exploitant d'aérodrome à tout nouveau transporteur aérien utilisant l'aérodrome, sous réserve que ces documents ne fassent pas l'objet d'un classement à diffusion restreinte. Dans le cas contraire, l'exploitant devra obtenir un accord de la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est.

Informations relatives à la fouille de sûreté d'un aéronef :

Avant le départ d'un vol, un récapitulatif de l'exécution ou non de la fouille est conservé par le transporteur aérien pendant au moins 24 heures ou pendant la durée du vol si cette durée est supérieure. Ce récapitulatif doit être consultable à tout moment sur l'aérodrome auprès du transporteur ou de son assistant.

Les informations suivantes doivent être mentionnées :

- numéro du vol ;
- destination;
- origine du vol précédent;
- indication de l'exécution ou non d'une fouille de sûreté de l'aéronef.

Egalement lorsqu'une fouille de sûreté a été effectuée, les informations suivantes sont ajoutées:

- date et heure d'exécution de la fouille de sûreté;
- nom et signature de la personne responsable de l'exécution de la fouille de sûreté.

Protection de l'aéronef :

Tout aéronef stationné en PC ZSAR est protégé contre tout accès non autorisé, a minima, par l'une des mesures suivantes :

- en l'absence de personnel représentant la compagnie aérienne, fermer les portes externes et, lorsque l'aéronef est disposé en contact aérogare, retirer la passerelle; ou
- en l'absence de personnel représentant la compagnie aérienne, verrouiller ou mettre sous scellés les portes de l'aéronef ; ou
- en présence de personnel représentant la compagnie aérienne, veiller à ce que les personnes cherchant à obtenir un accès à l'aéronef soient autorisées à cet effet.

La protection de l'aéronef doit être effectuée conformément aux règlements européens susvisés. Les extraits pertinents de ces règlements sont transmis par l'exploitant d'aérodrome à tout transporteur aérien utilisant l'aérodrome. Lorsque des scellés sont utilisés, un récapitulatif est conservé par le transporteur aérien pendant au moins 24 heures ou pendant la durée du vol si cette durée est supérieure. Ce récapitulatif doit être consultable sur l'aérodrome auprès du transporteur ou de son assistant.

Les aéronefs d'aviation générale sont, autant que possible, stationnés sur un parking à part des parkings utilisables par l'aviation commerciale.

ARTICLE 13 – BAGAGES DE CABINE MIS EN SOUTE

Lorsque des bagages de cabine ou des objets devant être transportés en cabine doivent par la suite être mis en soute, la procédure suivante est appliquée :

- le bagage est traité comme un bagage de cabine en ce qui concerne son inspection filtrage (les articles prohibés dans de tels bagages sont ceux prohibés dans les bagages de cabine),
- l'étiquette apposée sur de tels bagages doit comporter un numéro et le nom ² du passager,
- pour de tels bagages, le numéro de l'étiquette et la référence au passager correspondant doivent être ajoutés sur le manifeste bagage ou un document attaché.

En cas de débarquement d'un passager ayant déjà embarqué à bord d'un aéronef, il appartient aux transporteurs aériens de mettre en place une procédure permettant de vérifier qu'aucun bagage de cabine ou d'objets transportés par ce passager n'est resté à bord et de procéder également au retrait de ses bagages mis en soute.

ARTICLE 14 – CIRCULATION SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

Les règles de circulation des personnes sur l'aire de mouvement sont fixées dans les mesures d'application du présent arrêté. Les passagers et les équipages dont l'aéronef est parqué à plus de 100m des installations devront être transportés en véhicule, sauf s'il existe des cheminements piétons dûment sécurisés.

Hormis les aéronefs, l'accès à l'aire de manœuvre est strictement réservé aux personnels de sécurité, de surveillance, d'assistance et d'entretien, titulaires d'un titre de circulation comportant le secteur fonctionnel « MAN » ou aux personnes accompagnées par le titulaire d'un tel titre. En cas d'accident ou d'incident et plus particulièrement lorsqu'un aéronef est immobilisé sur une piste ou une voie de circulation, les personnels de dépannage et d'assistance sont autorisés à accéder à l'aire de manœuvre après accord du service de la circulation aérienne.

Les agents des douanes, de la gendarmerie et de la police peuvent accéder à l'aire de manœuvre dans la mesure requise par l'exercice de leur fonction, après accord du service de la circulation aérienne.

ARTICLE 15 – CIRCULATION DANS LES SECTEURS SOUS CONTRÔLE DE FRONTIÈRE

L'exploitant d'aérodrome fournit l'infrastructure permettant de distinguer les cheminements des passagers en provenance ou partance d'une zone « Schengen » de ceux des passagers en provenance ou partance d'une zone « non-Schengen » et permettant d'orienter les passagers non Schengen vers les postes de contrôle.

Les transporteurs aériens ainsi que leurs sous-traitants sont responsables du respect par leurs passagers des cheminements à utiliser.

Les salles de contrôle de douanes, de police, ainsi que les locaux affectés au transit, ne sont normalement accessibles qu'aux passagers, aux personnels des services publics et des transporteurs aériens et à toutes les personnes autorisées à y pénétrer pour des raisons de service.

L'accès aux secteurs sous contrôle de frontière n'est autorisé que par les passages aménagés à cet effet.

TITRE III : CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES

CHAPITRE 1^{ER} :

Dispositions générales

ARTICLE 16 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VÉHICULES

Les conducteurs de véhicules circulant ou stationnant dans les limites de l'aérodrome sont tenus d'observer les règles de circulation édictées par le code de la route. Ils doivent se conformer à la signalisation existante, établie par l'arrêté préfectoral spécifique portant sur les mesures de police de circulation sur l'aérodrome, ainsi qu'à celles édictées par les arrêtés temporaires (*travaux, conditions spéciales de circulation*), et obtempérer aux injonctions que peuvent leur formuler les agents relevant des services chargés de la circulation aérienne (*Côté Piste*), les fonctionnaires de la police nationale, les militaires de la gendarmerie et les agents des douanes.

