

## **DÉPARTEMENT DU RHÔNE**

# **AÉRODROME DE LYON-SAINTE EXUPÉRY**

MESURES PARTICULIÈRES D'APPLICATION DE L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL  
N° 2012118-0001, RELATIF AUX MESURES DE POLICE APPLICABLES  
SUR L'AÉRODROME DE LYON - SAINT EXUPÉRY,  
prises par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est,  
en application de l'article R. 213-1-6 du code de l'aviation civile

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>TITRE 1ER PORTANT SUR LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE.....</b>	<b>10</b>
<b>1.1</b>	<b>CHAPITRE I : DELIMITATION PHYSIQUE DES ZONES ET STATUT SURETE .....</b>	<b>10</b>
<b>1.2</b>	<b>CHAPITRE II : MESURES GENERALES DE SURETE .....</b>	<b>10</b>
1.2.1	Protection des aéronefs.....	10
1.2.2	Fouille de sûreté.....	10
1.2.3	Assistance en escale relative aux mesures de protection et de fouille de sûreté de l'aéronef.....	10
1.2.4	Mesures d'assistance en escale .....	10
1.2.4.1	Mesures de sûreté à l'arrivée des passagers.....	10
1.2.4.2	Traitement des bagages de soute et autres biens transportés à bord de l'aéronef .....	11
1.2.4.3	Carte d'embarquement ou équivalent.....	11
1.2.4.4	Procédure d'accès des passagers aux bagages de soute.....	11
<b>1.3</b>	<b>CHAPITRE III : CONDITIONS D'ACCES, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES PERSONNES ET DES VEHICULES EN COTE VILLE .....</b>	<b>12</b>
1.3.1	Conditions de délivrance, de port et de restitution des titres de circulation communes à toutes les ZPNLA (hors cas ZPNLA du SNA-CE).....	12
1.3.1.1	Les titres bleus « permanents » .....	12
1.3.1.2	Les titres bleus « visiteur » ou « accompagné ».....	12
1.3.2	Conditions complémentaires spécifiques à chaque ZPNLA (hors cas ZPNLA du SNA-CE).....	13
1.3.2.1	ZPNLA Salles de récupération des bagages par les passagers à l'arrivée (ARV T1 et T2) .....	13
1.3.2.2	ZPNLA Terrasses panoramiques .....	13
1.3.2.3	ZPNLA Fret.....	13
1.3.2.4	ZPNLA dépôt pétrolier.....	14
1.3.2.5	ZPNLA Centrale thermoélectrique .....	15
1.3.3	Conditions de délivrance, de port et de restitution des titres de circulation de la ZPNLA du SNA-CE .....	16
1.3.3.1	Préambule .....	16
1.3.3.2	Personnes et véhicules autorisés .....	17
<b>1.4</b>	<b>CHAPITRE IV : ACCES ET CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE PISTE.....</b>	<b>18</b>
1.4.1	Liste des points de passage entre le CV et le CP (communs, restreints, privatifs et de secours, permettant de passer de CV à CP).....	18
1.4.2	Chemineements à respecter pour les personnels et les équipages en PCZSAR.....	18
1.4.3	Règles communes à l'ensemble du Côte Piste.....	19
1.4.3.1	Obtention et utilisation d'un titre permettant l'accès au Côte Piste .....	19
a/	Généralités.....	19
b/	Obligations de la personne morale.....	19
c/	Obligations de la personne physique.....	20
d/	Cas particulier du personnel en situation de cessation d'activité prévisible.....	20
1.4.3.2	Personnel intérimaire - règles à respecter .....	20
a/	Préambule.....	20
b/	Demande de titre de circulation prise en charge par une ETT, appelé dans ce cas ETT titulaire .....	21
c/	Demande de titre de circulation prise en charge par l'entreprise donneur d'ordre .....	22
1.4.3.3	Agents titulaires de 2 contrats de travail avec 2 employeurs différents (au maximum) .....	23
1.4.3.4	Entreprise sous traitant d'une autre entreprise.....	23
1.4.3.5	Accompagnement d'une personne possédant déjà un titre de circulation sur l'aérodrome .....	24
1.4.3.6	Visites de groupe .....	24
1.4.4	Règles particulières en PCZSAR.....	25
1.4.4.1	Titre de circulation non accompagné.....	25
a/	Modalités de délivrance des titres de circulation aéroportuaires permanents longue durée (rouges, saumons ou jaunes).....	25

b/	Modalités de délivrance des titres de circulation temporaires (dégradé allant du jaune au rouge) .....	25
1.4.4.2	Titre de circulation accompagné (titre vert / la personne ne possède pas de titre de circulation aéroportuaire permanent ou temporaire) .....	26
a/	Conditions de délivrance .....	26
b/	Modalité complémentaire pour les stagiaires .....	26
1.4.4.3	Règles d'utilisation du poste de contrôle d'accès et d'inspection filtrage .....	27
1.4.4.4	Passage d'outils métier en PCZSAR .....	27
1.4.4.5	Personnes exemptées d'inspection filtrage en entrée de PCZSAR .....	28
a/	Inspection filtrage unique des passagers, équipages et bagages de cabine (IFUPBC).....	28
b/	Autres cas d'exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès des personnes.....	28
1.4.5	Lieux à usage exclusif (LUE).....	29
1.4.5.1	Préambule .....	29
1.4.5.2	Obligations spécifiques aux lieux à usage exclusif (LUE).....	29
1.4.5.3	Modalités relatives à la délivrance des titres de circulation « secteur exclusif » .....	29
1.4.5.4	Modalités relatives à la délivrance des titres de circulation « secteur exclusif accompagné » .....	30
<b>1.5</b>	<b>CHAPITRE V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE .....</b>	<b>31</b>
1.5.1	Conditions d'accès des véhicules en Côté Piste .....	31
1.5.1.1	Véhicules autorisés.....	31
1.5.1.2	Autorisations d'accès et identification des véhicules.....	31
a/	Différents cas d'autorisation .....	31
b/	Identification des véhicules .....	31
1.5.2	Laissez-passer véhicule (LPV) permanent .....	31
1.5.2.1	Conditions et modalités de délivrance .....	31
a/	Généralités.....	31
b/	Modalités complémentaires pour les véhicules immatriculés .....	32
c/	Modalités complémentaires pour le matériel de piste motorisé .....	32
d/	Laissez-passer véhicule perdus ou volés.....	32
1.5.3	Laissez-passer véhicule (LPV) temporaire .....	33
1.5.3.1	Laissez-passer véhicule (LPV) visiteur .....	33
1.5.3.2	Laissez-passer véhicule (LPV) chantier .....	33
a/	Préambule.....	33
b/	Dispositions relatives aux LPV Chantier longue durée .....	33
c/	Dispositions relatives aux LPV Chantier courte durée .....	34
1.5.4	Conditions d'identification et de pénétration des véhicules dépourvus de LPV .....	34
1.5.4.1	Véhicules captifs.....	34
1.5.4.2	Ambulances.....	34
1.5.4.3	Véhicules banalisés des SCE utilisés à titre exceptionnel.....	34
1.5.5	Inspection filtrage des véhicules à l'entrée de la PCZSAR.....	35
1.5.5.1	Généralités .....	35
1.5.5.2	Inspection filtrage des véhicules spéciaux .....	35
1.5.5.3	Exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès de certains véhicules .....	35
<b>1.6</b>	<b>CHAPITRE VI : ACCES ET STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET AUTRES OBJETS OU MARCHANDISES EN COTE PISTE</b>	<b>36</b>
1.6.1	Bagages de soute .....	36
1.6.1.1	Vérification de bon fonctionnement des équipements utilisés dans le cadre de l'inspection filtrage des bagages de soute .....	36
1.6.1.2	Inspection filtrage unique des bagages de soute (IFUBS) .....	36
1.6.1.3	Autres cas d'exemption d'inspection filtrage des bagages de soute .....	36
1.6.2	Fournitures destinées à l'aéroport.....	37
1.6.2.1	Accès en PCZSAR des fournitures destinées à l'aéroport.....	37
1.6.2.2	Statut de Fournisseur connu .....	37
1.6.2.3	Rôle du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR .....	38

- a/ Obligations du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR souhaitant désigner ou maintenir un statut de fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry..... 38
- b/ Obligations du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR souhaitant faire pénétrer par ses accès un fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ..... 38

## **2 TITRE II PORTANT SUR LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE..... 39**

### **2.1 CHAPITRE I : SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE .....39**

- 2.1.1 Notification d'évènement et incident d'aviation civile ..... 39

### **2.2 CHAPITRE II : ZONES ACCESSIBLES AU STATIONNEMENT ET A LA CIRCULATION DES AERONEFS .....39**

### **2.3 CHAPITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT, EN PLUS DE CELLES QUI SONT EDICTEES PAR LA REGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION AERIENNE.....40**

- 2.3.1 Manœuvre des aéronefs ..... 40
- 2.3.2 Véhicules et matériels de piste ..... 40
- 2.3.3 Maintien en état des aires de stationnement..... 41
- 2.3.4 Essais moteurs..... 41
- 2.3.5 Manœuvre des passerelles télescopiques ..... 41

### **2.4 CHAPITRE IV : MESURES GENERALES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET DE SAUVEGARDE DES PERSONNES ET DES BIENS .....42**

- 2.4.1 Avitaillement des aéronefs en carburant..... 42
- 2.4.2 Sécurité des personnes ..... 42
  - 2.4.2.1 Conditions de sécurité durant les opérations d'assistance en escale ..... 42
  - 2.4.2.2 Consommation d'alcool et de substance ayant des effets sur la vigilance ..... 43
  - 2.4.2.3 Formation sécurité dispensée aux personnes disposant d'un titre de circulation non accompagnée ... 43
- 2.4.3 Règles de circulation des personnes sur l'aire de mouvement..... 44
  - 2.4.3.1 Généralités ..... 44
  - 2.4.3.2 Règles complémentaires de circulation des personnes sur l'aire de trafic ..... 44
  - 2.4.3.3 Règles complémentaires de circulation des personnes sur l'aire de manœuvre..... 44
- 2.4.4 Débris sur l'aire de mouvement (FOD : Foreign Object Debris)..... 44

### **2.5 CHAPITRE V : PRESCRIPTIONS SANITAIRES .....45**

- 2.5.1 Dégivrage des aéronefs..... 45

### **2.6 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.....45**

### **2.7 Chapitre VII : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA CONDUITE, A LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES VEHICULES.....46**

- 2.7.1 Accès des véhicules..... 46
- 2.7.2 Circulation et stationnement en Côté Piste ..... 46
  - 2.7.2.1 Règles générales de circulation et de stationnement des véhicules en Côté Piste..... 46
    - a/ Marquage au sol ..... 46
    - b/ Police de la circulation ..... 46
    - c/ Code de la route ..... 46
    - d/ Règles de priorité..... 47
    - e/ Limitation de vitesse ..... 47
    - f/ Eclairage des véhicules, engins ou matériels..... 47
    - g/ Utilisation du gyrophare ..... 47
    - h/ Stationnement ..... 47
    - i/ Circulation en condition LVP..... 47
    - j/ Entretien des véhicules, engins et matériels ..... 47

2.7.2.2	Règles complémentaires de circulation des véhicules sur l'aire de trafic et la voie de service en front des aérogares.....	48
2.7.2.3	Règles complémentaires de circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre, les voies de service associées et les aires critiques (protection radioélectrique) .....	48
a/	Caractéristiques des équipements des véhicules circulant sur l'aire de manœuvre.....	48
b/	Aires critiques (protection des moyens radioélectriques).....	48
c/	Voie de service interférant avec l'aire de manœuvre .....	49
d/	Tractage d'un aéronef sur l'aire de manœuvre .....	49
2.7.3	Autorisation de conduire un véhicule en Côté Piste.....	50
2.7.3.1	Généralités .....	50
2.7.3.2	Cas spécifiques des conducteurs ayant déjà une expérience de conduite sur d'autres aérodromes.....	51
2.7.3.3	Rôle de l'exploitant d'aérodrome .....	51
2.7.3.4	Formation liée aux règles de circulation sur l'aire de trafic .....	51
a/	Formation initiale .....	51
b/	Contenu pédagogique.....	52
c/	Vérification des connaissances .....	52
d/	Formation continue .....	52
e/	Attestations d'autorisation de conduire en aire de trafic du Côté Piste .....	53
f/	Liste des personnes autorisées à conduire en aire de trafic.....	53
2.7.3.5	Formation liée aux règles de circulation sur l'aire de manœuvre .....	53
a/	Formation initiale .....	53
b/	Contenu pédagogique.....	53
c/	Vérification des connaissances .....	54
d/	Formation continue .....	54
e/	Attestations d'autorisation de conduire sur l'aire de manœuvre du Côté Piste .....	54
f/	Liste des personnes autorisées à conduire en aire de manœuvre .....	54
<b>2.8</b>	<b>CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS APPLICABLES AU STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET DE MANIERE GENERALE DE TOUT OBJET OU MARCHANDISE.....</b>	<b>55</b>
<b>3</b>	<b>TITRE III MESURES COMPLEMENTAIRES DE POLICE D'AERODROME .....</b>	<b>56</b>
3.1	MESURES COMPLEMENTAIRES DE CONTROLE TRANSFRONTIERE ET DOUANIER.....	56
<b>4</b>	<b>TITRE IV CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE .....</b>	<b>57</b>
4.1	OBLIGATION D'ASSISTANCE EN ESCALE.....	57
4.2	AMENAGEMENT DES AEROGARES .....	57
4.3	MESURES GENERALES DE CHEMINEMENT .....	57
<b>5</b>	<b>TITRE V SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES .....</b>	<b>58</b>
<b>6</b>	<b>TITRE VI DISPOSITIONS FINALES.....</b>	<b>58</b>

## Liste des annexes

Annexe 1.0 : Complément de plans de la zone aéroportuaire [vNovembre 2015](#)

Annexe 1.1 : Plan de composition des aérogares Portes Sûreté [vNovembre 2015](#)

Annexe 1.2 : Plan de composition des aérogares Signalétique [vNovembre 2015](#)

Annexe 1.3 : Plans des lieux à usage exclusif [vNovembre 2015](#)

Annexe 1.3.1 : Lieu à usage exclusif LOCINDUS [vNovembre 2015](#)

Annexe 1.3.2 : Lieux à usage exclusif LAT/NEWREST [vNovembre 2015](#)

Annexe 2.0 : Accès à diffusion public [vNovembre 2015](#)

Annexe 2.1 : Nomenclature des catégories de personnes [vMars 2015](#)

Annexe 2.2 : Liste des accès communs [vNovembre 2015](#)

Annexe 2.3 : Liste des issues de secours CV/CP [vNovembre 2015](#)

Annexe 3.0 : Titre de circulation « bleu » d'accès à la ZPNLA [vNovembre 2015](#)

Annexe 3.1 : Formulaire de demande de badge bleu (accès ZPNLA hors SNA) [vNovembre 2015](#)

Annexe 3.2 : Formulaire de demande de badge bleu ZPNLA SNA [vDécembre 2014](#)

