



PREFECTURE DE LA REGION RHONE-ALPES ET DU DEPARTEMENT DU RHONE

**ARRETE PREFECTORAL N ° PDDS2019062702**  
**relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry**

LE PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE SUD-EST,

PREFET DE LA REGION RHONE-ALPES,

PREFET DU DEPARTEMENT DU RHONE,

Officier de la Légion d'honneur,

Officier de l'Ordre national du mérite,

Vu le règlement (CE) n° 300/2008 du parlement européen et du conseil du 11 mars 2008 définissant des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et ses règlements et décisions de mise en œuvre,

Vu le règlement (CE) 562/2006 du 15 mars 2006 établissant un Code communautaire relatif au régime de franchissement des personnes,

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,

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,

Vu le code des transports,

Vu le code de l'aviation civile,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de la route,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code pénal,

Vu le code des douanes,

Vu le code la santé publique,

Vu la loi n° 72-1138 du 22 décembre 1972 relative à la compétence territoriale du ministère public et des juridictions répressives sur certains aérodromes,

Vu le décret n° 74-78 du 1er février 1974 relatif aux attributions des préfets en matière de maintien de l'ordre sur certains aérodromes,

- Vu le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'Etat et portant approbation du cahier des charges type applicable aux concessions accordées par l'Etat,
- Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements,
- Vu l'arrêté du 23 janvier 1980 modifié relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes,
- Vu l'arrêté du 25 juin 1980 modifié par l'arrêté du 13 juin 2017, relatif à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public,
- Vu l'arrêté du 20 avril 1998 portant ouverture des aérodromes au trafic aérien international,
- Vu l'arrêté du 7 janvier 2000 relatif à la répartition des missions de sécurité et de paix publiques entre la police nationale et la gendarmerie nationale sur l'emprise des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique,
- Vu l'arrêté du 12 décembre 2000 relatif à l'avitaillement en carburant des aéronefs sur les aérodromes,
- Vu l'arrêté du 2 novembre 2006 relatif aux mesures de sûreté du transport aérien,
- Vu l'arrêté du 2 mars 2007 autorisant le transfert de la concession des aérodromes de Lyon Saint-Exupéry et Lyon-Bron à la société Aéroports de Lyon,
- Vu l'arrêté du 11 mai 2007 modifiant la concession des aérodromes de Lyon Saint-Exupéry et de Lyon-Bron,
- Vu l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile,
- Vu l'arrêté du 27 juin 2017 portant agrément d'un certificat de qualification professionnelle relatif aux activités de sûreté aéroportuaire,
- Vu la décision du ministre de l'équipement, des transports et du logement du 11 janvier 2000 relative au changement de dénomination de l'aérodrome de Lyon-Satolas en Lyon Saint-Exupéry,
- Vu la circulaire du 14 mai 2010 relative à la délivrance de titres de circulation des personnes dans la zone réservée des aérodromes,
- Vu la circulaire 96-14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier,
- Vu le guide méthodologique DGAC du 10 février 2014, relatif aux modalités de surveillance et de rondes réalisées par les exploitants d'aérodrome ou les occupants côté piste de lieux privés,
- Vu l'avis du comité opérationnel de sûreté de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry,
- Vu l'avis de la directrice de la sécurité de l'aviation civile Centre Est,
- Vu l'avis du directeur zonal Sud-est de la Police aux Frontières,
- Vu l'avis du commandant de compagnie de la Gendarmerie de Transports Aériens de Lyon
- Vu l'avis du directeur interrégional des douanes Centre Est,
- Vu l'avis du président du directoire de la société Aéroports de Lyon, concessionnaire de l'aéroport,
- Vu l'avis de l'officier général de la zone de défense Sud-est,
- Sur proposition de la directrice de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est,

**Arrête :**

**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 et la sécurité 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 213.1.6 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**

ADS	Agent De Sûreté
AIM	Arrêté interministériel
AIP	Aeronautical Information Publication (publications d'information aéronautique)
BGTA	Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens
CE	Commission Européenne
CLS	Comité Local de Sûreté aéroportuaire
COS	Comité Opérationnel de Sûreté
CP	Côté Piste
CV	Côté Ville
DSAC-CE	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est
DDT	Direction Départementale des Territoires
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
EDP	Engin de déplacement personnel
GTA	Gendarmerie des Transports Aériens
I/F	Inspection / Filtrage
PAF	Police Aux Frontières
PCZSAR	Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé
PIF	Poste d'Inspection Filtrage
PARIF	Poste d'Accès Routier et d'Inspection Filtrage
RX	Equipement d'imagerie radioscopique classique
SNA-CE	Service de la Navigation Aérienne Centre-Est
SPAFA	Service de la Police aux Frontières Aéroportuaire
SSLIA	Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs
ZPNLA	Zone Publique Non Librement Accessible
ZSAR	Zone de Sûreté à Accès Réglementé