Les conducteurs d'engins de manutention, immatriculés ou non, pour lesquels le permis de conduire n'est pas exigible, doivent être titulaires d'une autorisation de conduite spécifique au type d'engin, délivrée par leur employeur. Cette autorisation de conduite est distincte de l'autorisation de conduire un véhicule en Côté Piste de l'aérodrome décrite à l'article 21 du présent arrêté.

En Côté Ville, les conducteurs doivent obtempérer aux injonctions des fonctionnaires de la police nationale ou des militaires de la gendarmerie.

² à défaut du nom, un numéro peut être inscrit sur l'étiquette à condition que ce numéro permette à la compagnie de faire un rapprochement rapide avec le passager correspondant.

ARTICLE 17 – CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES EN CÔTÉ VILLE

En Côté Ville, les véhicules ne doivent stationner qu'aux emplacements réservés à cet effet. Tout arrêt ou stationnement est interdit en dehors de ces emplacements.

La durée de stationnement des véhicules extérieurs à l'aérodrome est strictement limitée à la durée de présence sur l'aérodrome de la personne qui utilise le véhicule ou, s'il s'agit de véhicules appartenant à des passagers, à la période comprise entre leur départ et leur retour. Le stationnement peut, selon les emplacements, être limité à une durée particulière, annoncée par une signalisation appropriée.

Sont fixés sur proposition conjointe de l'exploitant d'aérodrome, du service de la PAF et de la DSAC-CE :

- les limites des parcs publics ;
- les emplacements affectés aux véhicules de service des personnels travaillant sur l'aérodrome ;
- les emplacements spéciaux affectés aux taxis, voitures de location, véhicules de remise et véhicules de transport en commun, motocyclettes de transport de personne ;
- les conditions d'utilisation de ces différents emplacements.

A l'exception des emplacements réservés au stationnement de véhicules correspondant aux catégories suivantes :

- véhicules munis de macarons PMR (GIC ou GIG ou autre) ;
- véhicules de police, GTA, Douanes, DGAC, DDE ;
- ambulances ;
- véhicules de sécurité ;
- taxis de la zone unique de prise en charge ;
- véhicules techniques ;
- véhicules de livraison ou de transport de marchandises ;
- autobus et autocars ;
- navettes aéroport ;
- navettes hôtels ;
- motocyclette de transport de personne,

L'arrêt ou le stationnement des véhicules n'est autorisé que dans :

- les parcs publics signalés à cet effet ;
- les parcs réservés pour le personnel de l'aéroport ;
- les parcs « loueurs de voitures » pour les véhicules appartenant à ces sociétés.

Le non-respect des règles énoncées ci-dessus peut entraîner la mise en fourrière immédiate des véhicules en infraction.

L'usage des parcs et des emplacements réservés au stationnement, gérés par l'exploitant d'aérodrome, peut être subordonné au paiement d'une redevance (dans les limites du cahier des charges de l'arrêté de concession de l'aérodrome).

Les usagers des parcs publics se conforment aux règlements intérieurs des dits parcs édictés par l'exploitant d'aérodrome.

ARTICLE 18 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VÉHICULES « HORS GABARIT »

Les sociétés spécialisées dans l'avitaillement en carburant des aéronefs sont autorisées à faire circuler, dans le cadre de leurs activités, à l'intérieur du Côté Piste de l'aérodrome ainsi que sur le trajet le plus direct entre le Côté Piste de l'aérodrome et l'entrepôt de carburant, leurs véhicules ou ensemble de véhicules dont les normes excèdent celles fixées par le Code de la route.

Le Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs de l'aérodrome est autorisé à faire circuler, dans le cadre de sa mission, sur l'ensemble de l'emprise domaniale de l'aérodrome, ses véhicules de lutte contre l'incendie dont les normes excèdent celles fixées par le Code de la route.

L'exploitant d'aérodrome ainsi que les entreprises opérant pour son compte sont autorisés à faire circuler à l'intérieur de l'emprise domaniale de l'aérodrome les engins de balayage, de déneigement ou de chantier dont les normes excèdent celles fixées par le Code de la route.

Les sociétés spécialisées dans le transport des passagers par bus entre aéronefs et aéroports sont autorisées à faire circuler à l'intérieur du Côté Piste de l'aérodrome leurs véhicules dont les normes excèdent celles fixées par le Code de la route.

Les permissionnaires se conforment à toutes les prescriptions du Code de la route, notamment à celles concernant l'éclairage et la signalisation des véhicules.

Les véhicules doivent comporter le personnel suffisant pour parer aux accidents de toute nature pouvant survenir au cours de leurs déplacements. En cas d'arrêt forcé, le responsable du véhicule prend toutes dispositions pour permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation et aviser les services de police.

ARTICLE 19 – CONDITIONS D'ACCÈS DES VÉHICULES DANS LES ZPNLA

Les modalités d'accès des véhicules aux ZPNLA sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

L'usage des parcs et des emplacements réservés au stationnement, gérés par l'exploitant d'aérodrome, peut être subordonné au paiement d'une redevance (dans les limites du cahier des charges de l'arrêté de concession de l'aérodrome).

ARTICLE 20 – CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS DES VÉHICULES AU CÔTÉ PISTE ET DE LEUR INSPECTION FILTRAGE A L'ENTREE DE LA PC ZSAR

Les modalités de contrôle d'accès et d'inspection filtrage des véhicules et des objets contenus dans ceux-ci s'appliquent à tous les accès à la PC ZSAR, qu'ils soient communs ou privatifs.