Annexe 3.3 : Formulaire de demande de badge bleu ZPNLA SNA visiteur [vMars 2015](#)

Annexe 3.4 : Modèles de badge bleu ZPNLA [vNovembre 2015](#)

Annexe 4.0 : Titre de circulation d'accès au CP [vNovembre 2015](#)

Annexe 4.1 : Formulaire relatifs à la demande d'un titre de circulation donnant accès au CP [vNovembre 2015](#)

Annexe 4.1.1 : Formulaire de demande de titre de circulation aéroportuaire [vNovembre 2015](#)

Annexe 4.1.2 : Formulaire de demande de titre de circulation temporaire [vNovembre 2015](#)

Annexe 4.1.3 : Formulaire de demande de titre de circulation accompagné générale [vNovembre 2015](#)

Annexe 4.1.4 : Formulaire de demande de titre de circulation accompagné urgente [vNovembre 2015](#)

Annexe 4.1.5 : Rappels de réglementation [vFévrier 2015](#)

Annexe 4.2 : Compléments aux formulaires de demande de titre de circulation donnant accès au CP [vNovembre 2015](#)

Annexe 4.2.1 : Formulaire de dépôt de signature [vDécembre 2014](#)

Annexe 4.2.2 : Tableau des catégories d'emplois générés [vDécembre 2014](#)

Annexe 4.2.3 : Modèle d'attestation de formation sûreté 11.2.6.2 [vDécembre 2014](#)

Annexe 4.2.4 : Objets métier [vNovembre 2015](#)

Annexe 4.2.4.1 : Formulaire de demande d'utilisation d'outils métier en PCZSAR [vFévrier 2015](#)

Annexe 4.2.4.2 : Notice d'explication des objets métier [vNovembre 2015](#)

Annexe 5.0 : Circulation des véhicules [vNovembre 2015](#)

Annexe 5.1 : Formulaire relatif au laissez-passer véhicule [vNovembre 2015](#)

Annexe 5.1.1 : Formulaire de demande de laissez-passer véhicule en CP permanent [vSeptembre2015](#)

Annexe 5.1.2 : Formulaire de demande de laissez-passer véhicule de chantier en CP longue durée [vSeptembre2015](#)

Annexe 5.1.3 : Formulaire de demande de laissez-passer véhicule de chantier en CP courte durée [vDécembre 2014](#)

Annexe 5.1.4 : Formulaire de demande de laissez-passer véhicule visiteur en CP [vFévrier 2015](#)

Annexe 5.1.5 - Formulaire autorisation accès véhicule captif [vDécembre 2015](#)

Annexe 5.2 : Modèles d'attestation d'autorisation de conduite en CP [vNovembre 2015](#)

Annexe 5.2.1 : Modèle d'attestation d'autorisation de conduite AT [vDécembre 2014](#)

Annexe 5.2.2 : Modèle d'attestation d'autorisation de conduite AM [vDécembre 2014](#)

**Domaine d'application :**

Les présentes mesures particulières sont prises par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre Est, conformément au code de l'aviation civile (article R.213-1-6) dans le cadre de certains articles de l'arrêté préfectoral n° 2012118-0001 du 27 avril 2012 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry. Elles précisent, en ce qui concerne le Côté Ville, certaines règles à respecter dans les ZPNLA (conditions d'accès et de circulation des personnes et véhicules), et en ce qui concerne le CP :

- la liste des secteurs à usage exclusif ;
- la liste des accès au CP ;
- les conditions d'accès et de circulation des piétons (passagers, équipages et personnels) en CP ;
- les conditions d'accès et de circulation du fret et des fournitures en CP ;
- les règles d'accès, de circulation et de conduite des véhicules en CP ainsi que certaines règles à respecter par certains types de véhicule ou dans certains secteurs ;
- les règles relatives à l'exploitation des aéronefs (manœuvre, sécurité des personnes, marquages au sol, avitaillement, essais moteur et assistance en escale...) ;

sans préjudice des autres dispositions réglementaires, notamment en matière de sûreté, d'installations classées ou de droit du travail.

**Liste des acronymes :**

Les termes qui suivent, régulièrement employés dans le texte seront utilisés sous leur forme abrégée :

- ADS : Agent de sûreté formé à l'une des typologies mentionnées dans les arrêtés interministériels relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile, comprenant des tâches d'inspection filtrage
- AIM : Arrêté interministériel
- CEP : Chef d'escale de permanence ADL
- COS : Comité opérationnel de sûreté
- CP : Côté Piste
- CV : Côté Ville
- DSAC-CE (la) : Direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est
- DSAC-CE (le) : Directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est
- EDS : Système de détection d'explosifs
- GTA : Gendarmerie des transports aériens de l'aérodrome
- LAG : Liquides, aérosols et gels (biens soumis à restriction d'emport)
- LVP : Low Visibility Procedures (Procédures par faible visibilité)
- NBCUE : normes de base communes de l'Union européenne
- PARIF : Poste d'Accès Routier et d'Inspection Filtrage
- PCZSAR : Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé
- PIF : Poste d'inspection filtrage
- RX : Equipement d'imagerie radioscopique classique
- SNA-CE : Service de la navigation aérienne Centre-Est
- SCE : Services compétents de l'Etat (DSAC-CE, Douanes, GTA et SPAF)
- SPAF : Service de la police aux frontières de l'aérodrome
- UM : Unaccompanied minor (mineur non accompagné)
- ZEC : Zone d'Evolution Contrôlée de l'aéronef
- ZPNLA : Zone Publique Non Librement Accessible



### Définitions :

**Accès commun** : point de passage des personnes, des véhicules, du fret et des biens entre le CV et le CP, dès lors que ce point de passage est utilisable par les usagers de l'aérodrome en dehors de toute disposition particulière limitant cette utilisation à un seul usager identifié ou à un seul groupement d'usagers identifié.

**Accès de secours ou issues de secours** : point de passage entre le CV et le CP permettant l'évacuation des personnes en situation d'urgence. Ces accès définis en annexe sont exclusivement réservés à cette utilisation. Certains accès communs ou d'exploitation remplissent cette fonction.

**Accès privatif** : point de passage entre le CV et le CP situé à l'intérieur d'un lieu à usage exclusif et pour lequel l'entreprise ou l'organisme exploitant ce lieu est tenu d'appliquer des dispositions similaires à celles qui s'appliquent aux accès communs.

**Aire de mouvement** : partie de l'aérodrome composée de l'aire de manœuvre et de l'aire de trafic.

**Aire de manœuvre** : partie de l'aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion de l'aire de trafic.

**Aire de trafic** : aires destinées aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien. La voie de service en front d'aérogare et des hangars ne fait pas partie de l'aire de trafic.

**Bagage RUSH** : bagage non accompagné c'est-à-dire qui ne voyage pas dans le même aéronef que le passager qui l'a enregistré.

**Contrôle d'accès** : opération préventive consistant à vérifier que les personnes et les véhicules pénétrant en CP d'un aérodrome disposent d'une autorisation d'accès adéquate. Elle est réalisée à l'aide de moyens humains et matériels et de procédures d'utilisation de ces moyens destinés à restreindre l'accès en CP et dans les secteurs qui la composent aux personnes et véhicules autorisés, en application de l'arrêté préfectoral de police en vigueur sur l'aérodrome.

**Côté Piste** : il s'agit de la partie de l'aérodrome à accès réglementé, pour des motifs de sécurité et de sûreté. Cette zone est délimitée sur toute sa périphérie par une clôture, par des bâtiments ou par un cloisonnement à l'intérieur des bâtiments.

**Côté Ville** : il s'agit des parties de la zone aéroportuaire de concession qui ne se trouvent pas en CP.

**Entreprise ou organisme autorisé à occuper ou utiliser le CP**: entreprise ou organisme autorisé, par l'exploitant d'aérodrome, à occuper ou utiliser le CP à des fins professionnelles.

**Inspection filtrage** : opération préventive, effectuée dans le cadre de l'article L.6342-2 du Code des Transports, qui met en œuvre une fouille, un ou plusieurs moyens de détection, des palpations de sécurité, ou une combinaison de ces moyens, effectuée dans le but de détecter des articles prohibés.

**Lieu à usage exclusif** : partie du CP d'un aérodrome occupée par une entreprise ou un organisme ou, le cas échéant, un groupement identifié d'entreprises ou d'organismes et pour laquelle le préfet exerçant les pouvoirs de police peut autoriser l'occupant à délivrer des titres dont la validité est limitée à cette partie.

**Périmètre de sécurité collision** : Le périmètre de sécurité « collision » est défini par un polygone enveloppant l'avion et dont les sommets se trouvent à 5 m au-delà du nez, des bouts d'ailes et de la queue de l'avion.



**Période de hub** : période où les arrivées et les départs sont organisés afin de faciliter les correspondances.

**Titre** : ce terme se réfère indifféremment à un titre de circulation aéroportuaire, un titre de circulation temporaire ou un titre de circulation accompagné permettant l'accès à la PCZSAR ou bien encore un titre d'accès à une ZPNLA.

**Véhicule captif** : véhicule qui, hormis pour nécessité de dépannage ou d'entretien non réalisable sur site, demeure en permanence en Côté Piste.

**Voies de circulation** : parties de l'aire de mouvement destinée aux déplacements des avions au sol entre la piste et les parkings.

**Voies de service** : routes destinées à canaliser la circulation des véhicules circulant en Côté Piste.

Au sens du présent document, la personne morale, l'entreprise ou l'organisme à l'origine de la demande d'un titre ou d'un laissez-passer véhicule est le « donneur d'ordre » ayant reçu l'autorisation d'exercer une activité en CP.

# 1 TITRE 1er PORTANT SUR LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

## 1.1 CHAPITRE I : DELIMITATION PHYSIQUE DES ZONES ET STATUT SURETE

*Chapitre laissé intentionnellement vide*

## 1.2 CHAPITRE II : MESURES GENERALES DE SURETE

### 1.2.1 Protection des aéronefs

La protection de l'aéronef en PCZSAR est effectuée conformément aux règlements européens susvisés dans l'arrêté préfectoral de police. 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 est consultable sur l'aérodrome auprès du transporteur ou de son assistant en escale.

### 1.2.2 Fouille de sûreté

Un transporteur aérien a la possibilité, sur demande, d'être informé par l'exploitant de l'aérodrome qu'un aéronef lui appartenant se trouve ou non en PCZSAR. En cas de doute, l'aéronef est réputé se trouver dans une partie autre qu'une PCZSAR.

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

La fouille de sûreté des aéronefs stationnés en PCZSAR est réalisée :

- lorsqu'il y a lieu de croire que des personnes non autorisées y ont eu accès ou ;
- pour tout aéronef provenant, directement ou via un transit, d'un pays tiers ne figurant pas dans l'appendice 3-B du règlement (UE) 2015/1998.

### 1.2.3 Assistance en escale relative aux mesures de protection et de fouille de sûreté de l'aéronef

L'assistant en escale d'un aéronef est tenu d'informer les transporteurs aériens des éventuelles mesures de sûreté applicables à l'aéronef telles qu'elles sont prévues dans la réglementation en matière de protection et de fouille de sûreté, notamment si celui-ci provient d'un pays tiers ne figurant pas dans l'appendice 3-B du règlement (UE) 2015/1998.

### 1.2.4 Mesures d'assistance en escale

#### 1.2.4.1 Mesures de sûreté à l'arrivée des passagers

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte :

- évite les croisements de flux de passagers et équipages à l'arrivée, en provenance d'un pays tiers ne figurant pas à l'appendice 4-B du règlement (UE) 2015/1998, avec ceux au départ ayant subi une inspection filtrage conforme aux NBCUE ;
- fait cheminer les passagers jusqu'au dispositif anti remontée de flux de sortie ;
- fait cheminer les passagers et les équipages en provenance d'un pays tiers ne figurant pas à l'appendice 4-B du règlement (UE) 2015/1998 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).

#### **1.2.4.2 Traitement des bagages de soute et autres biens transportés à bord de l'aéronef**

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte :

- présente l'ensemble des biens transportés à bord de l'aéronef (bagages de soute, fret, approvisionnements de bord, comat et comail) à l'inspection filtrage selon les procédures définies par l'exploitant d'aérodrome ou de s'assurer du caractère sécurisé de ces biens ;
- ne laisse pas des objets entraver le fonctionnement des infrastructures, notamment les tapis à bagages.

#### **1.2.4.3 Carte d'embarquement ou équivalent**

L'entreprise de transport aérien ou son sous traitant s'assure que chaque passager commercial enregistré est titulaire d'une carte d'embarquement (ou équivalent) nominative.

Cependant, les passagers d'aviation privée ou d'aviation générale peuvent être titulaires de cartes d'embarquement simplifiées, permettant de les identifier comme tels lors du passage aux PIF.

#### **1.2.4.4 Procédure d'accès des passagers aux bagages de soute**

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte s'assure que le passager souhaitant avoir accès à son bagage de soute, ne retire pas d'articles prohibés de celui-ci en vue de les introduire dans son bagage de cabine.

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

#### **1.3.1 Conditions de délivrance, de port et de restitution des titres de circulation communes à toutes les ZPNLA (hors cas ZPNLA du SNA-CE)**

Les personnes accédant à une ZPNLA sont titulaires et arborent de manière visible un titre de circulation. Le type de titre de circulation exigé pour chaque ZPNLA est détaillé dans les paragraphes suivants. Les modèles de titre bleu permanent, visiteur et accompagné figurent en annexe.

##### **1.3.1.1 Les titres bleus « permanents »**

Ils sont spécifiques à chaque ZPNLA et sont délivrés par la DSAC-CE (par délégation du préfet), fabriqués et remis à leur titulaire par l'exploitant d'aérodrome, contre présentation d'une pièce justifiant de leur identité (contrôle de concordance) et signature d'un registre de remise.

La durée de validité des titres « permanents » est de 3 ans maximum (dans les limites du contrat de travail du demandeur et de l'autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome, pour les sociétés ayant une activité sur l'aéroport).

Les conditions à respecter en ce qui concerne le port, la restitution à l'employeur, le service de collecte des badges, et les actions à mener en cas de perte ou de vol, sont les mêmes que les conditions applicables aux titres mentionnés dans l'article 8.2 de l'arrêté préfectoral, à l'exception de la restitution finale du titre qui est effectuée à l'exploitant d'aérodrome au lieu de la PAF.

En fin de validité ou en cas d'évolution dans les tâches des personnels titulaires, les titres sont restitués à l'exploitant d'aérodrome (service des badges) par l'organisme demandeur avec signature du registre de remise tenu par ce service.

Les principes énumérés au paragraphe 1.4.3 du présent texte sont applicables aux conditions et modalités de délivrance des titres bleus « permanents » ZPNLA.

La gestion des titres bleus incombe pleinement aux organismes utilisateurs des ZPNLA. Chacun de ces organismes tient une liste nominative à jour de ses titres, mentionnant notamment leur durée de validité. La responsabilité de l'exploitant d'aérodrome ne sera pas recherchée en cas de non restitution de titre ou de non déclaration aux services de l'Etat.

Les formulaires de demande de titres spécifiques aux ZPNLA figurent en annexe.