## Sommaire

TITRE Ier PORTANT SUR LA SURETE DE L'A VIATION CIVILE.....	8
Chapitre Ier : DELIMITATION PHYSIQUE DES ZONES ET STATUTS SURETE .....	8
ARTICLE 1er – ZONES CONSTITUANT L'AÉRODROME .....	8
ARTICLE 2 – DESCRIPTION PHYSIQUE DE LA ZONE COTE VILLE .....	8
ARTICLE 2-1 – CÔTÉ VILLE – HORS ZPNLA .....	8
ARTICLE 2-2 COTE VILLE - ZPLNA .....	8
ARTICLE 3 – DESCRIPTION DE LA ZONE CÔTE PISTE .....	9
ARTICLE 3-1 – INSTALLATIONS AERONAUTIQUES .....	9
ARTICLE 3-2 –DECLASSEMENT D'UNE PARTIE DE LA PCZSAR.....	9
ARTICLE 3-3 –ZONES ET SECTEURS .....	11
Chapitre II : MESURES GENERALES DE SURETE.....	13
ARTICLE 4 – MESURES DE SURVEILLANCE GENERALE.....	13
ARTICLE 4-1 – SURVEILLANCE DE L'AERODROME .....	13
ARTICLE 4-2 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE COMMUNES A L'EXPLOITANT D'AERODROME, AUX OCCUPANTS DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF ET AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN .....	13
ARTICLE 4-3 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A TOUTES LES ENTREPRISES OCCUPANT A TITRE EXCLUSIF DES LOCAUX DANS LA PARTIE CRITIQUE DE LA ZONE DE SURETE A ACCES REGLEMENTE (PCZSAR) .....	13
ARTICLE 4-4 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A L'EXPLOITANT D'AERODROME.....	14
ARTICLE 4-5 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A CERTAINS OCCUPANTS DESIGNES DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF (LUE).....	14
ARTICLE 5 – MESURES DE VIGILANCE GENERALE .....	14
Chapitre III : CONDITIONS D'ACCES, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES PERSONNES ET DES VEHICULES EN COTE VILLE.....	15
ARTICLE 6 – CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE VILLE .....	15
ARTICLE 7 – CIRCULATION DES PERSONNES EN ZPLNA DU COTE VILLE.....	15
ARTICLE 8 – CONDITIONS GENERALES DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE.....	15
ARTICLE 8-1 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VÉHICULES .....	15
ARTICLE 8-2 – CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE.....	15
ARTICLE 9 – CONDITIONS D'ACCÈS ET DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES DANS LES ZPNLA .....	16
Chapitre IV : ACCES ET CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE PISTE .....	17
ARTICLE 10 – POINTS DE PASSAGE ENTRE LES ZONES COTE VILLE ET COTE PISTE .....	17
ARTICLE 11 – PERSONNES AUTORISÉES À CIRCULER EN PCZSAR .....	17
Chapitre V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE.....	19
ARTICLE 12 – CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS DES VEHICULES AU CÔTÉ PISTE.....	19
ARTICLE 13– INSPECTION FILTRAGE A L'ENTREE DE LA PCZSAR .....	19
ARTICLE 13-1 – GENERALITES .....	19
ARTICLE 13-2 – EXEMPTION DE CONTROLE D'ACCES ET D'INSPECTION FILTRAGE EN PCZSA... 19	19
Chapitre VI : ACCES ET STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET AUTRES OBJETS OU MARCHANDISES EN COTE PISTE .....	20
TITRE II PORTANT SUR LA SECURITE DE L'A VIATION CIVILE .....	21
Chapitre I : SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE.....	21
Chapitre II : ZONES ACCESSIBLES AU STATIONNEMENT ET A LA CIRCULATION DES AERONEFS .....	21
Chapitre III : DISPOSITIONS APPLICABLES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT, EN PLUS DE CELLES QUI SONT EDICTEES PAR LA REGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION AERIENNE .....	21
ARTICLE 14 – ESSAIS MOTEURS .....	21
ARTICLE 15 – MESURES ANTIPOLLUTION .....	21
ARTICLE 16 – DEPLACEMENT DES AÉRONEFS EN AIRE DE MOUVEMENT .....	21
Chapitre IV : MESURES GENERALES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET DE SAUVEGARDE DES PERSONNES ET DES BIENS .....	22
ARTICE 17 – PROTECTION DES BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS .....	22
ARTICLE 18 – DÉGAGEMENTS DES ACCÈS .....	22
ARTICLE 19 – CHAUFFAGE.....	22
ARTICLE 20 – INTERDICTION DE FUMER.....	22
ARTICLE 21 – DÉGIVRAGE DES AÉRONEFS .....	23
ARTICLE 22 – A VITAILLEMENT DES AÉRONEFS EN CARBURANT .....	23

ARTICLE 23 – MESURES DE PROTECTION DES PERSONNELS .....	23
ARTICLE 24 – TRAVAUX PAR POINT CHAUD - PERMIS DE FEU .....	23
ARTICLE 25 – CONDUITS DE FUMÉE .....	23
Chapitre V : PRESCRIPTIONS SANITAIRES .....	24
ARTICLE 26 – CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES .....	24
ARTICLE 27 – DÉPOT ET ENLÈVEMENT DES ORDURES MÉNAGÈRES, DES DÉCHETS INDUSTRIELS ET DES MATIÈRES DE DÉCHARGE .....	24
ARTICLE 28 – NETTOYAGE DES TOILETTES D’AVIONS .....	24
ARTICLE 29 – REJET DES EAUX RÉSIDUAIRES .....	24
ARTICLE 30 – ENVIRONNEMENT, ENTRETIEN ET SÉCURITÉ .....	24
Chapitre VI : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA GARDE ET A LA CONSERVATION DES AERONEFS, VEHICULES, MATERIELS ET MARCHANDISES UTILISANT LA PLATE-FORME OU LES INSTALLATIONS DE L’AERODROME .....	26
ARTICLE 31 – CONSERVATION DU DOMAINE DE L’AÉRODROME .....	26
ARTICLE 32 – FAUCHAGE ET CULTURE .....	26
ARTICLE 33 – EXERCICE DE LA CHASSE .....	26
Chapitre VII : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA CONDUITE, A LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES VEHICULES EN ZONE COTE PISTE .....	27
ARTICLE 34 – ACCES DES VEHICULES .....	27
ARTICLE 34-1 – ACCES DES VEHICULES EN AIRE DE TRAFIC .....	27
ARTICLE 34-2 – ACCÈS DES VEHICULES EN AIRE DE MANOEUVRE .....	27
ARTICLE 35 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT EN COTE PISTE .....	27
ARTICLE 35-1 – CONDITIONS GENERALES DE CIRCULATION EN CP .....	27
ARTICLE 35-2 – REGLES COMPLEMENTAIRES EN AIRE DE TRAFIC .....	28
ARTICLE 35-3 - REGLES COMPLEMENTAIRES EN AIRE DE MANOEUVRE .....	28
ARTICLE 35-4 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VÉHICULES « HORS GABARIT » .....	29
ARTICLE 36 – AUTORISATION DE CONDUIRE UN VÉHICULE EN COTE PISTE .....	29
ARTICLE 36-1 – AUTORISATION DE CONDUITE EN AIRE DE TRAFIC .....	29
ARTICLE 36-2 – AUTORISATION DE CONDUITE EN AIRE DE MANOEUVRE .....	29
ARTICLE 37 – CIRCULATION DES ENGINS DE DEPLACEMENT PERSONNELS (EDP) ET VELOS EN CP .....	29
CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS APPLICABLES AU STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET DE MANIERE GENERALE DE TOUT OBJET OU MARCHANDISE .....	30
ARTICLE 38 – STOCKAGE DE MATÉRIAUX ET IMPLANTATION DE BÂTIMENTS .....	30
ARTICLE 39 – STOCKAGE DES PRODUITS INFLAMMABLES OU EXPLOSIFS .....	30
ARTICLE 40 – STOCKAGE DES PRODUITS ET MATÉRIELS DANGEREUX .....	30
ARTICLE 41 – GESTION DES OBJETS TROUVES .....	30
TITRE III : MESURES COMPLEMENTAIRES DE POLICE D’AERODROME .....	31
ARTICLE 42 – CIRCULATION DANS LES SECTEURS SOUS CONTRÔLE DE FRONTIÈRE .....	31
ARTICLE 42-1 – INFRASTRUCTURES .....	31
ARTICLE 42-2 – CHEMINEMENTS DES PASSAGERS ET EQUIPAGES .....	31
ARTICLE 43 – CONDITIONS D’USAGE DES INSTALLATIONS .....	32
ARTICLE 44 – INTERDICTIONS DIVERSES .....	32
ARTICLE 45 – SURVEILLANCE DES EFFETS PERSONNELS EN COTE VILLE .....	32
TITRE IV : CONDITIONS D’EXPLOITATION COMMERCIALE .....	33
ARTICLE 46 – EXPLOITATION SOUS CHANTIER .....	33
ARTICLE 47 – AUTORISATION D’ACTIVITÉ .....	33
ARTICLE 48 – FIN D’ACTIVITÉ .....	33
TITRE V : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES .....	34
ARTICLE 49 – CONSTATATIONS DES MANQUEMENTS ET INFRACTIONS – SANCTIONS .....	34
ARTICLE 50 – CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES VÉHICULES DU CÔTÉ PISTE - SANCTIONS .....	34
TITRE VI : DISPOSITIONS FINALES .....	35
ARTICLE 51 – ABROGATION DES ARRÊTÉS PRÉCÉDENTS .....	35
ARTICLE 52 – PUBLICATION .....	35
ARTICLE 53 – EXÉCUTION .....	35