Conditions d'accès et de circulation des véhicules au Côté Piste :

Sont autorisés à accéder et à circuler du Côté Piste les véhicules disposant d'une autorisation d'accès délivrée par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve que ces entreprises ou organismes possèdent une autorisation d'activité en Côté Piste. Des conditions plus détaillées sont fixées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté. L'autorisation d'accès du véhicule ne dispense pas le conducteur ni les passagers du port du titre de circulation individuel.

Les entreprises et organismes utilisateurs de véhicules du CP sont tenus de :

- ne faire circuler un véhicule du Côté Piste que pour leurs besoins d'exploitation et par les cheminements prévus à cet effet;
- stationner uniquement sur les emplacements dédiés à cet effet ;
- fixer de façon apparente sur le véhicule la contremarque de l'année civile en cours matérialisant l'autorisation d'accès ainsi que le logo de l'entreprise ;
- faire surveiller tout déplacement ou stationnement du Côté Piste du véhicule pour lequel il a obtenu une autorisation de circulation temporaire ;

- déclarer au service des badges du gestionnaire dans les 8 jours, le changement de statut d'un véhicule qui ne justifie plus d'un accès au Côté Piste et de lui rendre la contre-marque correspondante.

De plus, le conducteur, l'entreprise ou l'organisme disposant d'un tel véhicule est tenu de ne pas provoquer ou favoriser l'utilisation du Côté Piste ou dans l'un de ses secteurs, d'un véhicule ne disposant pas d'une autorisation d'accès correspondant.

Inspection Filtrage des véhicules :

Les modalités de l'inspection filtrage des véhicules pénétrant en PC ZSAR sont celles fixées par les règlements européens susvisés et sont communiquées à l'exploitant d'aérodrome et aux gestionnaires d'accès à usage exclusif. Il est notamment demandé à l'exploitant d'aérodrome d'inspecter filtrer l'ensemble des zones décrites dans une décision européenne de mise en œuvre susvisée. Les véhicules en attente d'inspection filtrage, quels qu'ils soient, devront être stationnés en file indienne et non côte à côte dans le sas du PARIF utilisé. Par ailleurs, le conducteur devra prêter son concours en facilitant l'accès des zones à inspecter (ouverture des portes, boîte à gant, coffre à bagage et capot moteur). La fouille sera effectuée en présence constante du conducteur.

Dispositions particulières :

Certains véhicules, de par leur spécificité (*tracteurs de chariots à bagages, véhicules spéciaux...*) sont dispensés de l'autorisation d'accès ci-dessus. Ces véhicules sont tenus de rester en permanence à l'intérieur du CP (véhicules captifs).

Les conditions d'identification et de pénétration du Côté Piste des véhicules dépourvus de titre de circulation sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

En ce qui concerne certains véhicules ou chariots transportant, de manière sécurisée, du fret, des approvisionnements de bord ou des fournitures destinées à l'aérodrome, les modalités d'inspection filtrage sont décrites dans les mesures d'application du présent arrêté. Les marchandises précédemment citées doivent provenir respectivement d'un agent habilité, d'un fournisseur habilité ou d'un fournisseur connu. En outre, le conducteur doit présenter un document attestant du statut « sécurisé » des dites marchandises.

Les modalités d'inspection filtrage s'appliquant à certains véhicules des services de l'Etat, aux cas d'urgence ou à certains véhicules spéciaux sont décrites dans les mesures d'application à diffusion restreinte.

ARTICLE 21 – AUTORISATION DE CONDUIRE UN VÉHICULE DU CÔTÉ PISTE

La conduite d'un véhicule, engin ou matériel du CP de l'aérodrome est subordonnée à une autorisation délivrée par le DSAC CE (ou son représentant) dans des conditions fixées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté. Les conducteurs doivent avoir reçu une formation spécifique aux risques de la conduite du Côté Piste de la part de leurs employeurs.

ARTICLE 22 – RÈGLES DE CIRCULATION DU CÔTÉ PISTE

Les conducteurs doivent faire preuve de toute la prudence rendue nécessaire par les risques particuliers inhérents à l'exploitation de l'aérodrome.

De telle façon que le conducteur reste maître de son véhicule, la vitesse est limitée :

- à 30 km/h sur les aires de trafic et les routes en front d'aérogare,
- à 50 km/h sur les autres routes de service.

Les chasse-neige en action ne sont pas tenus au respect de ces limitations.

Les autres règles de circulation du CP sont fixées par le DSAC CE dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

CHAPITRE II :

Circulation et stationnement sur les aires de trafic et les routes de service associées

Les dispositions contenues dans le présent chapitre s'appliquent aux véhicules amenés à circuler sur les aires de trafic.

Les limites des aires de trafic sont précisées dans les publications d'informations aéronautiques. Elles sont matérialisées au sol.

ARTICLE 23 – AUTORISATION DE CONDUIRE

L'autorisation de conduite (*mentionnée à l'article 21*) des conducteurs de véhicules circulant sur les aires de trafic et les routes de service associées doit comporter la mention « aires de trafic ». Cette autorisation est délivrée par le DSAC CE (ou son représentant) après vérification des connaissances théoriques du conducteur concernant les règles de circulation sur les aires de trafic. Cette vérification est effectuée par un organisme désigné dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

ARTICLE 24 – VÉHICULES AUTORISÉS

Sont autorisés à circuler sur les aires de trafic les véhicules des entreprises ou organismes justifiant d'une activité sur ces aires, sous réserve du respect des dispositions fixées à l'article 25 ci-après.

ARTICLE 25 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES

Les déplacements des véhicules doivent être limités aux besoins du service.