##### **1.3.1.2 Les titres bleus « visiteur » ou « accompagné »**

Ils sont fabriqués par l'exploitant d'aérodrome et remis aux utilisateurs de chaque ZPNLA qui en assurent ensuite la gestion. La remise d'un tel titre est effectuée par l'organisme gestionnaire de la ZPNLA sur présentation d'une pièce d'identité et du renseignement d'un registre. Sauf dans certaines parties de la ZPNLA où l'accompagnement permanent n'est pas requis, le titulaire d'un titre « accompagné » reste accompagné par une personne titulaire d'un titre (autre qu'accompagné) valide pour la zone visitée. Dans tous les cas, le titre « visiteur » ou « accompagné » est rendu au service qui l'a délivré dans un délai de 24 heures maximum à compter de sa délivrance.

Les titres temporaires destinés aux parents d'UM devant accueillir leurs enfants à l'arrivée dans les ZPNLA des salles d'arrivées T1 et T2 sont fabriqués et gérés par les compagnies aériennes concernées.

### 1.3.2 Conditions complémentaires spécifiques à chaque ZPNLA (hors cas ZPNLA du SNA-CE)

#### 1.3.2.1 ZPNLA Salles de récupération des bagages par les passagers à l'arrivée (ARV T1 et T2)

Personnes autorisées :

- passagers à l'arrivée munis d'un titre de transport lorsqu'ils arrivent du CP pour récupérer leurs bagages (pas de titre requis) ;
- parents d'UM, pour récupérer les bagages de leurs enfants, possédant une autorisation écrite de la compagnie aérienne (ou de son assistant) avec laquelle l'enfant voyage. Cette autorisation comporte la date, le numéro de vol, le nom de l'enfant voyageant seul ainsi que le nom du parent venu le récupérer. En cas de nécessité, l'adulte venu récupérer l'UM peut accéder en salle de récupération des bagages accompagné d'un ou plusieurs enfants ;
- personnes qui viennent chercher des bagages ou des colis à l'arrivée pris en charge et accompagnés par la compagnie assistante ;
- personnels travaillant sur l'aérodrome, titulaire de l'un des titres de circulation mentionnés à l'article 8.2 de l'arrêté préfectoral et ayant, pour des raisons professionnelles, besoin d'accéder à cette zone ;
- personnes mentionnées aux articles 8.3 à 8.5 de l'arrêté préfectoral ayant besoin d'accéder à cette zone ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « visiteur » spécifique ZPNLA Salles ARV, dont la demande est réalisée en échange d'une pièce d'identité.

#### 1.3.2.2 ZPNLA Terrasses panoramiques

Terrasses au-dessus des aérogares :

Personnes autorisées à pénétrer et à circuler sur ces terrasses :

- personnes titulaires d'un titre de circulation permettant d'accéder en Côté Piste de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry ;
- personnes titulaires d'un TC « accompagné » (en présence de leur accompagnateur) délivrés par le SPAF ou la GTA de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry, pour les personnes accédant en Côté Piste ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « accompagné » spécifique ZPNLA Terrasses, dont la demande est réalisée en présence de leur accompagnateur sur présentation d'une pièce d'identité ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « visiteur » spécifique ZPNLA Terrasses, dont la demande est réalisée en échange d'une pièce d'identité.

Terrasses Commissariat donnant Côté Ville :

Personnes autorisées : personnel de la police aux frontières et personnes autorisées par le Chef du SPAF.

#### 1.3.2.3 ZPNLA Fret

Dans la suite de ce paragraphe, le terme « gestionnaire fret » signifie : société ou organisme gestionnaire de locaux situés sur la zone de fret de l'aérodrome, ou société sous-traitant de l'exploitant d'aérodrome devant pénétrer pour motif professionnel, détenteur d'une autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome.

Personnes autorisées à pénétrer et à circuler dans la ZPNLA :

- personnes titulaires d'un titre de circulation permettant d'accéder en Côté Piste de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry ;
- personnels des gestionnaires fret ou intervenants pour leur compte, devant, pour des raisons professionnelles, accéder à la ZPNLA Fret. Ces personnes sont titulaires d'un titre bleu « FRE » ;
- personnes titulaires d'un titre de circulation A « accompagné » de couleur verte (en présence de leur accompagnateur) délivrés par le SPAF ou la GTA de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry, pour les personnes accédant en Côté Piste par le PARIF 17 ;

- personnes titulaires d'un titre bleu « accompagné » spécifique ZPNLA Fret délivré par chaque gestionnaire fret, dont la demande est réalisée en présence de leur accompagnateur sur présentation d'une pièce d'identité ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « visiteur » spécifique ZPNLA Fret délivré par chaque gestionnaire fret, dont la demande est réalisée en échange d'une pièce d'identité.

#### Véhicules autorisés à pénétrer et à circuler dans la ZPNLA :

- véhicules possédant une autorisation d'accès en Côté Piste de l'aérodrome de Lyon Saint Exupéry, (dont l'autorisation d'accès est apposée sur le pare-brise) ;
- véhicules de société des gestionnaires fret devant, pour des raisons professionnelles, accéder à la ZPNLA Fret. Ces véhicules sont équipés d'une autorisation d'accès spécifique apposée sur le pare-brise, délivré par chaque gestionnaire fret, selon la procédure décrite au paragraphe suivant ;
- véhicules de manutention (tracmas, chariots à bagages) ;
- véhicules visiteurs transportant du fret, titulaires d'une autorisation d'accès visiteur apposée sur le pare-brise, délivrée par chaque gestionnaire fret selon la procédure décrite ci-après ;
- Autres véhicules autorisés ponctuellement par les SCE.

#### Procédure, spécifique à la ZPNLA Fret, de délivrance des laissez-passer véhicule :

Un gestionnaire fret peut autoriser l'accès d'un véhicule à la ZPNLA si ce véhicule ne possède pas l'autorisation valable pour le CP de l'aérodrome. Cette autorisation spécifique peut être permanente pour des véhicules du gestionnaire fret, ou temporaire pour des véhicules visiteurs n'intervenant que ponctuellement dans la ZPNLA. L'autorisation comporte : la raison sociale du gestionnaire fret à l'origine de l'autorisation, l'immatriculation du véhicule et la durée de validité. Cette autorisation est apposée de façon visible derrière le pare-brise du véhicule pendant tout son séjour dans la ZPNLA. L'accès du véhicule à la ZPNLA correspond à une nécessité professionnelle. Chaque gestionnaire fret assure la traçabilité des autorisations qu'il délivre.

Règles de circulation : la vitesse est limitée à 30km/h.

Règles de stationnement : Le stationnement n'est autorisé que sur les postes de stationnement prévus et matérialisés comme tels, pour une durée limitée à 24 heures et hors véhicules de manutention.

Accès à la ZPNLA : les personnes peuvent accéder à la ZPNLA, soit par les portails 15 ou 17 (ouvrable par lecteur de titre de circulation rouge ou saumon ou de titre bleu FRE), soit par le PARIF 17 en provenance du CP, soit par les locaux de la barre de fret, sous le contrôle des gestionnaires fret correspondants.

#### Divers :

Les gestionnaires fret n'entreposent pas de colis ou d'objets, ni réalisent des infrastructures trop près de la clôture, afin de ne pas faciliter son franchissement.



#### **1.3.2.4 ZPNLA dépôt pétrolier**

Les personnes autorisées à circuler dans cette ZPNLA sont les personnels du groupement SASCA ou les personnes accompagnées par un agent de SASCA.

Ces personnes arborent l'un des titres suivant :

- titre de circulation aéroportuaire rouge ou saumon valable en CP de l'aérodrome ;
- titre bleu permanent « GAL » ;
- titre bleu accompagné, spécifique ZPNLA dépôt pétrolier, délivré par le gestionnaire du dépôt pétrolier contre une pièce d'identité.

L'accompagnement permanent des porteurs de titre « accompagné » n'est pas requis pour le personnel des sociétés intervenant pour une courte durée (travaux) s'ils ne pénètrent pas à l'intérieur des bâtiments.

 	MESURES PARTICULIÈRES D'APPLICATION DU 4 FEVRIER 2016 DE L'ARRETÉ PRÉFECTORAL N° 2012118-0001 DU 27 AVRIL 2012, RELATIF AUX MESURES DE POLICE APPLICABLES SUR L'AÉRODROME DE LYON - SAINT EXUPÉRY	Février 2016  Page 15 / 58
---	--	----------------------------------

Les véhicules autorisés à circuler et stationner dans cette ZPNLA sont les véhicules des employés du groupement SASCA ainsi que les véhicules de livraison et de distribution de carburant.

### **1.3.2.5 ZPNLA Centrale thermoélectrique**

Les personnes autorisées à circuler dans cette ZPNLA sont les personnels travaillant à la centrale thermoélectrique ou les personnes accompagnées par un tel agent.



Ces personnes arborent l'un des titres suivant :

- titre de circulation aéroportuaire rouge ou saumon valable en CP de l'aérodrome ;
- titre bleu permanent « ENE » ;
- titre bleu accompagné, spécifique ZPNLA Centrale thermoélectrique, délivré par le gestionnaire de la Centrale thermoélectrique contre une pièce d'identité.
- personnes titulaires d'un titre bleu visiteur accompagné spécifique ZPNLA Centrale thermoélectrique délivré par le gestionnaire de la Centrale thermoélectrique, dont la demande est réalisée en présence de leur accompagnateur sur présentation d'une pièce d'identité ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « visiteur » spécifique ZPNLA Centrale thermoélectrique délivré par le gestionnaire de la Centrale thermoélectrique, dont la demande est réalisée en échange d'une pièce d'identité.

Les véhicules autorisés à circuler et stationner dans cette ZPNLA sont :

- les véhicules de l'exploitant d'aérodrome ;
- les véhicules des employés de la centrale thermoélectrique ;
- les véhicules occasionnels, après accord écrit du responsable de la centrale thermoélectrique.



 	<p>MESURES PARTICULIÈRES D'APPLICATION DU 4 FEVRIER 2016  DE L'ARRETÉ PRÉFECTORAL N° 2012118-0001 DU 27 AVRIL 2012,  RELATIF AUX MESURES DE POLICE APPLICABLES  SUR L'AÉRODROME DE LYON - SAINT EXUPÉRY</p>	<p>Février 2016  Page 16 / 58</p>
---	---	---------------------------------------

### 1.3.3 Conditions de délivrance, de port et de restitution des titres de circulation de la ZPNLA du SNA-CE

#### 1.3.3.1 Préambule

La ZPNLA du SNA-CE comprend :

- le bâtiment technique de la navigation aérienne, au sein duquel il existe des salles considérées comme « opérationnelles » : tour de contrôle, salle de contrôle d'approche et salles techniques,
- ainsi qu'une zone entre le portail 2 et le portail 2bis.

En application de l'arrêté du 26 novembre 2007 définissant les installations en Côté Ville soumises à détention d'une habilitation et d'un titre de circulation, et de la circulaire n°081020 du 11 juin 2008 relative aux badges d'accès aux installations de la navigation aérienne de la DGAC, la procédure à respecter pour la délivrance des titres de cette ZPNLA et des habilitations est décrite ci-après.

Les modèles de titre bleu permanent, visiteur et accompagné, les formulaires utilisables (comportant l'imprimé de demande de titre et l'imprimé de demande d'habilitation) figurent en annexe.

#### Titre permanent :

Les titres permanents sont fabriqués et remis à leur bénéficiaire par le service sûreté de la DSAC-CE au vu de l'habilitation correspondante en état de validité et d'une pièce d'identité.

La durée de validité des titres « permanents » est de 3 ans maximum (dans les limites du contrat de travail du demandeur).

Les conditions à respecter en ce qui concerne le port, la restitution à l'employeur, le service de collecte des badges, et les actions à mener en cas de perte ou de vol, sont les mêmes que les conditions applicables aux titres mentionnés dans l'article 8.2 de l'arrêté préfectoral, à l'exception de la restitution finale du titre qui est effectuée à la DSAC-CE au lieu de la PAF.

En fin de validité ou en cas d'évolution dans les tâches des personnels titulaires, les titres sont restitués à la DSAC-CE par l'organisme demandeur.

#### Titres non permanents :

Les titres « visiteur » non accompagnés sont remis par le SNA-CE ou, par la BGTA si le début ou la fin de service de la personne se situe en dehors des horaires administratifs, après vérification d'antécédents du demandeur en cas d'absence d'habilitation valide.

Le titulaire d'un tel titre n'est pas tenu d'être accompagné. Il rend son titre quotidiennement au service qui lui a délivré et ne peut pas utiliser ce type de titre plus de 6 jours cumulés ou 21 pour les élèves fonctionnaires de l'ENAC, par période de 3 mois.

Les titres « accompagnés » sont remis directement par le SNA-CE. Ces personnes sont accompagnées en permanence par une personne autorisée titulaire d'un titre valide (autre qu'accompagné).

### 1.3.3.2 Personnes et véhicules autorisés

#### Personnes autorisées :

Les personnes autorisées à circuler dans le bâtiment technique sont les personnels de l'aviation civile, de la GTA, des prestataires du SNA-CE et, les personnes accompagnées par un tel agent ou les personnels travaillant pour le service de la navigation aérienne.

Les personnes autorisées à circuler dans le sas sont les personnels de l'aviation civile, de la GTA, de l'exploitant d'aérodrome, des services de secours et des prestataires du SNA-CE.

Les personnes circulant dans cette ZPNLA (à l'exception des services de secours extérieurs à l'aérodrome) arborent l'un des titres suivant :

- titre de circulation aéroportuaire rouge ou saumon valable en CP de l'aérodrome, comportant la mention « NAV » ;
- titre bleu permanent avec photo nominative, comportant la mention « NAV » ;
- titre bleu « visiteur », comportant la mention « NAV » et la lettre V ;
- titre bleu « accompagné », comportant la mention « NAV » et la lettre A.

#### Véhicules autorisés :

Véhicules autorisés à stationner : véhicules des services de l'aviation civile, et tout véhicule autorisé par le chef du SNA –CE.

Véhicules autorisés à circuler via le portail 2bis : véhicules possédant une autorisation de circuler en CP.

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

### **1.4.1 Liste des points de passage entre le CV et le CP (communs, restreints, privatifs et de secours, permettant de passer de CV à CP)**

Le nombre de points de passage communs ou privatifs entre le CV et le CP est limité au minimum nécessaire.

La liste des accès autorisés est la suivante :

- la liste des accès communs figurant en annexe 2.2.
- la liste des issues de secours en limite CV/CP figurant en annexe 2.3.

La liste des accès privatifs et la liste des accès restreints gérés par l'exploitant d'aérodrome sont publiées dans les annexes des mesures d'application à diffusion restreinte, diffusée aux seules personnes ou sociétés ayant besoin d'en connaître. Leur condition d'utilisation est fixée dans ces mêmes annexes.

Hormis les cas d'exemption d'inspection filtrage, l'utilisation d'un accès n'est autorisée que sous le contrôle d'agents de sûreté, comme les autres accès communs ou privatifs.

Sauf les cas prévus où les issues de secours peuvent être utilisées par les personnels (munies de lecteur de titre), l'utilisation des issues de secours hors cas d'urgence est interdite.