## **Liste des annexes**

Annexe 0.1	PLAN DE REPERAGE DE MASSE ZONES AEROGARES
Annexe 0.2	PLAN DE REPERAGE DE MASSE ZONES HORS AEROGARES
Annexe 1	PLAN DE MASSE GENERALE
Annexe 2	PLAN DES TOITURES AEROGARES
Annexe 3	PLAN DE MASSE DE LA ZONE PSIG/SNA-CE/SSLIA
Annexe 4	PLAN DE MASSE DE LA ZONE AIRE ALPHA
Annexe 5	PLAN DE MASSE DE LA ZONE CATERING/MOYENS GENERAUX
Annexe 6	PLAN DE MASSE DE LA ZONE FRET NORD
Annexe 7	PLAN DE MASSE DE LA ZONE FRET SUD
Annexe 8	PLAN TERMINAL 2 NIVEAU REZ DE CHAUSSEE
Annexe 9	PLAN TERMINAL 2 NIVEAU 1
Annexe 10	PLAN BATIMENT CENTRAL NIVEAU REZ DE CHAUSSEE
Annexe 11	PLAN BATIMENT CENTRAL NIVEAU 1
Annexe 12	PLAN BATIMENT CENTRAL NIVEAU 2
Annexe 13	PLAN TERMINAL 1 HALL A NIVEAU REZ DE CHAUSSEE
Annexe 14	PLAN TERMINAL 1 HALL A NIVEAU 1
Annexe 15	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU SOUS SOL
Annexe 16	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU REZ DE CHAUSSEE BAS
Annexe 17	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU REZ DE CHAUSSEE
Annexe 18	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU ENTRESOL
Annexe 19	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU 1
Annexe 20	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU 2

## **TITRE Ier PORTANT SUR LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE**

Les dispositions ci-après sont prises en application de l'article R.213-1-5 du code de l'aviation civile.

### **Chapitre 1er : DELIMITATION PHYSIQUE DES ZONES ET STATUTS SURETE**

#### **ARTICLE 1er – ZONES CONSTITUANT L'AÉRODROME**

L'emprise du domaine public aéronautique de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est constituée de l'ensemble des terrains nécessaires à son activité qui est divisé en deux zones :

- une zone « Côté Piste » (CP), qui est une zone d'accès réglementé soumise à des règles particulières ;
- 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.

La séparation entre la zone Côté Ville et la zone Côté Piste est matérialisée sur toute sa périphérie par une clôture, par des bâtiments ou un cloisonnement à l'intérieur de ces bâtiments et est identifiable par une signalisation appropriée. Le type de clôture est défini après avis des services compétents de l'Etat locaux.

La construction de bâtiments, la transformation des bâtiments existants qui sont en limite entre la zone Côté Ville et la zone Côté Piste, les aménagements éventuels des accès ou des clôtures ainsi que toute modification, même momentanée, de ceux-ci sont soumis à l'accord préalable des services compétents de l'Etat locaux.

L'exploitant de l'aérodrome contrôle régulièrement l'intégrité de la clôture et prend immédiatement les mesures nécessaires pour remédier aux défauts constatés.

Les limites du CP et du CV figurent sur les plans annexés.

#### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION PHYSIQUE DE LA ZONE COTE VILLE**

##### **ARTICLE 2-1 – 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 2-2 et 3.

Les limites de cette zone figurent sur les plans annexés.

##### **ARTICLE 2-2 COTE VILLE - ZPLNA**

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

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

Ces zones sont clôturées. Elles comportent des accès fermés et/ou sous surveillance constante.



## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DE LA ZONE CÔTE PISTE**

### **ARTICLE 3-1 – INSTALLATIONS AERONAUTIQUES**

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 et la sécurité de l'aviation civile.

Il est constitué exclusivement par du « Côté Piste simple », correspondant aux files d'attente aux postes d'inspection filtrage lorsqu'ils sont ouverts, et par la partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé (PCZSAR), correspondant au reste du Côté Piste.

Cette PCZSAR comprend donc :

- l'aire de mouvement des aéronefs ;
- les parties des aéroports passagers en aval des PIF ;
- des installations techniques ;
- certaines terrasses panoramiques.

#### 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 ;
- l'aire de trafic (postes de stationnement et leurs accès) ;
- les surfaces encloses par ces ouvrages.

#### Parties des aéroports et installations en aval des PIF

Elles comprennent notamment :

- les salles d'embarquement, de débarquement et de transit des passagers ;
- 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 ;
- les bâtiments abritant le SSLIA ;
- 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.

### **ARTICLE 3-2 –DECLASSEMENT D'UNE PARTIE DE LA PCZSAR**

Les limites de la PCZSAR sont susceptibles d'être modifiées temporairement dans le cadre d'événements particuliers sur l'aéroport, sur demande de l'exploitant d'aérodrome après accord des services de l'Etat ou, sur décision des services de l'Etat après avoir informé l'exploitant d'aérodrome. Dans un tel cas, la partie ainsi modifiée fait l'objet d'une stérilisation préalablement à son reclassement en PCZSAR.