Les conducteurs sont tenus de laisser, en toutes circonstances, la priorité aux aéronefs et d'obéir aux instructions pouvant être données par la gendarmerie des transports aériens.

Les conducteurs des véhicules, engins et matériels doivent observer les règles du code de la route, l'usage des feux de route étant toutefois interdit, quelles que soient les circonstances.

La vitesse doit être limitée de façon telle que le conducteur reste constamment maître de son véhicule et ne doit pas être supérieure aux limitations fixées à l'article 22.

Par dérogation aux règles générales du code de la route, la mise en œuvre de trains de chariots d'une longueur maximale de vingt et un mètres est autorisée.

Les lignes tracées pour les besoins aéronautiques (lignes de délimitation des parkings avions, lignes de guidage des avions, lignes de délimitation des zones de stockage du matériel d'assistance...) ne sont pas des lignes continues au sens du code de la route et les véhicules peuvent les chevaucher et les franchir.

La justification de la présence d'un véhicule ou de son chauffeur en un point quelconque de l'aire de trafic peut toujours être exigée par les services chargés de la police du Côté Piste.

Les conducteurs sont tenus, en outre, de se conformer :

- aux règles particulières de circulation et de stationnement fixées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté concernant notamment les emplacements que les véhicules doivent occuper avant l'arrivée des avions, pendant les opérations d'escale et la durée de stationnement ainsi que les mesures de sécurité à respecter au cours des différentes manœuvres ;
- aux consignes d'utilisation des véhicules et engins spéciaux fixées par l'exploitant d'aérodrome pour les opérations d'escale afin que celles-ci puissent être assurées dans les meilleures conditions de sécurité, d'efficacité et d'économie.

Aucun véhicule, engin ou matériel ne peut être laissé en stationnement sans surveillance sur les aires de trafic, à l'exception de ceux qui sont rangés sur des emplacements de garage ou d'attente prévus à cet effet. Certains emplacements sont réservés à des catégories particulières de véhicules. Tout véhicule, engin ou matériel abandonné en dehors de ces emplacements, peut être enlevé d'office, aux risques et périls de son propriétaire, dans les conditions prévues à l'article 17.

L'usage des parcs et des emplacements réservés au stationnement, gérés par l'exploitant d'aérodrome, peut être subordonné au paiement d'une redevance.

En aucun cas, l'exploitant d'aérodrome ne peut être tenu responsable des accidents ou dommages que peuvent provoquer ou subir des véhicules, engins ou matériel abandonnés par des tiers.

ARTICLE 26 – MANŒUVRE DES AÉRONEFS

Le déplacement des aéronefs, tractés ou non, sur les aires de trafic doit préalablement être signalé à la tour de contrôle sur la fréquence radio appropriée.

La liaison radio avec la tour de contrôle doit être maintenue pendant toute la durée du déplacement.

Les manœuvres des aéronefs et les restrictions, pour des raisons de sécurité, de circulation des personnes, des véhicules et des matériels de piste aux abords des aéronefs sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

CHAPITRE III

Circulation et stationnement sur l'aire de manœuvre, les routes de service et les servitudes associées

Les dispositions prises dans le présent chapitre concernent tous les véhicules amenés à circuler sur l'aire de manœuvre (*pistes et voies de circulation et leurs dégagements*) ou sur une des routes de service associées (*qui coupe tout ou partie d'un dégagement de piste ou d'une voie de circulation*).

ARTICLE 27 – AUTORISATION DE CONDUIRE

L'autorisation de conduite (*mentionnée à l'article 21*) des conducteurs de véhicules mentionnés à l'article 27.1 ci-dessous et circulant sur l'aire de manœuvre doit comporter la mention « aire de trafic + aire de manœuvre ». Cette autorisation est délivrée dans des conditions fixées dans les mesures d'application du présent arrêté, après vérification des connaissances théoriques et pratiques du conducteur concernant les règles de circulation sur l'aire de manœuvre par le service de la navigation aérienne.

ARTICLE 28 – VÉHICULES AUTORISÉS

Sont autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre, ses dégagements et les routes de service associées, sous réserve du respect des dispositions fixées à l'article 29 ci-après :

1. les véhicules des services de l'aviation civile, du SSLIA, de la GTA, des personnels chargés de la police, de la sécurité, de l'entretien, de la surveillance de la plate-forme ainsi que ceux nécessaires aux missions aéronautiques ;
2. les autres véhicules amenés à circuler occasionnellement sur l'aire de manœuvre doivent avoir reçu une autorisation du service de la navigation aérienne, être guidés et rester sous le contrôle d'un des véhicules mentionnés au point 1. ci-dessus. Ces véhicules doivent faire l'objet d'une autorisation spécifique par la DSAC-CE.

Tout véhicule circulant sur l'aire de manœuvre, ses dégagements ou les routes de service associées doit être équipé :

- d'un gyrophare,
- d'un moyen radio permettant d'établir une liaison bilatérale avec la tour de contrôle,
- d'un système de géo-localisation compatible avec le système de guidage et de contrôle à la surface utilisé par le service de la navigation aérienne sur l'aérodrome, ou être convoyé par un véhicule ainsi équipé.

Les caractéristiques des équipements lumineux, radioélectriques et de géo-localisation sont fixées, pour chaque catégorie de véhicules, dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

ARTICLE 29 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT

Le contrôle de la circulation aérienne sur l'aire de manœuvre est assuré par la tour de contrôle. Cette gestion est assurée par le Service de la Navigation Aérienne-Centre Est.

Tout déplacement sur l'aire de manœuvre ou routes de service associées doit faire l'objet d'une demande préalable d'autorisation de circuler, effectuée par liaison radio, sur la ou les fréquences indiquées dans les documents d'information aéronautique.