Les programmes de sûreté de l'exploitant d'aérodrome ou des sociétés autorisées à gérer des accès privatifs décrivent précisément dans leur programme de sûreté les équipements installés et les moyens mis en œuvre permettant l'ouverture de ces accès et leur contrôle et leur surveillance (mode de fonctionnement, système anti intrusion, alarme, départ d'alarme, etc.), notamment s'il s'agit d'issues de secours, permettant le respect de la réglementation relative à la sûreté.

Toute modification dans ces listes (suppression, ajout, modification des équipements ou du mode de fonctionnement) est au préalable soumise à accord du DSAC-Centre Est, après avis des autres services de l'Etat. Lorsqu'un accès ne dispose plus des équipements matériels ou humains garantissant le respect de la réglementation lors de son utilisation, son gestionnaire le verrouille pour empêcher toute utilisation, sauf s'il s'agit d'une issue de secours. Là, l'exploitant d'aérodrome prend toute mesure urgente pour contrôler l'accès.

### **1.4.2 Cheminements à respecter pour les personnels et les équipages en PCZSAR**

Les personnels ou les équipages circulant à pied en Côté Piste sont tenus d'emprunter les circuits piétons.

Les membres d'équipage 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. Ils peuvent également circuler, sans accompagnement, par des cheminements extérieurs, depuis et vers 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 spécifiques entre ces locaux, les accès à la PCZSAR prévus spécialement pour le personnel, les installations terminales et leur aéronef.

Les membres d'équipage sont tenus d'emprunter les cheminements passagers prévus à cet effet pour leur sortie de la PCZSAR.

Des mesures complémentaires sont contenues au chapitre 2.3 des présentes mesures.

### 1.4.3 Règles communes à l'ensemble du Côte Piste

A la demande express des Services de l'Etat (PAF, GTA ou douane), les accès aux différentes zones de l'aéroport peuvent être utilisés à titre exceptionnel sans tenir compte des prescriptions édictées à l'arrêté de police ou aux mesures particulières.

#### 1.4.3.1 Obtention et utilisation d'un titre permettant l'accès au Côte Piste

##### a/ Généralités

Les formulaires à utiliser en vue d'obtenir un titre permanent, temporaire ou accompagné figurent en annexe. La partie du formulaire à remplir par l'entreprise responsable de la demande est remplie par le responsable sûreté de l'entreprise (ou par un correspondant sûreté qu'il aura désigné). Cette entreprise aura préalablement rédigé et mis en œuvre un programme de sûreté et d'assurance qualité portant sur les tâches de sûreté à effectuer.

La formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998, valable de moins de 3 ans, ou équivalent dûment autorisé par les SCE aura été préalablement suivi avant la délivrance d'un titre non accompagné. Un modèle d'attestation figure en annexe 4.2.3.

Le responsable sûreté et les correspondants sûreté de chaque entreprise déposent leur signature auprès de l'exploitant d'aérodrome en utilisant le formulaire en annexe 4.2.1.

L'obtention d'un titre peut être soumise à paiement d'une redevance.

##### Cas particulier des TCA communs Lyon Saint-Exupéry et Lyon Bron :

Un TCA commun aux aérodromes de Lyon Saint-Exupéry et Lyon-Bron (référéncé LYON sur le titre) peut être délivré aux agents exerçant une activité sur les mêmes secteurs de sûreté et fonctionnels sur les 2 aérodromes. Dans le cas contraire, deux TCA seront délivrés (un par aérodrome).

##### b/ Obligations de la personne morale

En application et en complément des articles 1-2-3-2, 1-2-5-2 et 1-2-5-4 de l'AIM du 11/09/2013 modifié, une entreprise ou un organisme exerçant une activité en CP est tenu de :

- établir et tenir à jour le tableau des catégories d'emplois qu'il génère, des secteurs de sûreté et fonctionnels nécessaires pour la réalisation de l'activité correspondante ;
- ne demander un titre 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 aura préalablement suivi une formation, au moins équivalente à la formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998 depuis moins de 3 ans ;
- dispenser aux personnes agissant pour son compte et pour lesquelles il formule une demande de titre de circulation aéroportuaire, la formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998 ou d'un équivalent dûment autorisé par les SCE locaux ;
- 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 ne sont plus justifiés ;
- délivrer une attestation à la personne qui restitue son titre ;
- déclarer au SPAF, toutes évolutions impliquant la fin de validité d'un titre ou la modification des secteurs nécessaires pour les personnes agissant pour son compte, dès leur effectivité ;
- restituer le titre au SPAF le jour où le titre lui a été rendu (le cachet de la poste faisant foi en cas d'envoi postal) ;
- déclarer au SPAF la perte ou le vol d'un titre dès que son titulaire l'en a informé ;
- mettre en œuvre les procédures d'accès au CP et d'inspection filtrage aux accès dont il assure l'exploitation. Il s'assure notamment que toute personne qu'il laisserait pénétrer en Côte Piste est bien détentrice d'un titre valide ;
- ne pas provoquer l'utilisation d'un accès non autorisé ;
- s'assurer de la fermeture effective d'un accès au CP à l'issue de sa période d'utilisation.

### c/ Obligations de la personne physique

Les obligations de la personne physique titulaire d'un titre valide en CP, sont définies entre autres aux articles 1-2-2-4, 1-2-3-3 et 1-2-5-5 de l'AIM du 11/09/2013 modifié.

De plus, une personne détentrice d'un titre est tenue de restituer son titre à l'entité responsable de la demande ou, si ce n'est pas possible, aux services compétents de l'Etat, au plus tard le jour où l'un des événements décrits ci-après se produit :

- son habilitation lui est retirée ; ou
- la date de fin de validité du titre est atteinte ; ou
- elle n'exerce plus l'activité pour laquelle le titre lui a été délivré.

### d/ Cas particulier du personnel en situation de cessation d'activité prévisible

Dans les 2 cas suivants :

- une personne cesse temporairement son activité de manière prévisible (arrêt maladie anticipé, congé maternité, congé annuel, formation) et la durée probable de l'absence est supérieure à 2 mois.
- une personne est employée dans le cadre d'un contrat de travail à durée déterminée sachant que cette personne peut bénéficier de la procédure classique d'obtention et d'utilisation d'un titre sans restriction de durée liée à la fin de son CDD. A la fin du CDD, un autre contrat de travail n'a pas été formalisé et signé à l'issue de la dernière vacation du contrat.

La personne physique est tenue de restituer son titre à son employeur à la fin de sa dernière vacation.

L'entreprise ou l'organisme exerçant une activité en CP concerné est tenu de mettre le titre retourné dans un coffre fermé, placé sous sa responsabilité (un registre du coffre, faisant apparaître les mouvements des titres est créé et tenu à jour ; il peut être contrôlé par les SCE locaux). Dans le cas où le titre ne serait pas restitué par l'employé à la fin de sa dernière vacation, le titre fait immédiatement l'objet d'une réclamation au personnel par l'employeur, par courrier avec accusé réception, dans les mêmes conditions que tout autre titre en fin de validité.

## **1.4.3.2 Personnel intérimaire - règles à respecter**

### a/ Préambule

Cet article concerne les acteurs de l'emploi de personnel intérimaire pour l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, dans le cadre de contrats de travail d'une durée inférieure à 6 mois. Dans le cadre d'un contrat de travail intérimaire dont la durée serait supérieure à 6 mois, ce personnel fera l'objet d'une demande classique de titre de circulation aéroportuaire.

En cas de nécessité de faire appel à du personnel intérimaire, les entreprises donneur d'ordre possédant une autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome et les entreprises de travail temporaire (ETT) ont recours à l'une des 2 procédures décrites en b/ ou c/.

Ces procédures donnent la possibilité d'obtenir un titre de circulation valide pour le CP d'une durée de validité de **6 mois maximum** (cette durée peut être diminuée par le SPAF Lyon Saint-Exupéry, en fonction de l'enquête administrative) et de **18 mois maximum** pour un titre valide en ZPLNA.

### Définitions :

Un ordre de mission correspond au contrat passé entre l'ETT et le personnel intérimaire relatif à une mission donnée, pour un donneur d'ordre précis. L'ETT qui remet un ordre de mission à son employé en assure sa traçabilité.

Une lettre de mission correspond au document édité par le demandeur du titre de circulation et décrivant l'ensemble des mentions obligatoires permettant à l'intérimaire de justifier sa présence dans la zone considérée. Cette lettre de mission est, en même temps que le titre de circulation, portée de manière

permanente durant toute l'activité dans la zone considérée et pourra être demandée à tout instant aux fins de contrôle. De plus, si l'agent travaille dans la même journée pour le compte de 2 sociétés différentes, il change de lettre de mission en fin de chaque vacation.

#### Formations :

La société qui fait appel au service d'une ETT s'assure que les personnels ainsi recrutés possèdent la formation professionnelle adaptée aux missions qui lui sont confiées, notamment en matière de sûreté et de sécurité en piste.

#### Cas de 2 entités responsables de la demande de titre de circulation :

Un personnel intérimaire a la possibilité de travailler, pendant la période de validité du titre de circulation, pour le compte de plusieurs ETT et de plusieurs entreprises donneur d'ordre possédant une autorisation d'activité en CP.

Les conditions d'attribution et d'utilisation du titre de circulation devront respecter celles édictées dans le présent article ainsi que celles définies à l'article suivant 2.3.4.2.

Exemple :

*Un personnel intérimaire pourra travailler pour 2 entités responsables de la demande de titre de circulation, une entreprise donneur d'ordre D qui pourra elle-même avoir plusieurs sous traitants entreprises de travail temporaire, et une ETT E qui pourra elle-même avoir plusieurs partenaires donneur d'ordre.*

*Dans ce cas, à l'emplacement réservé au nom de l'entreprise, sur le titre de circulation, apparaîtront les mentions suivantes :*

*D/ETT+E*

#### Secteurs autorisés :

Le titre de circulation d'un personnel intérimaire ne mentionne aucun secteur et est de couleur correspondante à la zone considérée.

C'est la lettre de mission utilisée au moment considéré qui précise, en complément du titre de circulation, les secteurs autorisés.

#### Remise du titre de circulation :

Le titre de circulation ne sera remis que sur présentation d'un ordre de mission remis à l'intérimaire par son employeur dans le cadre de sa mission d'intérim.

#### Manquements éventuels :

En cas d'infraction, l'entité, responsable de la délivrance de la lettre de mission au moment de l'infraction, endosse les manquements constatés à la réglementation relative à la sûreté, notamment à l'arrêté préfectoral ou à ses mesures d'application, lorsqu'ils concernent les personnes morales.

### **b/ Demande de titre de circulation prise en charge par une ETT, appelé dans ce cas ETT titulaire**

En application de l'article R.213.4 du code de l'aviation civile, qui prévoit que « *Les entreprises ou les organismes autorisés par l'exploitant d'aérodrome à occuper ou utiliser la zone réservée de l'aérodrome formulent les demandes d'habilitation et du titre de circulation au profit de leurs salariés ou des personnes agissant pour leur compte* », une ETT qui fournit le personnel intérimaire peut demander que des titres de circulation soient établis au nom de leur entreprise et non au nom de la société auprès de laquelle il est détaché.

Cet aménagement est accordé si les règles suivantes sont respectées :

- Seuls les ETT basées physiquement sur l'aérodrome ayant une autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome et dont les bureaux sont ouverts au moins durant 2 vacations par semaine (une permanence téléphonique devra, en complément, être tenue) sont habilitées à demander des titres de circulation auprès du service sûreté d'aéroport de Lyon. Elles disposent d'un correspondant sûreté,



d'un programme de sûreté et d'un programme d'assurance qualité en tant que société utilisatrice du CP ;

- Un seul nom de société apparaît sur le titre de circulation : celui de l'ETT titulaire ;
- Chaque employé d'une ETT est, de plus, avant de pénétrer dans la zone considérée, en possession d'une lettre de mission délivrée par l'ETT titulaire.
- Cette lettre de mission a un format identique au titre de circulation et est insérée au dos de celui-ci. Elle comporte les informations suivantes :
  1. nom de la société ETT pour laquelle l'agent est en contrat de travail ;
  2. nom de l'entreprise qui fait appel à cette ETT pour recruter du personnel temporaire ;
  3. nom et prénom de l'employé ;
  4. fonction exercée par l'employé ;
  5. date de début et de fin de contrat ;
  6. secteur(s) autorisé(s) à cocher, les autres devant être rayés ;
  7. catégories d'objets métier si nécessaire ;
  8. nom et prénom du responsable qui valide la lettre de mission ;
  9. signature et cachet de l'employeur ETT.
- A chaque fin de contrat de travail, le titre est retourné par son titulaire à l'ETT titulaire qui le met dans un coffre fermé, placé sous sa responsabilité. Un registre du coffre, faisant apparaître les mouvements des titres est créé et tenu à jour. Il peut être contrôlé par les services de l'Etat ;
- Les titres de circulation en fin de mission ou en fin de validité ont l'objet d'une réclamation au personnel intérimaire par l'ETT titulaire, par courrier, dans les mêmes conditions que tout autre titre de circulation ;
- Les lettres de mission ou équivalents sont retournées en fin de mission à l'ETT qui les a délivrés aux fins de traçabilité pour archivage pendant 1 mois puis de destruction ;
- L'ETT communique, sur demande des services de l'Etat, la liste des personnes affectées sur l'aéroport au début de chaque mission.

#### **c/ Demande de titre de circulation prise en charge par l'entreprise donneur d'ordre**

L'entreprise donneur d'ordre possédant une autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome a la possibilité de faire appel à un personnel intérimaire en se portant responsable de la demande de titre de circulation. Les entreprises donneur d'ordre souhaitant bénéficier de cette procédure se signalent auprès des services de l'Etat de la plateforme et se conforment aux conditions suivantes :

- Un seul nom de société apparaît sur le titre de circulation : celui de l'entreprise donneur d'ordre suivi de « / ETT » ;
- Chaque employé d'une ETT est, de plus, avant de pénétrer en CP, en possession d'une lettre de mission délivrée par l'entreprise donneur d'ordre ;
- Cette lettre de mission a un format identique au titre de circulation et est insérée au dos de celui-ci. Elle comporte les informations suivantes :
  1. nom de la société ETT pour laquelle l'agent est en contrat de travail ;
  2. nom de l'entreprise qui fait appel à cette ETT pour recruter du personnel temporaire ;
  3. nom et prénom de l'employé ;
  4. fonction exercée par l'employé ;
  5. date de début et de fin de contrat ;
  6. secteur(s) autorisé(s) à cocher, les autres devant être rayés ;
  7. catégories d'objets métier si nécessaire ;
  8. nom et prénom du responsable qui valide la lettre de mission ;
  9. signature et cachet de l'entreprise donneur d'ordre.
- A chaque fin de contrat de travail, le titre de circulation est retourné par son titulaire à l'entreprise donneur d'ordre qui le met dans un coffre fermé, placé sous sa responsabilité. Un registre du coffre, faisant apparaître les mouvements des titres de circulation est créé et tenu à jour. Il peut être contrôlé par les services de l'Etat ;



- Les titres de circulation en fin de mission ou en fin de validité ont l'objet d'une réclamation au personnel intérimaire par l'entreprise donneur d'ordre, par courrier, dans les mêmes conditions que tout autre titre de circulation ;
- Les lettres de mission ou équivalents sont retournées en fin de mission au donneur d'ordre qui les a délivré aux fins de traçabilité pour archivage pendant 1 mois puis de destruction ;
- L'entreprise donneur d'ordre communique, sur demande des services de l'Etat, la liste des personnes affectées sur l'aéroport au début de chaque mission.