Dans le cadre d'événements exceptionnels, le changement de zonage fait l'objet d'un arrêté préfectoral modificatif selon les modalités fixées par ce dernier.

Dans le cadre d'événements à caractère répétitif, notamment lors de la Sainte Barbe, d'une utilisation particulière du salon d'honneur ou de la salle transit, les conditions et modalités de classement/déclassement sont définies ci-dessous.

L'exploitant d'aérodrome a la possibilité de demander l'activation de ces modalités, pour une date et un créneau horaire dûment définis en accord entre l'exploitant d'aérodrome et les SCE.

La demande doit s'effectuer a minima trois jours ouvrés avant l'activation et doit faire l'objet d'un accord écrit de la DSAC-CE aux fins de validation.

#### ***a/Salle transit***

La salle de transit de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry située au deuxième étage du bâtiment central est déclassée de côté piste PCZSAR en côté ville. Tous les accès de cette salle vers les aéroports du Terminal 1 Hall 1 sont, pendant la période de déclassement, fermés. A l'issue de la période, la zone déclassée fait sans

délai l'objet d'une fouille de sûreté minutieuse et complète par des agents de sûreté sous la responsabilité d'Aéroports de Lyon, avant de retrouver son statut opérationnel de côté piste PCZSAR.

### ***b/Festivités de la Sainte Barbe***

A l'occasion de la cérémonie de la Sainte Barbe, les mesures de sûreté applicables sur l'emprise de la caserne SSLIA de l'aérodrome sont adaptées de la manière suivante :

- une partie de la caserne ainsi que du terrain la jouxtant sont déclassés du statut PCZSAR en zone publique non librement accessible (ZPNLA) pendant la cérémonie. Cette ZPNLA est nommée « ZPNLA Sainte Barbe » ;
- les personnes invitées à la cérémonie accèdent par l'entrée privative du SSLIA, seul accès utilisable entre le côté ville et la ZPNLA Sainte Barbe ;
- elles peuvent accéder aux lieux de la manifestation en étant munies d'une pièce d'identité ou d'un titre de circulation aéroportuaire valide sur l'aérodrome, mais sous réserve de faire partie de la liste des invités ;
- les participants à la cérémonie doivent rester à l'intérieur de la ZPNLA Sainte Barbe, délimitée pour l'occasion au moyen de barrières « Héras » (ils peuvent librement ressortir par l'accès utilisé pour leur entrée) ;
- cette zone doit rester sous la surveillance d'un service d'ordre adapté, à la charge de l'exploitant d'aérodrome, afin d'empêcher toute sortie intempestive de cette zone vers la PCZSAR par des personnes non autorisées. Tout franchissement de la limite ZPNLA Sainte Barbe/PCZSAR dans cette zone doit être exclusivement motivé par des besoins de service. Les personnels concernés sont alors soumis à un contrôle d'accès et à une inspection filtrage par des agents de sûreté spécialement mis en place par l'exploitant d'aérodrome (ces dispositions ne s'appliquent pas aux personnels des services de secours dans le cadre du déclenchement d'une mission urgente de secours) ;
- à l'issue de la cérémonie, la zone déclassée fait l'objet d'une fouille de sûreté minutieuse et complète par des agents de sûreté avant de retrouver son statut de PCZSAR.

Par ailleurs, pendant toute la durée de la cérémonie, les moyens d'intervention du SSLIA doivent être positionnés en PCZSAR, à l'extérieur de la zone occupée par les invités et les personnels SSLIA de service doivent rester prêts à intervenir.

En cas d'accident d'aéronef, la caserne ainsi que le parking situé en Côté Ville doivent être libérés dans les plus brefs délais.

### ***c/Salon d'honneur***

Le salon d'honneur de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry situé au rez-de-chaussée du bâtiment central peut être classée de côté ville-ZPNLA en côté piste PCZSAR. Le SPAFA a la possibilité de l'activer, sous sa responsabilité, notamment dans les cas de traitement de voyages officiels. Tous les accès de ce salon vers l'aire de trafic ainsi que ceux depuis le CV sont, pendant la période de classement, placés sous la responsabilité du SPAFA. Préalablement à son classement en statut PCZSAR, la zone classée fait l'objet d'une fouille de sûreté minutieuse et complète.

## ARTICLE 3-3 –ZONES ET SECTEURS

### *a/ Les secteurs de sûreté*

A l'intérieur de la PCZSAR, 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, des zones de convoyeurs à l'arrivée des bagages de soute en amont des guillotines des tapis d'injection des bagages, 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 à venir en porte d'embarquement, depuis l'extérieur de l'aérogare en Côté Piste, dans le cadre d'opérations liées à l'exploitation d'un vol. Elles doivent 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).

### *b/ Les secteurs fonctionnels*

En dehors des secteurs de sûreté, le CP comprend également des secteurs fonctionnels définis pour des impératifs de sûreté, de sécurité ou d'exploitation et dont l'accès n'est autorisé qu'à un nombre réduit de personnes et de véhicules :

- secteur « TRA » : aire 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 ;
- secteur « SVC » : route de service périphérique, le long des clôtures, cheminant du nord de l'aire de stationnement « novembre » jusqu'au sud de l'aire de stationnement « mike », par la partie Est de l'aérodrome ;

Un véhicule possédant une autorisation incluant les cinq secteurs fonctionnels précités se verra attribuer une mention incluant des étoiles.

Ces secteurs sont définis sur les plans joints en annexe.

***c/ Les lieux à usage exclusif (LUE)***

A l'intérieur de la PCZSAR, Il est défini deux LUE :

- HOP MAINTENANCE (HPM) ;
- LYON AIR TRAITEUR (LAT).

## ***Chapitre II : MESURES GENERALES DE SURETE***

### **ARTICLE 4 – MESURES DE SURVEILLANCE GENERALE**

#### **ARTICLE 4-1 – SURVEILLANCE DE L’AERODROME**

Conformément au point 1.5 de l’annexe au règlement (CE) n°300/2008 du Parlement Européen et du Conseil, les aéroports et les zones contigües auxquelles le public a accès font l’objet d’une surveillance, de rondes et d’autres contrôles physiques afin de détecter tout comportement suspect et de repérer les points vulnérables qui pourraient être exploités pour mener à bien des actes d’intervention illicite, et afin de dissuader toute personne de procéder à de tels actes.

La surveillance, les rondes et les autres contrôles physiques sont mis en œuvre par l’exploitant de l’aérodrome, les occupants de lieux à usage exclusif (LUE) et les transporteurs aériens, sans préjudice des règles de sécurité contenues au Titre II du présent arrêté et des mesures particulières d’application.