Toute traversée de piste ou circulation sur les bords de piste (150 m de part et d'autre de l'axe de piste) ou tout franchissement de marque d'arrêt est subordonné à une autorisation du service du contrôle de la circulation aérienne.

La liaison radio avec la tour de contrôle doit être maintenue pendant toute la durée du déplacement sur l'aire de manœuvre ou les routes de service associées. Il ne peut mettre fin à cette liaison radio qu'avec l'accord du contrôle, après avoir quitté l'aire de manœuvre.

La circulation sur la piste se fera, chaque fois que possible, face à la direction de décollage et d'atterrissage des aéronefs (*dite "à contre QFU"*).

L'autorisation de circuler sur l'aire de manœuvre ou une route de service associée à l'aire de manœuvre peut être refusée, notamment en fonction des conditions météorologiques.

Toutefois, la traversée des voies de circulation en suivant une route de service matérialisée peut être effectuée selon des dispositions particulières prises par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est.

Les conducteurs doivent s'assurer que leur équipement de géo localisation est en fonctionnement avant de demander l'autorisation de circuler sur l'aire de manœuvre.

Les conducteurs des véhicules circulant sur l'aire de manœuvre doivent, tout le temps de leur présence, garder leur gyrophare et leurs feux de croisement allumés.

Les conducteurs sont tenus de laisser, dans tous les cas, la priorité aux avions et d'obéir aux injonctions données, à cet effet, par les agents relevant du service chargé de la circulation aérienne.

Aucun véhicule ne doit être laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de manœuvre, afin notamment de pouvoir donner suite à toute demande d'évacuation provenant du service de la circulation aérienne.

La définition des aires critiques des installations d'aides à la navigation aérienne (protection des moyens radioélectriques) ainsi que les règles de circulation et de stationnement dans ces aires sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

ARTICLE 30 – MANŒUVRE DES AÉRONEFS

Le déplacement des aéronefs, tractés ou non, sur l'aire de manœuvre est subordonné à une autorisation préalable de la tour de contrôle donnée sur la fréquence radio appropriée.

La liaison radio avec la tour de contrôle doit être maintenue pendant toute la durée du déplacement.

TITRE IV : MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

CHAPITRE I :

Dispositions générales

ARTICLE 31 – PROTECTION DES BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS

Chaque hangar, bâtiment ou local mis à la disposition de tiers doit être équipé de dispositifs de protection contre l'incendie dont la quantité, les types et les capacités doivent être en rapport avec la destination des locaux, notamment dans les établissements recevant du public.

Le contrôle périodique des extincteurs et leur mise en état incombent à l'occupant des lieux.

Les services de l'exploitant d'aérodrome chargés de la sécurité et de la lutte contre l'incendie peuvent intervenir pour s'assurer du respect de ces obligations et imposer la mise en place des équipements de sécurité nécessaires.

Tout occupant doit s'assurer que son personnel connaît le maniement des extincteurs de premier secours disposés dans les locaux qui lui sont affectés.

Il est formellement interdit d'utiliser les moyens de secours pour un usage autre que la lutte contre l'incendie.

Les installations électriques doivent être réalisées selon les règles de l'art et selon les normes et réglementations en vigueur. Elles doivent être contrôlées périodiquement comme prévu par le code du travail.

Les matériaux combustibles inutilisés, tels que les emballages vides, doivent être évacués le plus vite possible. Il est interdit de conserver des chiffons gras ou des déchets inflammables dans les récipients combustibles et non munis de couvercles ou ayant contenu des produits inflammables.

ARTICLE 32 – DÉGAGEMENTS DES ACCÈS

Toutes les voies d'accès aux différents bâtiments doivent être dégagées de façon à permettre l'intervention rapide du service de sécurité contre l'incendie.

Les bouches d'incendie et leurs abords, ainsi que les différents regards de visite, quelle que soit leur nature, doivent être dégagés et accessibles en permanence.

Dans les bâtiments et hangars, les accès aux robinets d'incendie armés, aux colonnes sèches, aux organes de commande des installations fixes de lutte contre l'incendie et, en général, à tous les moyens d'extinction doivent rester dégagés et accessibles en permanence.

Les marchandises et objets divers entreposés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments, ateliers, hangars, etc. doivent être rangés avec soin, de telle sorte qu'ils n'entravent pas la circulation et ne constituent pas un obstacle à la reconnaissance et à l'attaque d'un foyer d'incendie.

ARTICLE 33 – CHAUFFAGE

L'utilisation des poêles à combustibles liquides, solides ou gazeux est subordonnée à une autorisation préalable des services de l'aérodrome chargés de la sécurité et de la lutte contre l'incendie, qui fixent les directives de sécurité à respecter.

Les utilisateurs doivent veiller, avant de quitter les locaux, à ce que tous les appareils de chauffage soient éteints. Ils doivent s'assurer qu'aucun risque d'incendie n'est à craindre, en particulier avec les radiateurs ou matériels électriques.

ARTICLE 34 – CONDUITS DE FUMÉE

Les occupants sont tenus de procéder au moins une fois par an au ramonage de leurs installations.

Les cheminées des fourneaux des restaurants et des cantines doivent être ramonées mensuellement.

ARTICLE 35 – TRAVAUX PAR POINT CHAUD - PERMIS DE FEU

Les travaux par point chaud (*soudage, meulage, oxycoupage...*) ainsi que la production de flammes ou d'étincelles sont interdits sur l'aire de mouvement.

Sur le reste de l'emprise de l'aérodrome, ces travaux ne peuvent être effectués que sur un poste permanent de travail ou après accord du service Prévention Sécurité Santé qui délivre, le cas échéant, un permis de feu fixant les instructions de sécurité appropriées.