#### **1.4.3.3 Agents titulaires de 2 contrats de travail avec 2 employeurs différents (au maximum)**

Une personne qui désire travailler auprès de deux sociétés différentes sur le site peut le faire en ne possédant qu'un seul titre en respectant la procédure suivante :

- La demande de titre est faite en utilisant le formulaire joint en annexe ;
- le nom des correspondants sûreté des 2 entreprises avec leur n° de téléphone ainsi que leur signature et le cachet des 2 entreprises apparaissent sur la demande ;
- la durée de validité du titre de circulation est calquée sur le contrat le plus court et mentionnée par un des correspondants sûreté après concertation avec le second ;
- les secteurs demandés sur le titre sont justifiés par les 2 contrats et mentionnés par un correspondant sûreté après concertation avec le second ;
- sur le titre de circulation, les noms des 2 entreprises sont séparés par le symbole « + » ;
- pour tout accès en Côté Piste, le titulaire du titre a sur lui (dos du titre) une lettre de mission, délivrée dans les mêmes conditions qu'au paragraphe précédent, mentionnant :
  - le nom de l'entreprise ;
  - le nom du responsable ;
  - le type de mission ;
  - la durée du contrat pour la mission ;
  - le/les secteur/s correspondant à/aux zones d'activité pour la mission.

Les formations sûreté peuvent être faites par l'une ou l'autre des deux entreprises.

En cas de manquement incombant aux personnes morales, c'est l'entreprise pour laquelle l'employé travaille au moment du manquement qui est responsable.

#### **1.4.3.4 Entreprise sous traitant d'une autre entreprise**

L'entreprise donneur d'ordre possédant une autorisation d'activité en CP délivrée par l'exploitant d'aérodrome formule la demande de titres de circulation dans le cas d'un sous traitant répondant à l'ensemble des critères définis ci-après :

- n'avoir aucun local dans l'emprise de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry et ;
- avoir une activité peu fréquente en CP (moins d'une présence par mois) ou dont la durée est inférieure à 1 an et ;
- ne pas faire partie des types d'entreprises soumises à un agrément ou à une approbation de leur programme de sûreté et ;
- être classé dans la catégorie des microentreprises, au sens du décret n° 2008-1354 du 18 décembre 2008 relatif aux critères permettant de déterminer la catégorie d'appartenance d'une entreprise pour les besoins de l'analyse statistique et économique.

Cette entreprise donneur d'ordre respecte alors les conditions suivantes :

- les demandes sont faites avec le formulaire de demande de titre de circulation adéquat ;
- sur ce formulaire, apparaissent :
  - le nom de l'entreprise donneur d'ordre, suivi du symbole « / » puis du nom de l'entreprise sous traitante (soit 2 noms en tout au maximum) ;

- le nom du correspondant sûreté de l'entreprise donneur d'ordre avec son n° de téléphone ainsi que sa signature ;
- le cachet de l'entreprise donneur d'ordre ;
- la durée de validité du titre de circulation est limitée à la durée de la mission en Côté Piste de l'entreprise sous traitante ;
- les secteurs correspondent à la zone d'activité pour la mission.

En cas de manquement relatif à la gestion des titres, incombant aux personnes morales, c'est l'entreprise donneur d'ordre qui est responsable.

Dans le cas d'un sous traitant ne répondant pas aux critères définies précédemment, celui-ci peut formuler des demandes de titre au nom de son entreprise. Le donneur d'ordre vérifie que le contenu du programme de sûreté de son sous-traitant est conforme à ses attentes. Cette obligation est incluse au cahier des charges unissant le donneur d'ordre à son sous-traitant.

#### **1.4.3.5 Accompagnement d'une personne possédant déjà un titre de circulation sur l'aérodrome**

Une personne qui possède un titre de circulation non accompagné valable sur l'aérodrome et qui est amenée à accéder exceptionnellement à un secteur pour lequel son titre de circulation n'est pas valable, peut y accéder si les trois conditions suivantes sont remplies :

- un accompagnant, détenant un titre valable pour le secteur concerné, en fait au préalable la demande auprès du service de police compétent (SPAF pour l'aérogare, GTA pour le reste du Côté Piste) ;
- cet accompagnant reste en permanence avec la personne accompagnée ;
- la personne accompagnée possède un titre permanent valide donnant accès au Côté Piste de l'aérodrome (titre rouge ou saumon).

Ex : une personne désirant se rendre en salle de tri bagages et ne possédant qu'un titre saumon (sans le secteur B) peut s'y rendre à condition d'être accompagnée par une personne qui en fait la demande à la GTA et dont le titre comporte ce secteur B.

#### **1.4.3.6 Visites de groupe**

Pour toutes les visites de groupe permettant aux participants dont le nombre est supérieur ou égale à 5 d'accéder au CP, un circuit type et les conditions détaillées sont validés en accord avec les services compétents de l'Etat. Ces conditions prévoient notamment un délai de prévenance de 7 jours minimum. La demande doit être réalisée au moyen du formulaire de demande de titre de circulation accompagné rempli de manière simplifiée mais doit être accompagné en annexe de la liste nominative des personnes constituant le groupe. En dérogation aux conditions générales, les titres de circulation accompagnés peuvent être remis à un correspondant sûreté ou un délégataire de signature de l'entité demandeuse, contre remise d'une pièce d'identité de l'ensemble des personnes contenues sur ladite liste nominative.

Ces points doivent figurer dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome.

#### 1.4.4 Règles particulières en PCZSAR

##### 1.4.4.1 Titre de circulation non accompagné

###### a/ Modalités de délivrance des titres de circulation aéroportuaires permanents longue durée (rouges, saumons ou jaunes)

- Le formulaire commun de demandes d'habilitation et de TCA est à retirer au service sûreté de l'exploitant d'aérodrome ;
- La personne qui deviendra titulaire du titre renseigne le formulaire pour ce qui la concerne ;
- Le correspondant sûreté de l'entreprise qui salarie cette personne ou le correspondant sûreté de l'entreprise donneur d'ordre (en cas d'appel à une entreprise sous-traitante comme prévu au 1.4.3.4) valide la demande et complète le formulaire pour ce qui le concerne, notamment en précisant les motifs professionnels justifiant les secteurs demandés (la liste des secteurs demandés par l'entreprise devra faire l'objet d'un descriptif par métier ou catégorie de personnels inclus dans son programme de sûreté), en indiquant la fin de contrat éventuel. Il atteste également que l'agent a bien suivi la formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998;
- La demande est déposée au service sûreté de l'exploitant d'aérodrome ;
- Lorsque le titre est établi, le demandeur le retire auprès du S.P.A.F. contre présentation d'un justificatif de son identité et d'une attestation à la formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998, valable de moins de 3 ans, ou équivalent dûment autorisé.

L'employeur conserve l'attestation à la formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998 ou équivalent dûment autorisé, de chacun de ses employés pour être en mesure de la présenter aux autorités aux fins de contrôle.

L'employeur prend les mesures nécessaires auprès de son employé afin de se faire communiquer la date de fin de validité du titre.

###### b/ Modalités de délivrance des titres de circulation temporaires (dégradé allant du jaune au rouge)

- L'imprimé de demande de –titre de circulation temporaire est à retirer auprès de l'exploitant d'aérodrome ;
- Le demandeur renseigne le formulaire pour ce qui le concerne, le remet à son entreprise qui complète le formulaire en justifiant la nécessité d'activité sur la plateforme, puis le présente au SPAF ou à la GTA selon le cas ;
- Le formulaire dûment complété est ensuite retourné au service compétent de l'Etat correspondant en double exemplaire ;
- Si la demande est validée, le titre est remis au demandeur par ce service **en échange** d'une pièce d'identité (carte nationale d'identité, passeport ou permis de conduire français) et sur présentation du titre de circulation aéroportuaire initial valable ;
- A l'issue de son utilisation, l'utilisateur restitue son titre au service qui lui a délivré.

#### **1.4.4.2 Titre de circulation accompagné (titre vert / la personne ne possède pas de titre de circulation aéroportuaire permanent ou temporaire)**

##### **a/ Conditions de délivrance**

L'autorisation d'accompagnement décrite ci-dessous est valable pour une durée de 24 heures au maximum renouvelable sous certaines conditions.

Une personne qui ne possède pas de titre de circulation peut entrer exceptionnellement en Côté Piste si elle remplit les deux conditions suivantes :

- posséder un titre de circulation « accompagné », délivré conformément à la procédure décrite au paragraphe suivant ;
- être accompagnée en permanence durant toute la durée de son séjour en CP par une personne détenant un titre de circulation valable pour le(s) secteur(s) concerné(s).

Sauf exception laissée à la discrétion du service compétent de l'Etat chargé de leur délivrance, un nouveau titre de circulation accompagné, pour un motif ou une mission déterminée, ne peut être demandé que dans la limite de cinq jours consécutifs suivant la première demande et ce sur une période de trente jours.

La demande de titre de circulation « accompagné » est réalisée auprès du service compétent de l'Etat suivant :

- le SPAF dans le cadre d'une entrée initiale en CP par le secteur P ;
- la BGTA dans les autres cas.

- L'imprimé de demande de titre de circulation accompagné est à retirer auprès de l'exploitant d'aérodrome ;
- Le demandeur renseigne le formulaire pour ce qui le concerne, le remet à son entreprise qui le complète par l'intermédiaire d'un correspondant sûreté ou d'un délégataire de signature ;
- Le correspondant sûreté ou délégataire de signature justifie la nécessité, pour la personne concernée, d'accéder en CP ;
- Le correspondant sûreté ou délégataire de signature désigne le ou les accompagnateurs ; dans le cas d'accompagnateurs multiples, il sera précisé pour chacun d'eux le créneau horaire prévisionnel où l'accompagnement est assuré ; dans le cas d'accompagnement multiple, un accompagnateur ne peut accompagner plus de quatre personnes titulaires d'un titre de circulation accompagné en même temps (hors cas des visites de groupe décrites au point 1.4.3.6) ;
- Le formulaire dûment complété est ensuite retourné au service compétent de l'Etat correspondant, en double exemplaire, **au moins 24 heures avant la remise du titre** (ce délai peut être réduit dans le cadre de la procédure dite d'urgence justifiée par un besoin exceptionnel lié à une nécessité opérationnelle ayant une répercussion sur l'activité aéroportuaire de l'exploitant d'aérodrome, les compagnies aériennes et leurs sous-traitants – à contrario ce délai est de 7 jours minimum dans le cadre d'une demande groupée de plus de 4 personnes) ;
- Si la demande est validée, le titre est remis au demandeur, par ce service de l'Etat compétent, **en échange** de la remise d'une pièce d'identité (carte nationale d'identité, passeport, carte de séjour ou permis de conduire français) et de la photocopie lisible de celle-ci préalablement effectuée;
- A chaque passage au poste d'inspection filtrage, le demandeur sera invité à présenter la photocopie de la pièce d'identité ainsi que l'un des 2 exemplaires du formulaire de demande de titre de circulation validé par le SCE concerné ;
- A l'issue de son utilisation, l'utilisateur restitue son titre au service compétent de l'Etat qui le lui a délivré, en présence de son accompagnateur.

##### **b/ Modalité complémentaire pour les stagiaires**

Le demandeur est tenu de présenter un document justifiant de sa convention de stage.

#### 1.4.4.3 Règles d'utilisation du poste de contrôle d'accès et d'inspection filtrage

Les accès au CP ainsi que les catégories de personnes autorisées à passer à chaque accès, que ce soit en entrée ou en sortie, sont précisés dans les tableaux des annexes 2.0.

En complément des données figurant en annexe, les règles suivantes s'appliquent :

- un personnel navigant, accédant en CP pour les besoins d'un vol, passe par les accès suivants:
  - pour un vol Schengen uniquement : le PIF Alpha, le HF25, le PIF21, le PIF16, le passage PIF30 porte personnel ainsi que l'ensemble des PARIF ;
  - pour un vol Non Schengen : au Terminal 1, le PIF15, au Terminal 2, le PIF21 et le HF25, et au Terminal 3, le PIF30 porte personnel ;
- si un navigant effectue un vol comme passager-service, en civil, au départ de Lyon Saint-Exupéry avant d'entreprendre un vol à une autre escale comme membre de l'équipage, il est autorisé à passer par les PIF dans les conditions Schengen précitées, sur présentation de son certificat de membre d'équipage et d'un ordre de mission justifiant son vol comme passager-service.

#### 1.4.4.4 Passage d'outils métier en PCZSAR

Les articles prohibés pour s'acquitter de tâches essentielles au fonctionnement des installations aéroportuaires ou de l'aéronef ou pour assurer des fonctions en vol peuvent être introduits en PCZSAR, y compris les outils de métiers transportés par les personnes ou à bord des véhicules sous réserve du respect des conditions suivantes :

- chaque entreprise dépose une liste, par fonctions, des articles prohibés autorisés à pénétrer en PCZSAR auprès de l'exploitant d'aérodrome (voir annexe) ;
- chaque entreprise signale à l'exploitant d'aérodrome tout changement de fonction d'une personne titulaire d'une autorisation individuelle objets métier entraînant la modification ou le retrait de ladite autorisation ;
- les personnels transportant des articles figurant sur ces listes doivent les déclarer lors de leur accès en PCZSAR ;
- les procédures de contrôle des outils métier figurent dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome ;
- en PCZSAR, les outils métier restent sous surveillance permanente de la personne autorisée à les transporter ou sont mis en sécurité de façon à rester inaccessible à toute autre personne ne possédant pas ladite autorisation.

Une disposition supplémentaire est contenue dans une mesure d'application séparée, à diffusion restreinte. Les points de passage des outils métier sont limités (cf. annexes 2.2).

#### 1.4.4.5 Personnes exemptées d'inspection filtrage en entrée de PCZSAR

##### a/ Inspection filtrage unique des passagers, équipages et bagages de cabine (IFUPBC)

Les équipages, les passagers et leurs bagages de cabine en correspondance sur Lyon Saint-Exupéry des vols en provenance d'une PCZSAR d'un aéroport où sont mises en œuvre les normes de base communes de sûreté d'un pays de l'espace Schengen bénéficient de la procédure d'inspection filtrage unique au niveau du Terminal 2.

Cette disposition s'applique exclusivement aux équipages, aux passagers et à leurs bagages de cabine des transporteurs aériens ayant formalisé leur adhésion expresse à ce dispositif auprès de l'exploitant d'aéroport et amendé leur programme de sûreté de façon à ce que les procédures rédigées et appliquées incluent la réversibilité de cette mesure, sur un ou plusieurs vols concernés dans les cas suivants :



- notification du statut non sécurisé d'un vol à l'arrivée ;
- élévation du niveau de la menace sur un vol spécifique ou sur une destination ou une provenance spécifique sur une période déterminée ;
- information des autorités compétentes par la commission européenne concernant des défaillances graves susceptibles d'avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation civile dans la Communauté.