Les éléments figurant à l’intégralité de l’article 4 pourront être révisés en cas d’évolutions notables de l’activité de l’aérodrome ou de l’évaluation de la menace. En cas de travaux impactant le niveau de sûreté de la plateforme, des mesures complémentaires pourront être imposées par arrêté préfectoral spécifique à diffusion restreinte.

#### **ARTICLE 4-2 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE COMMUNES A L’EXPLOITANT D’AERODROME, AUX OCCUPANTS DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF ET AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN**

L’organisation et les moyens mis en œuvre pour se conformer aux obligations imposées par le présent arrêté sont décrits dans le programme de sûreté des opérateurs concernés. Ceci concerne notamment le système de surveillance choisi et le cas échéant les : composition, fréquence et organisation des rondes ou patrouilles.

Les personnels affectés aux tâches de surveillance doivent être conscients de leur responsabilité en la matière et respecter les dispositions réglementaires applicables en termes de formation et de certification.

La surveillance et les rondes ne doivent pas suivre un schéma prévisible. La validité des titres d’accès et des laissez-passer des véhicules est contrôlée par sondage.

Les rondes ou patrouilles sont tracées. Elles sont répertoriées sur un document ou figurent sur la main courante relative aux accès. Les mentions suivantes sont enregistrées : le nom du ou des agents en charge de la ronde, l’objet, la date et l’heure de début, la date et l’heure de fin, la ou les zones concernées et éventuellement les faits marquants observés lors de la ronde.

Les temps à consacrer au contrôle des titres de circulation et au contrôle des laissez-passer de véhicules peuvent être cumulés pour obtenir un temps de mission global. Les personnels effectuant ces patrouilles peuvent effectuer ces deux missions lors de la même patrouille.

La détection d’une anomalie au cours des opérations de surveillance fait l’objet d’un signalement immédiat aux SCE. L’entreprise concernée indique dans la mesure du possible aux SCE la position de la personne ou du véhicule en infraction, la nature de l’anomalie repérée sur la frontière.

En cas de détection de la présence d’une personne n’ayant pas été soumise aux mesures d’inspection/filtrage réglementaire, la zone contaminée doit faire l’objet d’une fouille de sûreté par l’entité responsable de la zone contaminée.

#### **ARTICLE 4-3 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A TOUTES LES ENTREPRISES OCCUPANT A TITRE EXCLUSIF DES LOCAUX DANS LA PARTIE CRITIQUE DE LA ZONE DE SURETE A ACCES REGLEMENTE (PCZSAR)**

Les entreprises qui occupent à titre exclusif en PCZSAR des bureaux, des entrepôts, des zones de stationnement ou d’autres locaux, imposent à leurs personnels et sur toute l’étendue de ces lieux, une obligation de « vigilance ». Les employés de ces entreprises sont invités par celles-ci à s’inquiéter et à référer à leur hiérarchie de la présence dans leurs locaux d’une personne non munie d’un titre de circulation aéroportuaire visible, ou non accompagnée par une personne de l’entreprise, ou porteuse d’un titre non conforme. Cette obligation concerne également la surveillance des laissez-passer de véhicules, lorsque pertinent.

Cette obligation de vigilance ne donne pas lieu à une traçabilité.

Cette obligation s'applique également à l'exploitant d'aérodrome et aux occupants de lieux à usage exclusif concernés par l'article 4-5.

#### **ARTICLE 4-4 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A L'EXPLOITANT D'AERODROME**

Ces dispositions figurent à l'article 2 de l'arrêté préfectoral à diffusion restreinte détaillant les modalités de mise en œuvre des mesures de surveillance sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry.

#### **ARTICLE 4-5 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A CERTAINS OCCUPANTS DESIGNES DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF (LUE)**

Ces dispositions concernent les entreprises LYON AIR TRAITEUR et HOP MAINTENANCE et figurent à l'article 3 de l'arrêté préfectoral à diffusion restreinte détaillant les modalités de mise en œuvre des mesures de surveillance sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry.

#### **ARTICLE 5 – MESURES DE VIGILANCE GENERALE**

Le personnel qui constate qu'un individu est présent en PCZSAR, en dehors du secteur P, sans porter de façon apparente une autorisation désignée à l'article 10 du présent arrêté et valide pour le secteur où il se trouve le lui fait remarquer s'il le connaît ou le signale à l'exploitant d'aérodrome ou aux SCE.

Tout occupant ou utilisateur du Côté Piste est tenu de :

- s'assurer qu'il ne favorise pas la pénétration en PCZSAR de toute personne non autorisée, notamment en attendant la fermeture d'un accès en cas de sortie du CP ;
- ne pas disposer de part et d'autres (minimum deux mètres) de la ligne frontière CV/CP tout objet favorisant le franchissement de cette même frontière ;
- ne pas laisser d'encombrants ou végétaux en CP non nécessaires à l'activité de l'aérodrome et pouvant permettre à une personne malveillante de s'y dissimuler.

### ***Chapitre III : CONDITIONS D'ACCES, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES PERSONNES ET DES VEHICULES EN COTE VILLE***

#### **ARTICLE 6 – CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE 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 sûreté, à la douane, à la sécurité ou à l'exploitation, par l'autorité préfectorale sur proposition de la direction régionale des douanes, de la direction zonale de la police aux frontières, de la DSAC-CE ou de l'exploitant d'aérodrome.

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

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 7 – CIRCULATION DES PERSONNES EN ZPLNA DU COTE VILLE**

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 8 – CONDITIONS GENERALES DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE**

##### **ARTICLE 8-1 – 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 en CV, 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 au Titre II du présent arrêté.

##### **ARTICLE 8-2 – CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE**

Sont fixés par arrêté préfectoral de police spécifique portant sur les mesures de police de stationnement sur l'aérodrome en CV, sur proposition conjointe de la DDT et de l'exploitant d'aérodrome, après consultation 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.

**ARTICLE 9 – CONDITIONS D’ACCÈS ET DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES  
DANS LES ZPNLA**

Les dispositions décrites à l’article précédent sont applicables aux ZPNLA. Les modalités particulières d’accès des véhicules aux ZPNLA sont précisées dans les mesures particulières d’application du présent arrêté.



## ***Chapitre IV : ACCES ET CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE PISTE***

### **ARTICLE 10 – POINTS DE PASSAGE ENTRE LES ZONES COTE VILLE ET COTE 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.