ARTICLE 36 – STOCKAGE DES PRODUITS INFLAMMABLES OU EXPLOSIFS

Le stockage des carburants et de tout autre produit inflammable ou volatile doit s'effectuer dans des citernes enterrées, après accord de l'exploitant d'aérodrome. Tout autre mode de stockage est subordonné à une autorisation des services de l'aérodrome chargés de la sécurité et de la lutte contre l'incendie.

Il est interdit de stocker de tels produits à moins de vingt-cinq mètres des limites de l'aire de mouvement des aéronefs.

Il est formellement interdit de constituer, à l'intérieur des baraques ou bâtiments provisoires, des dépôts de produits ou liquides inflammables tels qu'essence, benzine, etc. supérieurs à 10 litres au total.

Dans les locaux où les produits inflammables sont normalement utilisés (*ateliers de peinture, salles de nettoyage, ronéotypes...*), la quantité de ces produits admise est celle qui est nécessaire à une journée de travail.

Tous ces produits doivent être enfermés dans les bidons ou des boîtes métalliques hermétiques et placés en dehors de la pièce où ils sont normalement utilisés. Leur transvasement est interdit à l'intérieur de ces locaux.

Le stockage de produits explosifs est interdit dans les bâtiments recevant du public.

ARTICLE 37 – STOCKAGE DES PRODUITS ET MATÉRIELS DANGEREUX

Le stockage des produits et matériels dangereux doit être effectué dans les zones matérialisées à cet effet (*notamment dans les magasins de fret*) et dans les conditions qui leur sont applicables.

CHAPITRE II :

Précautions à prendre à l'égard des personnes, des aéronefs et des véhicules

ARTICLE 38 – INTERDICTION DE FUMER

Sans préjudice de la réglementation générale relative à l'interdiction de fumer dans les lieux publics, il est formellement interdit de fumer ou de faire usage de briquet ou d'allumettes :

- à moins de quinze mètres des aéronefs, camions citernes et soutes à essence ;
- sur la totalité de l'aire de mouvement (aires de trafic + aire de manœuvre) ;
- dans les hangars recevant des aéronefs ;
- dans la ZPNLA fret ;
- dans les ateliers où sont manipulées des matières inflammables.

Il est également interdit de jeter des cigarettes, allumettes ou débris enflammés sur les aires de stationnement des véhicules.

ARTICLE 39 – DÉGIVRAGE DES AÉRONEFS

Le dégivrage des aéronefs à l'aide de produits inflammables ne peut être effectué qu'après autorisation du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) de l'aérodrome.

ARTICLE 40 – AVITAILLEMENT DES AÉRONEFS EN CARBURANT

Les sociétés distributrices de carburant, les transporteurs aériens ainsi que leurs sous-traitants sont tenues de se conformer strictement aux règles de sécurité édictées notamment par les arrêtés :

- du 23 janvier 1980 « relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes » ;
- du 12 mai 1997 « relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public » (*arrêté « OPS 1 »*) ;
- du 23 septembre 1999 « relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public » (*arrêté « OPS 3 »*) ;
- du 12 décembre 2000 « relatif à l'avitaillement en carburant des aéronefs sur les aérodromes ».

Les véhicules et matériels (*téléphones, magnétomètres, émetteurs/récepteurs radio, groupes de parc...*) présents dans le périmètre de sécurité incendie (*défini dans l'arrêté du 23 janvier 1980*) pendant un avitaillement d'aéronef doivent être conformes aux règlements applicables aux matériels utilisables en atmosphère explosive.

Les matériels (*chaussures ferrées par exemple*) et méthodes (*traînement ou jet d'objets métalliques sur le sol...*) susceptibles de provoquer des étincelles sont interdits sur l'aire de mouvement.

TITRE V : PRESCRIPTIONS SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTALES – MESURES DE PROTECTION ET DE SECURITE

ARTICLE 41 – CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES

Les conditions dans lesquelles sont exercées les missions de contrôle sanitaire aux frontières en cas d'alerte épidémiologique sont définies par un protocole d'accord entre l'exploitant d'aérodrome et les administrations concernées.

ARTICLE 42 – DÉPOT ET ENLÈVEMENT DES ORDURES MÉNAGÈRES, DES DÉCHETS INDUSTRIELS ET DES MATIÈRES DE DÉCHARGE

Les déchets et leur élimination sont soumis aux dispositions du code de l'environnement.

Toute personne qui produit ou détient des déchets est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément à la réglementation en vigueur. L'exploitant d'aérodrome peut proposer aux entreprises ou organismes utilisateurs de la plate-forme un service de collecte des déchets qui peut donner lieu au paiement d'une redevance.

L'exploitant d'aérodrome fixe les règles concernant l'utilisation, le type et l'emplacement des conteneurs à déchets ainsi que la fréquence d'enlèvement des différents déchets.

Tout dépôt sauvage de déchets de quelque nature que ce soit ainsi que toute décharge brute de déchets sont interdits sur l'emprise de l'aérodrome.

Si des déchets sont abandonnés, déposés ou traités contrairement aux prescriptions du présent article, l'exploitant d'aérodrome fait procéder d'office à leur élimination aux frais du responsable, sans préjudice des sanctions encourues par ce dernier.

ARTICLE 43 – NETTOYAGE DES TOILETTES D'AVIONS

Le nettoyage des toilettes d'avions ne peut être effectué que par un organisme agréé par le préfet et autorisé par l'exploitant d'aérodrome à l'aide de véhicules spécialement aménagés à cet effet et dans les conditions exigées par la réglementation en vigueur.