La réversibilité de cette disposition devra être possible à tout moment, sur instruction des autorités compétentes. Dans ce cas, les transporteurs aériens feront acheminer les équipages, les passagers et à leurs bagages de cabine concernés vers un poste d'inspection filtrage pour contrôle.

Toute modification des programmes de sûreté concernant cette disposition est transmise pour validation technique à la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est (DSAC-CE), et pour information aux services de la police aux frontières et de la gendarmerie des transports aériens présents sur l'aéroport.

##### b/ Autres cas d'exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès des personnes

Les autres cas d'exemption d'inspection filtrage ou d'inspection filtrage spéciale, et de contrôle d'accès sont publiés dans une mesure d'application séparée à diffusion restreinte, diffusée aux seules sociétés ou administrations ayant besoin d'en connaître.

 	<p>MESURES PARTICULIÈRES D'APPLICATION DU 4 FEVRIER 2016 DE L'ARRETÉ PRÉFECTORAL N° 2012118-0001 DU 27 AVRIL 2012, RELATIF AUX MESURES DE POLICE APPLICABLES SUR L'AÉRODROME DE LYON - SAINT EXUPÉRY</p>	<p>Février 2016  Page 29 / 58</p>
---	--	---

## 1.4.5 Lieux à usage exclusif (LUE)

### 1.4.5.1 Préambule

Les lieux à usage exclusif de l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry sont les suivants :

- Lyon Air Traiteur ;
- Newrest France Lyon ;
- LOCINDUS.

Les limites de ces LUE sont précisées en annexe.

### 1.4.5.2 Obligations spécifiques aux lieux à usage exclusif (LUE)

Pour circuler dans ces LUE, il est nécessaire de détenir un titre valide et d'y accéder uniquement pour motif professionnel.



De plus, l'entreprise ou l'organisme qui exploite un LUE :

- respecte la procédure de délivrance du titre de circulation pour le lieu à usage exclusif stipulé dans son autorisation ;
- s'assure que la personne qui demande à bénéficier d'un titre de circulation pour le lieu à usage exclusif, justifie d'une activité dans son lieu à usage exclusif et possède l'habilitation visée au I de l'article L.6342-3 du Code des Transports ;
- ne remet le titre de circulation que sur présentation d'un document attestant l'identité de son bénéficiaire ;
- s'assure, avant de remettre un titre de circulation accompagné, que la personne justifie d'une activité dans son lieu à usage exclusif et désigne la personne chargée de l'accompagnement du bénéficiaire ;
- récupère le titre de circulation qu'il a délivré lorsque son titulaire ne justifie plus d'une activité dans son lieu à usage exclusif ou que ce titre est arrivé en fin de validité ;
- applique 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 s'oppose pas et ne retarde pas l'accès à ces lieux aux services compétents de l'Etat ;
- établit et tenir à jour la liste des personnes autorisées à accéder dans ces lieux ;
- en limite l'accès aux seules personnes autorisées ;
- garde pendant trois mois l'enregistrement des entrées des personnes ;
- met en œuvre un dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux en dehors des périodes d'utilisation opérationnelle ;
- procède, suite à toute intrusion, à une vérification de l'intégrité des fournitures, approvisionnements de bord, du courrier et matériel de transporteur aérien stockés dans ces lieux ;
- s'assure de la fermeture effective d'un accès au Côté Piste à l'issue de sa période d'utilisation.

### 1.4.5.3 Modalités relatives à la délivrance des titres de circulation « secteur exclusif »

La procédure de délivrance des titres de circulation aéroportuaires de couleur jaune est identique à celle concernant les titres de circulation aéroportuaires rouges ou saumon. Un titre de circulation aéroportuaire jaune ne permet à son titulaire que de circuler à l'intérieur du secteur à usage exclusif pour lequel celui-ci lui a été délivré.



 	<p>MESURES PARTICULIÈRES D'APPLICATION DU 4 FEVRIER 2016  DE L'ARRETÉ PRÉFECTORAL N° 2012118-0001 DU 27 AVRIL 2012,  RELATIF AUX MESURES DE POLICE APPLICABLES  SUR L'AÉRODROME DE LYON - SAINT EXUPÉRY</p>	<p>Février 2016  Page 30 / 58</p>
---	---	---------------------------------------

#### **1.4.5.4 Modalités relatives à la délivrance des titres de circulation « secteur exclusif accompagné »**

Les personnes accédant occasionnellement dans un lieu à usage exclusif du CP et ne possédant pas de titre d'accès valide pour cette zone peuvent obtenir un titre de circulation « accompagné secteur exclusif », de couleur jaune, auprès de l'organisme gestionnaire du secteur à usage exclusif. Ce titre est valable uniquement dans le lieu à usage exclusif pour lequel il a été délivré. La procédure à suivre pour obtenir un tel titre est la suivante :

- le correspondant sûreté de l'organisme gestionnaire du lieu à usage exclusif remplit une demande de titre d'accès « accompagné secteur exclusif » qu'il adresse à la BGTA. (Cette demande contient l'identité de la personne accompagnante et une copie d'une pièce d'identité du visiteur) ;
- la BGTA adresse sa réponse à l'organisme demandeur ;
- l'organisme demandeur archive l'accord de la GTA (pendant 3 mois), délivre le titre « accompagné secteur exclusif » contre une pièce d'identité, s'assure que la personne est accompagnée en permanence par l'accompagnateur désigné et récupère le titre à l'issue de la période d'utilisation du titre par le visiteur.

## 1.5 CHAPITRE V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE

### 1.5.1 Conditions d'accès des véhicules en Côté Piste

#### 1.5.1.1 Véhicules autorisés

Conformément à l'article 17 de l'arrêté de police, seuls peuvent être autorisés à pénétrer et à circuler Côté Piste de l'aérodrome, les véhicules :

- des services de l'État exerçant leur activité sur l'aérodrome (services de l'aviation civile et de Météo-France, gendarmerie des transports aériens (GTA), police aux frontières (PAF), douane, armée de l'air) ;
- de l'exploitant de l'aérodrome ;
- des compagnies aériennes et des autres entreprises exerçant une activité sur l'aérodrome ;
- des agriculteurs autorisés à exploiter des parcelles sur l'aérodrome ;
- des entreprises travaillant temporairement sur la plate-forme (*chantiers, ambulances...*) auxquelles sont accordées des autorisations pour la durée nécessaire.

La pénétration et le stationnement de ces véhicules en CP sont justifiés par une nécessité professionnelle.

#### 1.5.1.2 Autorisations d'accès et identification des véhicules

##### a/ Différents cas d'autorisation

Les véhicules autorisés en permanence à circuler en Côté Piste sont munis d'un laissez-passer véhicule permanent, fixée sur le pare-brise et entièrement visible, matérialisant l'autorisation.

Les véhicules pénétrant en CP pour travailler sur un chantier limité dans le temps et ceux pénétrant occasionnellement en Côté Piste sont munis d'un laissez-passer véhicule spécifique délivrée par la GTA.

D'autres véhicules peuvent exceptionnellement pénétrer en Côté Piste lorsque l'urgence ou le caractère spécifique de la mission l'impose. Dans une telle situation, ces véhicules sont accompagnés par des services de l'Etat chargés de la police ou de la douane sur l'aérodrome et dispensés de l'autorisation décrite ci-dessous.

La délivrance d'une autorisation d'accès pour un véhicule ne dispense pas son conducteur d'être titulaire d'une autorisation de conduite (voir 2.7. 3 ci-après).

##### b/ Identification des véhicules

Les véhicules accédant en CP comportent un identifiant de la société utilisatrice ou de l'artisan de chaque côté, d'une taille suffisante pour être reconnaissable à distance, la taille des caractères ne sera pas inférieure à 10 centimètres.

### 1.5.2 Laissez-passer véhicule (LPV) permanent

#### 1.5.2.1 Conditions et modalités de délivrance

##### a/ Généralités

Les organismes désirant circuler avec un véhicule en CP de façon régulière (*au moins deux fois par mois*) en font la demande auprès de l'exploitant d'aérodrome, en utilisant le formulaire fourni en annexe 5.1.1 et en suivant la procédure suivante :

- le demandeur remplit un formulaire par véhicule qu'il remet à l'exploitant d'aérodrome. Ce formulaire est cosigné par le donneur d'ordre si le demandeur est sous traitant d'un organisme implanté sur l'aérodrome ;
- la demande est ensuite validée par l'exploitant d'aérodrome puis les services de l'Etat. L'exploitant d'aérodrome procède alors à la fabrication de l'autorisation d'accès qu'il remet au demandeur.

Les véhicules autorisés en permanence à circuler en Côté Piste disposent alors d'un laissez-passer véhicule électronique permanent, utilisable en mode nominal, et d'une contremarque autocollante, utilisable en mode dégradé. Ces deux éléments sont fixés sur le pare-brise afin d'être entièrement visible.

Les principes énumérés au point « 1.4. 3.4 - Entreprise sous traitant d'une autre entreprise » des présentes mesures, relatif au titre de circulation, sont applicables au laissez-passer véhicule.

Les véhicules de particuliers (*c'est à dire ceux dont la carte grise est au nom d'une personne physique*) ne peuvent pas obtenir une telle autorisation. A titre exceptionnel, les véhicules d'artisans pourront obtenir cette autorisation, à condition de fixer de façon apparente sur le véhicule le laissez-passer véhicule ainsi qu'un logo au nom de l'artisan.

En application et en complément de l'article 1-2-6-3 de l'AIM du 11/09/2013 modifié, les entreprises et organismes utilisateurs de véhicules en CP sont tenus de :

- ne faire circuler un véhicule en CP que pour leurs besoins d'exploitation et par les cheminements prévus à cet effet ;
- stationner uniquement sur les emplacements dédiés à cet effet ;
- faire surveiller tout déplacement ou stationnement en CP du véhicule pour lequel il a obtenu un laissez-passer véhicule ;
- restituer le laissez-passer véhicule à l'exploitant d'aérodrome au plus tard le jour où le véhicule ne justifie plus d'un accès en CP, quelle qu'en soit la raison (le cachet de la poste faisant foi en cas d'envoi postal).

#### **b/ Modalités complémentaires pour les véhicules immatriculés**

Les organismes désirant circuler en Côté Piste avec un véhicule immatriculé suivent les modalités complémentaires suivantes :

- à l'appui de sa demande, il présente une photocopie de la carte grise et de l'attestation d'assurance du véhicule ;
- l'autorisation est valable pour une durée limitée ;
- les organismes dont les véhicules doivent circuler en Côté Piste renouvellent leurs autorisations au minimum 15 jours avant la fin de validité de ladite autorisation auprès de l'exploitant d'aérodrome ;
- le laissez-passer véhicule se présente sous la forme d'un laissez-passer véhicule électronique voire d'une contremarque autocollante, le tout se fixant sur la face intérieure du pare-brise.

#### **c/ Modalités complémentaires pour le matériel de piste motorisé**

Les organismes désirant circuler indifféremment en Côté Piste et en Côté Ville avec un engin de piste motorisé suivent les modalités complémentaires suivantes :

- préalablement à la demande, le demandeur est tenu d'identifier les engins non immatriculés par un numéro de série identifiable sur le véhicule (plaque châssis) et référencé au niveau de la pièce d'identité du véhicule (attestation de conformité) ;
- l'autorisation est valable pour une durée limitée (soit pendant 3 ans, soit jusqu'à la fin de l'autorisation d'activité de l'entreprise, à la première des deux échéances) ;
- les organismes dont les véhicules doivent circuler en Côté Piste au-delà de la date de fin de validité renouvellent leur(s) demande(s) au plus tard 15 jours avant cette date auprès de l'exploitant d'aérodrome ;
- le laissez-passer véhicule se présente sous la forme d'un laissez-passer véhicule électronique associé à autocollant de couleur blanche qui se fixe sur la face intérieure du pare-brise ou sur la carrosserie côté droit.

#### **d/ Laissez-passer véhicule perdus ou volés**

Tout organisme possédant un laissez-passer véhicule permanent est tenue de le restituer à l'exploitant d'aérodrome dès que le véhicule n'a plus à circuler en Côté Piste (*vente du véhicule, cessation d'activité...*) ou lorsque le pare-brise du véhicule est changé.

Le vol d'un véhicule possédant un laissez-passer véhicule ou la perte de celui-ci est signalé dans les plus brefs délais à la BGTA ainsi qu'au service badges d'ADL afin qu'une liste des laissez-passer véhicule perdus ou volés soit tenue à jour par l'exploitant d'aérodrome.

### **1.5.3 Laissez-passer véhicule (LPV) temporaire**

#### **1.5.3.1 Laissez-passer véhicule (LPV) visiteur**

Les organismes n'entrant qu'occasionnellement en Côté Piste font une demande de LPV visiteur à la BGTA (formulaire fournie en annexe 5.1.3). Sauf exception laissée à la discrétion de la BGTA, un nouveau LPV visiteur, pour un motif ou une mission déterminée, ne peut être demandé que dans la limite de cinq jours consécutifs suivant la première demande et ce sur une période de trente jours.

Le conducteur présente son autorisation de conduite en Côté Piste (*ou celle de son accompagnant*) et dépose la carte grise du véhicule en échange du LPV visiteur. Ce LPV visiteur est composé d'une plaque identifiable électroniquement permettant aussi d'insérer l'autorisation écrite de la GTA.

Cette plaque est apposée de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pendant toute la durée du séjour en CP.

En application et en complément de l'article 1-2-6-3 de l'AIM du 11/09/2013 modifié, les entreprises et organismes utilisateurs de véhicules en CP sont tenus de :

- ne faire circuler un véhicule en CP que pour leurs besoins d'exploitation et par les cheminements prévus à cet effet ;
- stationner uniquement sur les emplacements dédiés à cet effet ;
- faire surveiller tout déplacement ou stationnement en CP du véhicule pour lequel il a obtenu un laissez-passer véhicule visiteur ;
- restituer le laissez-passer véhicule visiteur à la BGTA au plus tard le jour où ce LPV visiteur arrive à échéance.

En dérogation aux éléments contenus dans le présent article, des dispositions complémentaires sont publiés dans une mesure d'application séparée à diffusion restreinte, diffusée aux seules sociétés ou administrations ayant besoin d'en connaître.

#### **1.5.3.2 Laissez-passer véhicule (LPV) chantier**

##### **a/ Préambule**

Les véhicules utilisés dans le cadre de Chantiers sont titulaires d'une autorisation pour pénétrer en CP. Cette autorisation revêt deux formes :

- laissez-passer véhicule chantier Longue Durée, dans le cadre de chantiers d'une durée supérieure à 15 jours ;
- laissez-passer véhicule chantier Courte Durée, dans les autres cas.