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

### **ARTICLE 11 – PERSONNES AUTORISÉES À CIRCULER EN PCZSAR**

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 sont autorisées à circuler en Côté Piste dans le secteur passagers « P » ainsi que dans les locaux privatifs des aérogares sous la responsabilité du gestionnaire de ces locaux.

Les mesures d'assistance en escale concernant ces personnes et les cheminements utilisables par les équipages sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry sont contenues dans les mesures particulières 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 orange*), 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 « CENTRE EST » ;
- c) **titre de circulation local** (*sur fond rouge ou orange*), 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). Les titres avec mention « LYON » sont valables jusqu'au 31 mars 2022 uniquement ;
- 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 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 ;
- f) **titre de circulation temporaire** (couleur dégradée allant du jaune au rouge). 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.

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

3 - Personnes titulaires d'une carte professionnelles ou commission portant droit de réquisition pour l'exercice de leurs fonctions et devant pénétrer en Côté Piste dans ce cadre, autorisées par le SPAFA ou la BGTA.

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, ou du service des douanes de l'aérodrome.

4 - Personnes ou personnalités spécialement autorisées par le chef du service de la police aux frontières sur l'aérodrome ou le commandant de la brigade de gendarmerie des transports aériens de l'aérodrome.

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.

## ***Chapitre V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE***

### **ARTICLE 12 – CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS DES VEHICULES AU CÔTÉ PISTE**

Sont autorisés à accéder et à circuler uniquement dans les zones du Côté Piste justifiées par les nécessités d'activité, 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. Cette autorisation d'accès se matérialise par un laissez-passer véhicule Lyon Saint-Exupéry disposant d'au moins un secteur fonctionnel défini à l'article 3. 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.

En complément des articles 1.2.6.3 et 1.2.6.4 de l'AIM du 11/09/2013 modifié, 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 dédiées à cet effet ;
- fixer de façon apparente sur le véhicule le LPV en cours de validité 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.

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.

Des dispositions complémentaires sont contenues dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

#### Dispositions particulières :

Certains véhicules n'ayant jamais à sortir du Côté Piste sont dispensés du laissez-passer véhicule. 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 laissez-passer véhicule sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

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 13– INSPECTION FILTRAGE A L'ENTREE DE LA PCZSAR**

#### **ARTICLE 13-1 – GENERALITES**

Les conditions et modalités d'inspection filtrage des véhicules pénétrant en PCZSAR sont notamment celles fixés par les règlements européens susvisés et sont communiqués à l'exploitant d'aérodrome.

En complément, le conducteur prête son concours en facilitant l'accès des zones à inspecter (ouverture des portes, boîte à gant, coffre à bagage et capot moteur). La fouille est effectuée en présence constante du conducteur.

#### **ARTICLE 13-2 – EXEMPTION DE CONTROLE D'ACCES ET D'INSPECTION FILTRAGE EN PCZSAR**

Des modalités complémentaires sont contenues dans les mesures particulières d'application à diffusion restreinte du présent arrêté.

***Chapitre VI : ACCES ET STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET AUTRES OBJETS OU  
MARCHANDISES EN COTE PISTE***

*Chapitre laissé intentionnellement vide*

## **TITRE II PORTANT SUR LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE**

Les dispositions ci-après sont prises en application de l'article R.213-1-4 du Code de l'Aviation Civile.

### ***Chapitre I : SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE***

Les mesures particulières d'application du présent arrêté précisent, lorsque cela est nécessaire, les dispositions en matière de système de gestion de la sécurité lié à l'exploitation de l'aérodrome.

### ***Chapitre II : ZONES ACCESSIBLES AU STATIONNEMENT ET A LA CIRCULATION DES AERONEFS***

Les mesures particulières d'application du présent arrêté précisent, lorsque cela est nécessaire, les dispositions en matière de système de gestion de la sécurité lié à l'exploitation de l'aérodrome.

### ***Chapitre III : DISPOSITIONS APPLICABLES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT, EN PLUS DE CELLES QUI SONT EDICTEES PAR LA REGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION AERIENNE***

#### **ARTICLE 14 – ESSAIS MOTEURS**

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

#### **ARTICLE 15 – 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 16 – DEPLACEMENT DES AERONEFS EN AIRE DE MOUVEMENT**

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.

Le déplacement des aéronefs, tractés ou non, sur les aires de trafic est effectué conformément au protocole établi entre l'exploitant d'aérodrome et le SNA-CE.

Dans ce cas, le déplacement doit préalablement être signalé à la tour de contrôle sur la fréquence radio appropriée.

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

## ***Chapitre IV : MESURES GENERALES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET DE SAUVEGARDE DES PERSONNES ET DES BIENS***

### **ARTICLE 17 – 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 18 – 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 19 – 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 20 – 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 du Côté Piste ; sauf sur les « zones fumeurs » définies par l'exploitant d'aérodrome et identifiées par un marquage approprié ;
- 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 21 – 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 22 – AVITAILLEMENT DES AÉRONEFS EN CARBURANT**

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 relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes*) 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.

#### **ARTICLE 23 – 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 l'aire 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 l'aire de trafic doivent être munis de silencieux et/ou de dispositifs permettant de limiter le bruit au niveau toléré par la réglementation du travail.

#### **ARTICLE 24 – 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 25 – 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.

## ***Chapitre V : PRESCRIPTIONS SANITAIRES***

### **ARTICLE 26 – 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 27 – 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 28 – 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 29 – 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 30 – 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 l'aire 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.

***Chapitre VI : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA GARDE ET A LA CONSERVATION DES AERONEFS, VEHICULES, MATERIELS ET MARCHANDISES UTILISANT LA PLATE-FORME OU LES INSTALLATIONS DE L'AERODROME***

**ARTICLE 31 – 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 32 – 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.

**ARTICLE 33 – 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, l'exploitant d'aérodrome peut organiser la chasse d'animaux non protégés présentant un danger pour la navigation aérienne et la circulation au sol.

## ***Chapitre VII : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA CONDUITE, A LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES VEHICULES EN ZONE COTE PISTE***

### **ARTICLE 34 – ACCES DES VEHICULES**

#### **ARTICLE 34-1 – ACCES DES VEHICULES EN AIRE DE TRAFIC**

Sont autorisés à circuler sur l'aire de trafic les véhicules des entreprises ou organismes justifiant d'une activité sur ces aires.