ARTICLE 44 – REJET DES EAUX RÉSIDUAIRES

Les eaux résiduaires doivent être collectées et traitées dans les installations de l'aérodrome prévues à cet effet, conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 45 – ESSAIS MOTEURS

Les possibilités et limitations des essais moteurs des aéronefs sont fixées dans les mesures d'application du présent arrêté.

ARTICLE 46 – ENVIRONNEMENT, ENTRETIEN ET SÉCURITÉ

Tout stockage, manipulation ou utilisation de produit, toute activité susceptible de créer une gêne envers un tiers doit être faite conformément à la réglementation en vigueur dans le domaine de la protection de l'environnement.

Sur les aires de trafic, sont interdits :

- le lavage et l'entretien des véhicules ;
- toute vidange de véhicule ou d'engin et tout déversement de liquide (à l'exception des produits de dégivrage) ;
- l'épandage des corps gras ou des carburants.

Chaque entreprise participant au service d'assistance en escale doit veiller à ne pas laisser sur le poste de stationnement et ses abords d'objets ou de liquides répandus, même fortuitement, après son intervention. Dans le cas où il lui serait impossible, dans un délai raisonnable, de nettoyer ce poste, elle doit en informer sans attendre le poste de coordination technique (PCT). Les conteneurs et palettes doivent être stockés sur des emplacements où ils ne présentent pas de danger pendant l'exploitation des aéronefs (*effet de souffle des réacteurs notamment*). Ils doivent être arrimés sur des bâtis à conteneurs (*racks*). Les bouteilles de gaz doivent être stockées dans des abris fermés et prévus à cet effet. Il est interdit de nourrir des animaux errants sur l'aérodrome ou d'abandonner de la nourriture sur l'emprise de l'aérodrome.

ARTICLE 47 – MESURES DE PROTECTION DES PERSONNELS

Tous les personnels travaillant sur l'aérodrome doivent :

- avoir reçu une formation dans le domaine de la sécurité adaptée à leur emploi ;
 - être doté par leur employeur des équipements de sécurité adaptés (*chaussures, gants, équipements haute visibilité ...*).
- Les personnels travaillant sur les aires de trafic dans des zones exposées à des bruits d'intensité élevée doivent être dotés des équipements de protection prévus par les dispositions réglementaires.
- Les engins et équipements (*matériels de manutention ou de chantier, groupes de parc...*) utilisés sur les aires de trafic doivent être munis de silencieux et/ou de dispositifs permettant de limiter le bruit au niveau toléré par la réglementation du travail.

TITRE VI : CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE

ARTICLE 48 – AUTORISATION D'ACTIVITÉ

Aucune activité industrielle, commerciale ou artisanale ne peut être exercée sur l'emprise de l'aérodrome sans une autorisation délivrée par l'exploitant d'aérodrome. Ces activités peuvent donner lieu au paiement d'une redevance.

ARTICLE 49 – FIN D'ACTIVITÉ

L'exploitant d'aérodrome informe immédiatement les services de la PAF et de la GTA lorsqu'il est prévenu de la fin d'activité d'une entreprise occupant des locaux sur l'aérodrome.

Le responsable d'une entreprise travaillant du Côté Piste de l'aérodrome informe immédiatement l'exploitant d'aérodrome, la PAF et la GTA lorsque son entreprise cesse d'exercer dans cette zone.

TITRE VII : POLICE ADMINISTRATIVE GÉNÉRALE

ARTICLE 50 – INTERDICTIONS DIVERSES

Il est interdit :

- d'entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs d'accès au Côté Piste ;
- de laisser des objets entraver le fonctionnement des infrastructures, notamment les tapis à bagages ;
- de faciliter l'entrée au Côté Piste de personnes dépourvues des autorisations nécessaires ;
- d'actionner les systèmes d'ouverture des portes de secours en dehors des cas d'urgence et dans le cadre d'exceptions nécessaires pour les maintenances et les contrôles techniques réglementaires des dispositifs ;
- de gêner l'exploitation de l'aérodrome par des attroupements ;
- de gêner ou troubler le bon fonctionnement des contrôles de sûreté, notamment aux postes d'inspection filtrage ;
- de procéder à des prises de vue des installations de contrôle de sûreté, sauf autorisation expresse, selon le cas, de la PAF ou de la GTA ;
- de pénétrer ou de séjourner du Côté Piste de l'aérodrome avec des animaux, même s'ils ne sont pas en liberté ; toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux animaux transportés dans les aéronefs (*à condition qu'ils soient accompagnés et tenus en cage ou en sac*), ni aux animaux des services de sécurité autorisés, ni aux chiens guides d'aveugle ou d'assistance aux personnes handicapées ;
- de procéder à des quêtes, sollicitations, offres de service, distributions d'objets quelconques ou de prospectus, prises de vue commerciales, techniques ou de propagande, sur l'aérodrome, sauf autorisation spéciale délivrée par l'exploitant d'aérodrome après avis, selon le cas, de la PAF ou de la GTA.

Les agents assermentés à cet effet peuvent être chargés, sous le contrôle du service de police compétent, de l'application de l'arrêté préfectoral de police, en ce qui concerne le stationnement du CP ou sur les parties concédées du Côté Ville.

ARTICLE 51 – CONSERVATION DU DOMAINE DE L'AÉRODROME

Il est interdit d'effectuer des dégradations quelconques aux meubles ou immeubles du domaine de l'aérodrome, de mutiler les arbres, de marcher sur les gazons et massifs de fleurs, d'abandonner ou de jeter des papiers ou débris ailleurs que dans les réceptacles réservés à cet effet.

Il est interdit de gêner, d'entraver ou de neutraliser de quelque manière que ce soit, les procédures et moyens matériels destinés à assurer la sûreté du transport aérien et des installations aéroportuaires. Le présent arrêté ne fait pas obstacle, le cas échéant, à l'application de l'article L. 282-1 du code de l'aviation civile.