##### **b/ Dispositions relatives aux LPV Chantier longue durée**

La demande est déposée auprès du service badges et contrôle d'accès ADL par le correspondant sûreté de la société ou son représentant, avec un préavis minimum de 15 jours ou 3 semaines selon le volume de la demande. Cette demande est soumise à validation par la GTA. Lorsque la demande est acceptée, le service accueil badges et contrôle d'accès délivre un laissez-passer véhicule électronique associé à une contremarque de couleur jaune qui est collé sur le pare-brise du véhicule.

Le laissez-passer véhicule est valable pour toute la durée du chantier. Il est remis au service des badges avant sa fin de validité, sous la responsabilité du correspondant sûreté de l'entreprise.

### **c/ Dispositions relatives aux LPV Chantier courte durée**

La demande est déposée auprès de la BGTA par le Correspondant Chantier ADL avec préavis minimum de 24H00, au moyen d'un formulaire spécifique, pour une durée maximale de 15 jours non prolongeables.

Lorsque la demande est acceptée, la BGTA remet au demandeur une plaque identifiable électroniquement permettant aussi d'insérer l'autorisation écrite.

Elle est apposée de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pendant toute la durée du séjour en CP.

La plaque est remise à la BGTA en fin de chantier.

#### **1.5.4 Conditions d'identification et de pénétration des véhicules dépourvus de LPV**

##### **1.5.4.1 Véhicules captifs**

En application du point 1.2.6.9 du règlement (UE) 2015/1998, les véhicules ne pouvant circuler qu'en CP de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry sont dispensés de laissez-passer véhicule mais sont identifiés par la mention « EXCLUSIF CP LYS ». Cette mention est d'une taille suffisante pour être reconnaissable à distance, la taille des caractères n'est pas inférieure à 10 centimètres.

Lors de leur entrée en CP initiale ou suite à une opération de maintenance devant se réaliser en CV, ces véhicules se conforment aux procédures édictées par l'exploitant d'aérodrome et validées par la BGTA et la DSAC-CE.

##### **1.5.4.2 Ambulances**

Les ambulances nécessitant un accès rapide au CP peuvent être dispensées du laissez-passer véhicule après accord de la BGTA. Si l'ambulancier n'est pas titulaire de l'autorisation de conduite sur l'aire de trafic, il est accompagné par un agent titulaire de cette autorisation qui prend place à bord du véhicule ou d'un véhicule pilote et qui, à ce titre, est chargé de veiller à l'application des consignes de circulation et de stationnement.

Par mesure de sûreté, le transporteur aérien prévient impérativement les autorités de police et de douane de tout embarquement ou débarquement de passagers nécessitant un transport en ambulance.

L'ambulance ainsi que les personnes transportées peuvent bénéficier de mesures adaptées de contrôle d'accès et d'inspection filtrage selon les conditions et modalités fixées dans les mesures particulières d'application à diffusion restreinte.

##### **1.5.4.3 Véhicules banalisés des SCE utilisés à titre exceptionnel**

Les modalités de cette utilisation sont décrites dans les mesures particulières d'application à diffusion restreinte, diffusée aux seules personnes ou sociétés ayant besoin d'en connaître.

## **1.5.5 Inspection filtrage des véhicules à l'entrée de la PCZSAR**

### **1.5.5.1 Généralités**

Il est demandé à l'exploitant d'aérodrome d'inspecter filtrer, pour les véhicules standards, l'ensemble des 6 zones décrites dans une décision européenne de mise en œuvre susvisée. Les véhicules en attente d'inspection filtrage, quels qu'ils soient, sont stationnés en file indienne et non côte à côte dans le sas du PARIF utilisé. Par ailleurs, 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.

Les conducteurs présentent à l'inspection filtrage les objets qu'ils transportent dans leur véhicule, y compris les approvisionnements de bord, fournitures destinées à l'aérodrome et le fret, au moment de leur passage au PARIF (sauf s'il s'agit de véhicules de fournisseur habilité, fournisseur connu, ou d'agent habilité avec un document attestant du statut « sécurisé » des marchandises; dans ces cas, la cargaison a été bâchée, filmée ou fermée lors de son trajet en Côté Ville de façon à garantir le maintien d'intégrité).

En cas de présentation de certains objets ou matériels qui de par leur poids ou leur volume ne peuvent être déplacés, le conducteur en avise le personnel chargé de l'inspection filtrage. Sont notamment les articles prohibés autorisés en tant qu'outil de métier et destiné à rester à bord.

L'exploitant d'aérodrome, après questionnement du conducteur sur la nature des objets éventuellement transportés, procède à une inspection des véhicules.

### **1.5.5.2 Inspection filtrage des véhicules spéciaux**

Certains véhicules, de par leurs caractéristiques, ne peuvent subir une inspection filtrage selon les zones à inspecter figurant dans la réglementation. Il s'agit notamment des tracmas, véhicules de ramassage des ordures, véhicules des essenciers, camions de tout type, véhicules et chariots à bagages transportant du fret avec document d'accompagnement, véhicules des fournisseurs habilités ou connus, engins agricoles, véhicules de livraison de gaz. Pour ces véhicules, l'inspection filtrage est adaptée selon une méthodologie indiquée dans les mesures particulières d'application complémentaires à diffusion restreinte.

### **1.5.5.3 Exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès de certains véhicules**

Les conditions d'exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès de certains véhicules, notamment en cas d'urgence, sont décrites dans les mesures particulières d'application complémentaires à diffusion restreinte.

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

### **1.6.1 Bagages de soute**

#### **1.6.1.1 Vérification de bon fonctionnement des équipements utilisés dans le cadre de l'inspection filtrage des bagages de soute**

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de procéder à la vérification du bon fonctionnement des équipements de détection et des systèmes qui les alimentent avant chaque mise en service, ainsi qu'après toute opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services de l'Etat pour chaque catégorie d'équipement.

Cependant, la vérification des critères de qualité d'image des EDS de standard 2 sont vérifiées mensuellement ainsi qu'après toute opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services de l'Etat.

Les fiches de vérification de bon fonctionnement des équipements radioscopiques et des EDS sont conservées au moins 1 an pour chaque équipement.

#### **1.6.1.2 Inspection filtrage unique des bagages de soute (IFUBS)**

Les bagages de soute accompagnés et non accompagnés en correspondance sur Lyon Saint-Exupéry des vols en provenance d'une PCZSAR 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 peuvent bénéficier de la procédure d'inspection filtrage unique sur l'aérodrome de Lyon Saint Exupéry.

Cette disposition s'applique exclusivement aux bagages des transporteurs aériens ayant formalisé leur adhésion expresse à ce dispositif auprès de l'exploitant d'aérodrome et amendé leur programme de sûreté de façon à ce que les procédures rédigées et appliquées incluent la réversibilité de cette mesure, sur un ou plusieurs vols concernés dans les cas suivants :

- notification du statut non sécurisé d'un vol à l'arrivée ;
- élévation du niveau de la menace sur un vol spécifique ou sur une destination ou une provenance spécifique sur une période déterminée ;
- information des autorités compétentes par la commission européenne concernant des défaillances graves susceptibles d'avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation civile dans la Communauté.

La réversibilité de cette disposition doit être possible à tout moment, sur instruction des autorités compétentes. Dans ce cas, les transporteurs aériens achemineront leurs bagages de soute vers un poste d'inspection filtrage pour contrôle.

Toute modification des programmes de sûreté concernant cette disposition est transmise pour validation technique à la DSAC-CE, et pour information aux services de la police aux frontières et de la gendarmerie des transports aériens présents sur l'aérodrome.

#### **1.6.1.3 Autres cas d'exemption d'inspection filtrage des bagages de soute**

Les autres cas d'exemption d'inspection filtrage ou d'inspection filtrage spéciale sont publiés dans une mesure d'application séparée à diffusion restreinte, diffusée aux seules sociétés ou administrations ayant besoin d'en connaître.



## 1.6.2 Fournitures destinées à l'aéroport

### 1.6.2.1 Accès en PCZSAR des fournitures destinées à l'aéroport

Les fournitures destinées à pénétrer en PCZSAR de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry sont autorisées à passer uniquement par les accès n'accueillant pas de passagers des vols commerciaux. Cependant, le passage de fournitures solides est autorisé au PIF T3 sous réserve qu'il ne concerne que de faibles quantités pouvant être portées par une seule personne.

Toute entité souhaitant introduire ou faire introduire en PCZSAR de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry un objet destiné à être vendu, utilisé ou mis à disposition utilise l'une des procédures suivantes :

- faire subir une inspection filtrage à ces fournitures selon des modalités prévues dans la réglementation européenne ;
- être désigné Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

Ces objets sont considérées comme tels à partir du moment où ces fournitures sont identifiables comme destinées à être vendues, utilisées ou mises à disposition en PCZSAR de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. Les obligations, pour une entité, d'être désigné Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ne tiennent que si cette entité détient un objet dûment identifié comme tel. Les obligations contenues au point 1.6.2.2 ne courent qu'à compter du moment où la fourniture est identifiée comme telle et ne concernent que le site d'où la fourniture est susceptible de partir.

### 1.6.2.2 Statut de Fournisseur connu

En complément du point 9.1 du règlement (UE) 2015/1998, un Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est tenue de respecter les dispositions ci-après.

Toute entreprise souhaitant être désignée Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est tenue

- de coopérer pleinement aux fins de toutes les inspections nécessaires et donner accès à tous les documents demandés par les services de la DSAC-CE, de la GTA, de la PAF, du gestionnaire des accès à la PCZSAR devant être empruntés et du validateur UE de sûreté aérienne de son choix.
- d'établir un document d'accompagnement pour chaque groupement constitué et d'archiver pendant un mois un exemplaire de tous les documents d'accompagnement qu'il établit.

De plus, pour chaque groupement de fournitures, toute entreprise désignée fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est tenue d'établir un document d'accompagnement comportant les informations suivantes :

- la mention "Document d'accompagnement Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry " ;
- la raison sociale de l'entreprise ;
- son identification (1) ;
- la date de livraison ;
- le cas échéant, l'identification du destinataire ;
- la description des fournitures ;
- le(s) numéro(s) de scellés du véhicule et/ou des conteneurs.

(1) : L'identification se compose comme suit :

FCE/LYS/nnnnn/ppp/mmaa

FCE : Fournisseur Connus Exploitant

LYS/ : code IATA de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry

nnnnn/ : numéro d'identifiant du gestionnaire d'accès à la PCZSAR délivrée par la DSAC-CE

Liste des identifiants : 00001 : Aéroports de Lyon  
00002 : Lyon Air Traiteur  
00003 : Newrest Inflight Lyon  
00004 : Lyon Maintenance  
00005 : DHL  
00006 : La Poste/Néolog

ppp/ : numéro d'ordre du fournisseur connu au sein du gestionnaire d'accès à la PCZSAR qui le désigne,  
mmaa : 4 caractères relatifs à la date de reconnaissance du fournisseur connu (2 pour le mois, 2 pour l'année,  
exemple : 0310 pour mars 2010).

### 1.6.2.3 Rôle du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR

#### a/ Obligations du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR souhaitant désigner ou maintenir un statut de fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry

Le gestionnaire d'accès à la PCZSAR est tenu :

- d'informer la DSAC-CE de toute entreprise souhaitant devenir fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ;
- de remettre à chaque candidat au statut, l'ensemble des obligations inhérentes au statut de fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ;
- s'assurer, à l'aide du rapport du validateur UE de sûreté aérienne désigné par le fournisseur, de la conformité dans la mise en œuvre des mesures de sûreté ;
- d'informer la DSAC-CE si un de ses fournisseurs connus présente des non conformités face à ses engagements relatifs aux normes de sûreté devant être mis en œuvre ;
- de tenir à jour la liste des fournisseurs connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry désignés par ses soins et mettre cette liste à disposition sur l'ensemble des accès à la PCZSAR gérés ;
- de conserver les déclarations d'engagements remises par les fournisseurs connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ;
- de s'assurer du caractère effectif du maintien d'une activité constante de l'ensemble des fournisseurs connus désignés par ses soins ;
- de retirer le statut de fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry si la DSAC-CE ou lui-même n'est plus convaincu que l'entreprise désignée satisfait à l'ensemble de ses obligations.

#### b/ Obligations du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR souhaitant faire pénétrer par ses accès un fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry

Le gestionnaire d'accès à la PCZSAR est tenu, à l'entrée de celle-ci :

- de vérifier que le document d'accompagnement présenté contient l'ensemble des mentions obligatoires;
- de vérifier que le fournisseur est dûment référencé comme fournisseur connu désigné pour ses accès ;
- de réaliser une vérification de concordance entre le document d'accompagnement et le véhicule et/ou les conteneurs, notamment en vérifiant la présence, l'état et les numéros des scellés s'ils existent ;
- de s'assurer, en coordination avec le fournisseur connu, du maintien d'intégrité des fournitures destinées à l'aéroport à l'entrée de la PCZSAR. Toutes les fournitures provenant d'un fournisseur connu qui semblent avoir été altérées ou dont il y a lieu de croire qu'elles n'ont pas été protégées contre toute intervention non autorisée depuis l'application des derniers contrôles de sûreté subissent une inspection/filtrage systématique ou sont refusées.

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

### **2.1 CHAPITRE I : SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE**

#### **2.1.1 Notification d'évènement et incident d'aviation civile**

Toute organisation exploitant sur l'aire de mouvement est tenue de notifier à l'exploitant d'aérodrome tout évènement et incident d'aviation civile sur l'aire de mouvement, lié aux matériels, aux installations et à la sécurité des aéronefs, dans les 72h.

Elle prend part à l'analyse des dites notifications et applique les mesures correctives et/ou préventives, qui lui incombent.

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

*Chapitre laissé intentionnellement vide*

## **2.3 CHAPITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT, EN PLUS DE CELLES QUI SONT EDICTÉES PAR LA RÉGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION AÉRIENNE**

### **2.3.1 Manœuvre des aéronefs**

Le stationnement des aéronefs respecte l'attribution de poste retransmise par radio par le service du contrôle de la circulation aérienne.

Le déplacement, autonome ou non, des aéronefs sur l'aire de mouvement est subordonné à une autorisation du service du contrôle de la circulation aérienne. Une liaison radio est maintenue avec celle-ci pendant toute la durée du déplacement.

Toute mise en route ou augmentation de puissance des moteurs, toute évolution d'un aéronef, ne peut être entreprise que si l'exploitant de l'aéronef s'est assuré que la zone intéressée par ces manœuvres était dégagée d'obstacle, de véhicule, de passerelle ou tout autre objet susceptible d'être heurté par l'aéronef ou aspiré / soufflé par les réacteurs / hélices / rotors.

Si ces conditions ne sont pas satisfaites ou si, pour quelque raison que ce soit, la manœuvre ne peut être poursuivie en toute sécurité, celle-ci est arrêtée immédiatement ou éventuellement poursuivie par tractage.

Sur les aires de stationnement, les feux anticollision de l'aéronef sont allumés un peu avant la mise en route des moteurs ou le début du déplacement, et le reste pendant toute la durée de fonctionnement des moteurs ou du déplacement. Au moins un phare de l'aéronef est allumé dès le début du roulage autonome et, à l'arrivée, jusqu'à l'entrée sur le poste de stationnement. De nuit ou par mauvaise visibilité, les feux de navigation sont allumés lors de tout mouvement de l'aéronef.