#### **ARTICLE 34-2 – ACCÈS DES VEHICULES EN AIRE DE MANOEUVRE**

Sont autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre, ses dégagements et les routes de service associées :

1. les véhicules des services chargés de la sécurité, de l'entretien, de la surveillance de la plate-forme, du SSLIA, de la GTA, de la police, de l'aviation civile ainsi que ceux nécessaires aux missions aéronautiques;
2. les autres véhicules amenés à circuler occasionnellement sur l'aire de manœuvre doivent être guidés et rester sous le contrôle d'un des véhicules mentionnés au point 1 ci-dessus.

Tout véhicule circulant sur l'aire de manœuvre, ses dégagements ou les routes de service associées doit être équipé, sauf s'il est convoyé par un véhicule ainsi 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.

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 35 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT EN COTE PISTE**

#### **ARTICLE 35-1 – CONDITIONS GENERALES DE CIRCULATION EN CP**

Les règles de circulation des véhicules sur l'aire de mouvement sont fixées dans les mesures d'application du présent arrêté.

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.

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 ;
- à 8 km/h :
  - à l'intérieur de la zone référencée de la salle de tri bagages du Terminal 1 Hall B ;
  - dans la zone de récupération départ des bagages de soute du Terminal 2 ;
  - à proximité immédiate de tous les convoyeurs de livraison arrivée des bagages de soute.

Les véhicules de déneigement et de secours en opérations ne sont pas tenus au respect de ces limitations.

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

## **ARTICLE 35-2 – REGLES COMPLEMENTAIRES EN AIRE DE TRAFIC**

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 au présent arrêté.

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 au 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.

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 35-3 - REGLES COMPLEMENTAIRES EN AIRE DE MANOEUVRE**

Le contrôle de la circulation aérienne sur l'aire de manœuvre est assuré par 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.

La traversée des voies de circulation en suivant une route de service matérialisée peut être effectuée selon des dispositions décrites dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

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 la DSAC-CE.

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 35-4 – 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 SSLIA 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 aérogares 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 36 – AUTORISATION DE CONDUIRE UN VÉHICULE EN COTE PISTE**

La conduite d'un véhicule, engin ou matériel du CP de l'aérodrome est subordonnée à une autorisation conformément au règlement européen n° 139/2014, aux moyens acceptables de conformité associés et aux éventuels moyens alternatifs de conformité acceptés pour l'exploitation de l'aérodrome.

Cette autorisation pourra être demandée à tout moment lors de la conduite d'un véhicule en CP aux fins de contrôle.

#### **ARTICLE 36-1 – AUTORISATION DE CONDUITE EN AIRE DE TRAFIC**

L'autorisation de conduite des conducteurs de véhicules circulant sur l'aire de trafic et les routes de service associées doit comporter la mention « autorisation de conduite en aire de trafic ou AT ».

#### **ARTICLE 36-2 – AUTORISATION DE CONDUITE EN AIRE DE MANOEUVRE**

L'autorisation de conduite des conducteurs de véhicules circulant sur l'aire de manœuvre doit comporter la mention « autorisation de conduite en aire de mouvement ou AM ».

#### **ARTICLE 37 – CIRCULATION DES ENGIN DE DEPLACEMENT PERSONNELS (EDP) ET VELOS EN CP**

En CP, la circulation d'engins de déplacement personnels motorisés ou non tels que rollers (ou patins à roulettes), skateboard (ou planche à roulettes), trottinettes, monoroues électriques, gyropodes (ou segway), hoverboards (ou skate électrique ou gyroskate) ainsi que celle des vélos est interdite.

La conduite à la main ou le porter des EDP et vélos est autorisée en CP dans les zones autorisées aux piétons.

## ***CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS APPLICABLES AU STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET DE MANIERE GENERALE DE TOUT OBJET OU MARCHANDISE***

### **ARTICLE 38 – 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 39 – 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 40 – 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.

### **ARTICLE 41 – GESTION DES OBJETS TROUVÉS**

La réception, la centralisation, la transmission et la restitution des objets trouvés au sein de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry sont effectués dans des conditions fixées par le « Règlement relatif aux modalités de prise en charge et de traitement des objets trouvés sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry » soumis à l'approbation du Préfet de Police.

Ce règlement prévoit :

- les modalités de récupération, d'enregistrement et de centralisation des objets trouvés à l'«Espace Welcome » de l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry ;
- les contrôles de sûreté applicables lors du dépôt des objets trouvés ;
- les modalités de restitution de ces objets trouvés sous réserve du règlement des frais de gestion ;
- la durée de conservation au Centre de Services et d'Information, qui varie selon la valeur reconnue de l'objet trouvé ou selon que la personne qui l'a rapporté a déclaré ou non son identité. Dans tous les cas, cette durée de conservation ne pourra être inférieure à 30 jours.

Les objets, de valeur uniquement (caméscope, appareil photos, téléphone, bijoux, ordinateur portable, consoles de jeux ...), non restitués par le Centre de Service de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry dans le délai de conservation défini par le règlement seront acheminés dans un délai de 3 mois maximum à l'Administration des Domaines. Pour les autres objets, ils sont remis à l'association des « Sans Abris ».

## **TITRE III : MESURES COMPLEMENTAIRES DE POLICE D'AERODROME**

### **ARTICLE 42 – CIRCULATION DANS LES SECTEURS SOUS CONTRÔLE DE FRONTIÈRE**

#### **ARTICLE 42-1 – INFRASTRUCTURES**

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 ». Ces mêmes infrastructures doivent permettre d'orienter les passagers non Schengen vers les postes de contrôle, ainsi que les passagers schengen soumis à contrôle dans le cadre du rétablissement du contrôle des frontières intérieures.

La configuration des salles d'embarquement Schengen et non Schengen est de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome qui doit s'assurer de l'étanchéité de ces 2 zones.

#### **ARTICLE 42-2 – CHEMINEMENTS DES PASSAGERS ET EQUIPAGES**

Les transporteurs aériens ainsi que leurs sous-traitants sont responsables du respect par leurs passagers et équipages 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 cheminements aménagés à cet effet.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de faire cheminer les passagers non Schengen ou Schengen contrôlés au départ, via les postes de contrôles transfrontières armés. De plus, l'exploitant d'aérodrome ainsi que l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte sont tenus d'informer les équipages des vols non Schengen ou schengen contrôlés au départ, des accès à la PCZSAR leur imposant de passer par les postes de contrôle précités.

Lors de l'embarquement, jusqu'au départ de l'aéronef, pour les passagers refusés à bord ou ayant renoncé à leur voyage, le transporteur aérien ou son assistant a l'obligation de leur faire emprunter les cheminements appropriés jusqu'à la sortie en CV (circuit « arrivé » avec passage, le cas échéant, par les aubettes)

Hors période d'activité commerciale de l'aérogare (de nuit), l'assistant en escale prend préalablement contact avec les services de police qui lui indiqueront le circuit à utiliser pour les vols au départ. Les équipages et passagers des vols sont alors guidés par cet assistant en escale vers les postes de contrôles indiqués par ces services.