ARTICLE 52 – MESURES ANTIPOLLUTION

La mise en œuvre des matériels et équipements particulièrement bruyants, y compris les essais moteurs d'avions et le fonctionnement de moteurs auxiliaires, ainsi que toute activité susceptible de provoquer une pollution, sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

Tout stockage et ou utilisation de produit doit être fait conformément à la réglementation en vigueur dans le domaine de la protection de l'environnement.

ARTICLE 53 – FAUCHAGE ET CULTURE

A l'exception des services d'entretien de l'aérodrome, peuvent seuls procéder à des travaux de fauchage et de cultures les titulaires d'autorisations d'occupation temporaire de terrains, qui leur ont été accordées par l'exploitant d'aérodrome. Les plantations et cultures sont soumises à autorisation de l'exploitant d'aérodrome qui vérifie notamment leur compatibilité avec la politique de prévention contre le péril animalier.

La pénétration du Côté Piste pour des travaux de fauchage ou de culture est soumise à l'autorisation préalable du service de la navigation aérienne.

ARTICLE 54 – EXERCICE DE LA CHASSE

L'exercice de la chasse dans l'enceinte de l'aérodrome est strictement interdit, à l'exception des actes effectués dans le cadre de la lutte contre le péril animalier. A cette fin, la DSAC CE peut organiser la chasse d'animaux non protégés présentant un danger pour la navigation aérienne et la circulation au sol.

ARTICLE 55 – STOCKAGE DE MATÉRIAUX ET IMPLANTATION DE BÂTIMENTS

Tout stockage de matériel et d'objets divers, notamment les stockages volumineux de matériaux, les implantations de baraques ou abris sont interdits, sauf autorisation écrite de l'exploitant d'aérodrome après avis technique de la DSAC CE (ou son représentant).

Si l'autorisation est retirée ou dès que sa durée a pris fin, le bénéficiaire doit procéder à l'enlèvement des matériaux, objets, baraques ou abris, selon les prescriptions et dans les délais qui lui ont été impartis.

ARTICLE 56 – CONDITIONS D'USAGE DES INSTALLATIONS

L'exploitant d'aérodrome doit publier les conditions d'usage des installations et notamment rappeler aux usagers les limites de responsabilité de chacun tant par des affiches apposées dans les lieux appropriés que par des dispositions insérées dans les contrats d'occupation.

Les dommages causés aux usagers à l'occasion de la circulation et du stationnement des personnes, des véhicules, des engins, des matériels et des marchandises peuvent ouvrir droit à réparation selon le régime de responsabilité dont ils relèvent.

TITRE VIII : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PÉNALES

ARTICLE 57 – CONSTATATIONS DES MANQUEMENTS ET INFRACTIONS - SANCTIONS

Les manquements et les infractions aux dispositions du présent arrêté, ainsi qu'à ses mesures particulières d'application, font l'objet de constats ou de procès-verbaux qui sont transmis selon le cas au préfet aux fins d'instruction ou au procureur de la République aux fins de poursuite.

Les manquements et infractions aux dispositions du présent arrêté sont relevés par les agents civils et militaires énumérés à l'article R.217-2 du code de l'aviation civile.

Les fonctionnaires de la police aux frontières, les fonctionnaires et agents de la direction générale de l'aviation civile, les militaires de la gendarmerie des transports aériens, ainsi que les fonctionnaires des douanes dans les domaines relevant de leur compétence, sont chargés de la police sur l'aérodrome. Ils ont qualité pour se faire présenter tout titre d'accès et de circulation du Côté Piste et pour retirer sur-le-champ les titres périmés que leurs titulaires n'auraient pas restitués.

Les articles R.217-1 à R.217-3 et R.282-1 du code de l'aviation civile fixent les montants maximum des sanctions administratives applicables à l'encontre des personnes morales et des personnes physiques, la procédure générale et la procédure simplifiée selon les cas, la procédure de notification des amendes et suspension ainsi que les sanctions pénales applicables.

ARTICLE 58 – CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES VÉHICULES DU CÔTÉ PISTE - SANCTIONS

Outre les sanctions prévues à l'article précédent, toute infraction aux règles de circulation et de stationnement du CP de l'aérodrome, constatée par les services de la navigation aérienne ou la gendarmerie des transports aériens, peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation de conduire mentionnée à l'article 21 du présent arrêté.

TITRE IX : DISPOSITIONS SPÉCIALES

ARTICLE 59 – ABROGATION DES ARRÊTÉS PRÉCÉDENTS

L'arrêté préfectoral n° 09-3811 du 09 Juillet 2009 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est abrogé.

ARTICLE 60 – PUBLICATION

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Rhône et affiché, avec les plans annexés, sur l'aérodrome ainsi que dans les mairies des communes limitrophes.

ARTICLE 61 – EXÉCUTION

- Le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est ;
 - le directeur départemental de l'équipement du Rhône ;
 - le directeur zonal de la police aux frontières ;
 - le directeur départemental de la sécurité publique ;
 - le directeur du service interrégional des douanes et des droits indirects ;
 - le commandant du groupement de gendarmerie du Rhône ;
 - le commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Lyon Saint-Exupéry ;
 - le président du directoire de la société Aéroports de Lyon ;
- sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Ampliation est faite par l'exploitant d'aérodrome aux maires de :

- Colombier Saugnieu,
- Genas,
- Saint Bonnet de Mure,
- Saint Laurent de Mure,
- Janneyrias,
- Pusignan.

Pour le préfet du Rhône et par délégation,
le préfet délégué pour la défense et la sécurité,
Olivier MAGNAVAL.