De plus, pour les vols à l'arrivée en provenance d'un aérodrome étranger, cet assistant prend préalablement contact avec les services de police et de douane qui lui indiqueront le circuit de sortie à utiliser. Les équipages et passagers des vols sont alors guidés par l'assistant vers les postes de contrôles indiqués par ces services.

Enfin, l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de :

- communiquer aux fonctionnaires de police présents, le nombre de passagers débarqués et à contrôler ;
- s'assurer de la concordance entre le nombre de passagers débarqués et celui des passagers devant se présenter au contrôle transfrontière.
- aviser les services de Police de la présence de passagers en transit à bord d'un vol en arrivé, prendre en compte ces derniers et les accompagner jusqu'en salle d'embarquement du vol de continuation, en respectant, en fonction de la provenance, des mesures d'inspection filtrage

### **ARTICLE 43 – 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. A cette fin, l’exploitant d’aérodrome met à disposition des usagers de l’aéroport le « manuel d’exploitation de l’aéroport de Lyon Saint-Exupéry ».

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.

### **ARTICLE 44 – INTERDICTIONS DIVERSES**

Il est interdit :

- d’entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs d’accès au Coté Piste ;
- de faciliter l’entrée au Coté 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 les accès à la plateforme aéroportuaire et l’exploitation de l’aérodrome par des attroupements ou manifestations;
- 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 et de frontière, sauf autorisation expresse, selon le cas, de la PAF ou de la GTA ;
- de pénétrer ou de séjourner du Coté 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 des animaux des services de sécurité autorisés, ni aux chiens guides d’aveugle ou d’assistance aux personnes à mobilité réduite ;
- 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 et autorisation selon le cas, de la PAF ou de la GTA ;
- de pénétrer sur l’ensemble de la zone aéroportuaire en état d’ivresse.

De plus, tous les agissements susceptibles de troubler l’ordre public, de porter atteinte à la sécurité des personnes et des biens, de perturber le fonctionnement des installations aéroportuaires ou d’en gêner l’exploitation sont interdits.

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 Coté Ville.

L’exploitant d’aérodrome est tenu de mettre en place, dans la mesure du possible, la signalisation nécessaire à l’information du public quant aux principales interdictions par le biais d’affiches, affichettes, pictogrammes et autres messages informatifs et ceci de manière adaptée. Les messages écrits doivent être rédigés en plusieurs langues, dont au moins le français et l’anglais.

### **ARTICLE 45 – SURVEILLANCE DES EFFETS PERSONNELS EN COTE VILLE**

Aucun colis, bagage ou marchandise 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 PAF doit être prévenue.



## **TITRE IV : CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE**

### **ARTICLE 46 – EXPLOITATION SOUS CHANTIER**

Pour l'ensemble des chantiers envisagés sur la voirie publique de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry, à l'exception des travaux ne nécessitant pas d'emprise sur chaussées, l'exploitant d'aérodrome doit établir préalablement un dossier d'exploitation tel que défini en annexe IV de la circulaire 96-14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier.

Ce dossier d'exploitation est à transmettre :

- aux services de la Police aux Frontières (PAF) pour information et validation au minimum 7 jours (sept) avant le démarrage prévu des travaux pour les chantiers courants couverts par l'arrêté préfectoral relatif à l'exploitation des chantiers courants de l'Aéroport Lyon Saint-Exupéry ;
- aux services de la PAF et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) pour avis et instruction au minimum 20 jours (vingt) avant le démarrage prévu des travaux pour les chantiers non courants.

### **ARTICLE 47 – 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 48 – 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 V : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES**

### **ARTICLE 49 – 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 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 de 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 Coté Piste et pour retirer sur-le-champ les titres périmés que leurs titulaires n'auraient pas restitués.

Les articles L6372-1 à L6372-7 du code des transports, et les articles R217-1 à R217-3, R282-1, R282-2 et R282-3 du code de l'aviation civile fixent les montants maximum des sanction administratives applicables à l'encontre des personnes morales et des personnes physiques, la procédure générales et la procédure simplifiée selon les cas, la procédure de notification des amendes et suspension ainsi que les sanctions pénales applicables.

L'article R.610-5 du Code Pénal prévoit également, en cas de violation des interdictions ou le manquement aux obligations édictées par le présent arrêté de police, la possibilité de recours à une amende prévue pour les contraventions de la 1ère classe".

### **ARTICLE 50 – 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 l'exploitant d'aérodrome, les services de la navigation aérienne ou la gendarmerie des transports aériens, peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation de conduite en CP.

## **TITRE VI : DISPOSITIONS FINALES**

### **ARTICLE 51 – ABROGATION DES ARRÊTÉS PRÉCÉDENTS**

L'arrêté préfectoral n° 2012118-0001 du 27 Avril 2012 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est abrogé.

L'arrêté préfectoral n° 2014304-0001 du 31 Octobre 2014 relatif à la mise en œuvre de mesures générales de surveillance sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est abrogé.

L'arrêté préfectoral n° PDDS 2015122115 du 30 décembre 2015 modifiant l'arrêté préfectoral n° 2012118-0001 du 27 Avril 2012 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est abrogé.

L'arrêté préfectoral n° DDT SST 2015 11 26 01 du 26 novembre 2015 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est abrogé.

L'arrêté préfectoral PDDS2018060502 du 5 juin 2018 modifiant l'arrêté préfectoral n° 2012118-0001 du 27 Avril 2012 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est abrogé.

L'arrêté préfectoral PDDS2019050109 du 10 mai 2019 modifiant l'arrêté préfectoral n° 2012118-0001 du 27 Avril 2012 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est abrogé.

L'arrêté préfectoral PDDS2019052401 du 27 mai 2019 modifiant l'arrêté préfectoral n° 2012118-0001 du 27 Avril 2012 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est abrogé.

### **ARTICLE 52 – PUBLICATION**

Le présent arrêté, avec les plans annexés, sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Rhône et fera l'objet d'une information et mise à disposition par l'exploitant d'aérodrome.

### **ARTICLE 53 – EXÉCUTION**

- Le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est ;
- le directeur départemental des territoires 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.

Fait à Lyon, le 28 juin 2019

**Pour le préfet du Rhône et par délégation,  
la préfète déléguée pour la défense et la sécurité,**