Le placement des aéronefs peut s'effectuer en utilisant les marques au sol lorsqu'elles sont adaptées. Lorsqu'un placeur assure le guidage, il le fait en utilisant les signaux conventionnels.

### **2.3.2 Véhicules et matériels de piste**

Seuls les véhicules et matériels de piste indispensables à l'assistance de l'aéronef peuvent être placés sur le poste de stationnement pendant les opérations d'escale. Ils ne gênent pas la manœuvre des aéronefs, ni empiéter sur les aires d'évolution des passerelles matérialisées par des hachures rouges. Aucun obstacle ne déborde sur les voies de circulation adjacentes. Ces voies sont délimitées latéralement par une double ligne blanche continue. Le stationnement des véhicules d'assistance ne gêne pas le traitement de l'aéronef. Notamment, les espaces de sécurité (*zones de dégagement des véhicules avitailleurs, zones de déploiement des toboggans, accès des véhicules SSLIA, zones d'évolution des passerelles télescopiques...*) restent libres.

De la mise en route des moteurs au départ, jusqu'à l'arrivée de l'aéronef suivant, les véhicules et matériels de piste ne devront stationner sur l'aire de trafic qu'aux emplacements matérialisés par un marquage au sol, prévus à cet effet ou, en dehors de l'aire de trafic, sur les emplacements de garage dédiés.

Pendant les opérations d'escale et sur les emplacements de garage, les véhicules et matériels de piste sont freinés.

Tout dommage causé à un aéronef ou tout dégât constaté sur celui-ci est immédiatement signalé à la brigade de la GTA.

#### Arrimage par vent fort :

Les accessoires, matériels et objets utilisés ou stockés sur les véhicules, engins et matériels sont fixés ou accrochés de telle sorte :

- qu'ils ne puissent pas être projetés par le souffle des aéronefs ou emportés par le vent ;
- qu'ils ne puissent tomber lors des déplacements.

En cas de vent dont la force est définie par l'exploitant d'aérodrome, les véhicules, et engins et matériels sont dégagés du périmètre de sécurité collision.

### 2.3.3 Maintien en état des aires de stationnement

Les postes de stationnement sont maintenus en bon état de propreté.

Les exploitants d'aéronefs s'assurent, avant et après chaque mouvement de leurs appareils, qu'aucun matériel ou débris n'a été laissé, même fortuitement, sur les postes qu'ils libèrent ou qu'ils vont occuper. De plus, ils s'assurent du nettoyage des postes de stationnement avion après les opérations d'avitaillement ou de vidange de fluides (carburant, eau potable ou eau sanitaire...). Ils prennent toutes les dispositions pour que tout déversement au sol soit résorbé afin d'éviter toute forme de pollutions des eaux pluviales ou tout risque de rendre les surfaces glissantes.

L'exploitant d'aéronef, dans le cas où il lui serait impossible, dans un délai raisonnable, de nettoyer le poste de stationnement doit en informer sans attendre l'exploitant d'aérodrome (Poste de coordination technique : 04.72.22.75.49). Celui-ci prend les dispositions pour que le poste de stationnement avion soit remis en service. Dans ce cas, les opérations de remise en état sont facturées à l'exploitant de l'aéronef responsable de l'altération du bon état de propreté ou d'ordre, constatée sur le poste de stationnement concerné.

L'exploitant d'aérodrome est tenu d'installer des poubelles sur les aires de stationnement.

### 2.3.4 Essais moteurs

Les essais de moteurs sont des activités normales d'exploitation, nécessaires après certaines opérations de maintenance. Ils sont aussi générateurs de gêne sonore pour les occupants de l'aéroport comme pour les riverains et de danger causé par le souffle (notamment pour les turboréacteurs essayés à un régime supérieur au ralenti). Ils ont donc une incidence sur l'exploitation de l'aéroport.

Les essais de moteurs sont réalisés dans le respect des textes réglementaires existants et les consignes publiées dans le Manuel d'information Aéronautique.

L'accord des services du contrôle aérien de la navigation aérienne par téléphone est nécessaire avant d'entreprendre tout essai de moteur. Ces services détermineront, en fonction du trafic aérien prévu, l'emplacement et l'orientation de l'appareil. Une veille permanente de la fréquence sol devra être assurée, pendant l'essai, par l'équipe aux commandes de l'appareil ; cependant, la tour de contrôle pourra dispenser de cette veille lorsqu'elle ne sera pas jugée utile notamment dans le cas des appareils équipés de turbopropulseurs effectuant des essais sans incidence sur la circulation des autres aéronefs.

Il est de la responsabilité de l'exploitant, pendant toute la durée de l'essai, de veiller à ce qu'aucun dommage ne soit causé par le souffle des réacteurs ou des hélices.

### 2.3.5 Manœuvre des passerelles télescopiques

Les règles de conduite et d'évolution des passerelles télescopiques sont fixées par l'exploitant d'aérodrome et sont respectées par les conducteurs.

Les passerelles télescopiques affectées au transfert des passagers entre les aéronefs et l'aérogare bénéficient d'une priorité sur les véhicules ou engins lorsqu'elles sont en déplacement signalé par un feu clignotant et/ou un signal sonore.

Aucun véhicule, engin ou matériel n'est laissé en stationnement sur les emplacements matérialisés délimitant la position d'attente des passerelles, et de leur zone d'évolution.

## 2.4 CHAPITRE IV : MESURES GÉNÉRALES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET DE SAUVEGARDE DES PERSONNES ET DES BIENS

### 2.4.1 Avitaillement des aéronefs en carburant

Les sociétés distributrices de carburant, les exploitants d'aéronef et tous autres usagers aéronautiques, exploitant les infrastructures correspondantes, se conforment strictement aux textes et réglementations en vigueur, notamment :

Règlement (UE) n°139/2014 : ADR.OPS.B.055 Qualité des carburants et AMC1 et GM1

### 2.4.2 Sécurité des personnes

#### 2.4.2.1 Conditions de sécurité durant les opérations d'assistance en escale

Les passagers et les personnels d'assistance ne s'approchent pas, sauf cas particulier, des aéronefs avant l'arrêt complet des réacteurs, hélices ou rotors, et après le démarrage des moteurs. Le fonctionnement de ceux-ci est signalé par l'allumage des feux anticollision de l'aéronef.

Les mesures de sécurité nécessaires (*arrêt de l'embarquement / débarquement, fermeture des portes de l'aéronef, éloignement ou blocage des véhicules et matériels...*) sont prises lorsqu'un autre aéronef manœuvre sur une partie de l'aire de trafic proche, et que le souffle des réacteurs, hélices ou rotors risque d'atteindre le poste de stationnement où se trouve l'aéronef en cours de traitement.

Les employeurs veilleront à ce que leurs personnels concernés soient sensibilisés à ces dispositions conformément au point 2.4.2.3.

Il est rappelé que ces mesures sont sans préjudice des autres dispositions réglementaires applicables en Côté Piste de l'aérodrome (installations classées, droit du travail...).

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte s'assure :

- de l'embarquement effectif des passagers dans l'aéronef, par le cheminement prévu ;
- du respect, par les passagers, au cours du processus d'embarquement, de l'ensemble des mesures de sécurité décrites dans l'arrêté préfectoral et ses présentes mesures d'application.

A cet effet, l'acheminement des passagers entre une aérogare et l'aéronef respecte la règle de distance édictée dans l'arrêté de police de l'aérodrome et, lorsqu'il s'effectue à pied, il s'exerce sous la conduite d'agents de la compagnie exploitante ou sa société assistante, qui maintiennent les passagers groupés et à portée de voix.

Ces agents veillent à ce que les passagers :

- ne s'écartent pas du cheminement prévu et ne quittent pas le groupe ;
- suivent un cheminement bénéficiant de la protection des barrières anti-souffle ;
- circulent à une distance suffisante des aéronefs dont les moteurs sont en marche, en tenant compte d'une éventuelle augmentation de puissance ;
- ne coupent pas la route et ne gênent pas la manœuvre d'un aéronef en mouvement.

Ces agents arrêtent, si nécessaire, la circulation des passagers en cas de mouvement d'un aéronef sur un poste contigu. A la traversée des voies routières, ils interrompent alternativement la circulation des véhicules et celle des passagers, afin d'éviter un accident ou de trop pénaliser la circulation des véhicules.

L'embarquement ou le débarquement des passagers s'effectue moteurs avion à l'arrêt.

#### 2.4.2.2 Consommation d'alcool et de substance ayant des effets sur la vigilance

Il est formellement interdit, pour les personnels impliqués dans l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome, le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs, ainsi que pour les personnels opérant sur l'aire de mouvement de :

- consommer de l'alcool durant leur période de service ;
- réaliser des activités sous l'influence de l'alcool, ou de substances ayant des effets sur la vigilance, ou bien de tout médicament pouvant avoir des effets notoires sur ses capacités qui seraient susceptibles de compromettre la sécurité aéroportuaire.

#### 2.4.2.3 Formation sécurité dispensée aux personnes disposant d'un titre de circulation non accompagnée

En complément des dispositions contenues de l'article 44 de l'arrêté préfectoral de police, les employeurs des personnes disposant d'un titre de circulation non accompagnée et travaillant sur l'aérodrome mais, non titulaire d'une autorisation de conduite en CP, sont tenus de :

- préalablement à leur première visite non accompagnée du Côté Piste, leur dispenser ou faire dispenser un module de formation initiale liée au domaine de la sécurité adaptée à leur emploi. Ce module intègre a minima le contenu pédagogique décrit ci-après ;
- leur dispenser ou leur faire dispenser un module de formation continue sur les thèmes de la formation initiale visée précédemment, au maximum tous les 3 ans ou après chaque période d'absence excédent une année ;
- définir l'organisation, le support pédagogique, la fréquence et les moyens à mettre en œuvre pour réaliser cette formation, y compris les modalités applicables en cas de recours à la sous-traitance ;
- faire suivre avec succès une vérification des connaissances à la suite de chaque module de formation dispensé.

##### Contenu pédagogique :

- Règles de base de la sécurité (dont précautions particulières, port de casque anti-bruit, de vêtements visibles, utilisation du téléphone, présentation des principaux risques) et de la circulation sur l'aérodrome ;
- Consignes relatives à la consommation d'alcool, de médicaments, et de substances psychoactives.
- Terminologie du domaine aéroportuaire. Définition des zones de l'aérodrome. Composition et limites de chaque zone ;
- Définition des cheminements piétons, périmètres de sécurité avions, zones fumeur ;
- Mesures de sécurité à respecter sur l'aire de trafic : identification des risques induits (souffle, aspiration, ingestion d'objets, rotation d'hélices,.....) par l'avion, des zones dangereuses autour de l'avion, des risques encourus (choc) par l'avion, des risques liés aux activités d'assistance en escale (déversement de carburants, huile ou autre matière dangereuse, présence d'objets à côté des avions.
- Situations dégradées ou d'urgence : consignes en cas d'accident (SSLIA, ...) ;
- Obligations en matière de reports d'évènements de sécurité des aéronefs, leur utilité, les modalités de notification, la liste d'évènements à notifier, les principes de la culture juste.

##### Liste des personnes ayant suivi la formation sécurité :

L'employeur est tenu de maintenir à jour la liste de son personnel ayant suivi cette formation sécurité en mentionnant l'ensemble des modules de formation initiale et continue suivis. Il tient cette liste à la disposition de l'exploitant d'aérodrome et des services compétents de l'état.



### **2.4.3 Règles de circulation des personnes sur l'aire de mouvement**

#### **2.4.3.1 Généralités**

Les aéronefs sont prioritaires en toutes circonstances.

Toute personne exerçant une activité à pied sur l'aire de mouvement (*aire de manœuvre et aire de trafic*) porte un vêtement haute visibilité de classe 2 ou 3, conforme à la norme européenne EN 471. Ce vêtement permette le port du titre apparent en toutes circonstances. Cette obligation ne s'applique ni aux passagers, ni, dans l'exercice de leurs fonctions, aux personnels des services de secours, de douane, de police et militaires en uniforme.

#### **2.4.3.2 Règles complémentaires de circulation des personnes sur l'aire de trafic**

Les piétons ne gênent pas les mouvements des passerelles.

Il est interdit de pénétrer sans raison professionnelle à l'intérieur du secteur de sûreté avion, correspondant au périmètre de sécurité « collision » d'un avion en stationnement. Le périmètre de sécurité « collision » est défini par un polygone enveloppant l'avion et dont les sommets se trouvent à 5 m au-delà du nez, des bouts d'ailes et de la queue de l'avion.

#### **2.4.3.3 Règles complémentaires de circulation des personnes sur l'aire de manœuvre**

L'accès à l'aire de manœuvre, est réservé, après autorisation du service du contrôle de la circulation aérienne :

- aux personnes habilitées à cet effet, au titre du convoyage des aéronefs, de l'entretien de la plateforme, de la surveillance, de la prévention du péril animalier et de la sécurité ;
- aux agents de la gendarmerie, de la police et des douanes basés sur l'aérodrome, dans la mesure requise par l'exercice de leurs fonctions ;
- aux autres personnes, dotées d'un titre de circulation "accompagné", accompagnées par une personne des catégories ci-dessus, responsable de leur sécurité et des conséquences de leurs actes.

Afin de rendre les déplacements sur l'aire de manœuvre visibles par le personnel chargé du service de la navigation aérienne, l'accès à cette aire ne se fait qu'à bord d'un véhicule (dont les caractéristiques sont décrites dans l'arrêté de police et les présentes mesures).

### **2.4.4 Débris sur l'aire de mouvement (FOD : Foreign Object Debris)**

L'abandon de tout objet de quelque nature que ce soit est interdit sur l'aire de mouvement.

Le transport de tout objet est sécurisé pour éviter qu'il ne tombe sur l'aire de mouvement et présente un danger pour les aéronefs.

Toute personne circulant sur l'aire de mouvement est tenue de ramasser et d'évacuer tout objet pouvant représenter un danger pour la circulation des aéronefs. En cas d'impossibilité, il en signale la présence en contactant l'exploitant d'aérodrome.

Tout objet trouvé sur l'aire de mouvement susceptible d'être une pièce d'aéronef, est immédiatement ramené au service d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome pour enquête.

Une fiche de notification d'événement est rédigée et transmise suivant la procédure en vigueur.

## **2.5 CHAPITRE V : PRESCRIPTIONS SANITAIRES**

### **2.5.1 Dégivrage des aéronefs**

Le dégivrage s'effectue avec des produits autorisés et conformément aux réglementations en vigueur.

Afin de mettre en place les procédures de protection contre les pollutions des eaux pluviales, les quantités, le type de produit utilisé, leur taux de dilution sont communiqués à l'exploitant d'aérodrome.

Toute opération d'antigivrage ou de dégivrage fait l'objet d'une information préalable à l'exploitant d'aérodrome par l'exploitant d'aéronef ou la société chargée de cette opération.

Les conditions dans lesquelles peuvent être effectuées les opérations d'antigivrage sur les postes de stationnement avions sont fixées par l'exploitant d'aérodrome.

## **2.6 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**

*Chapitre laissé intentionnellement vide*

## **2.7 Chapitre VII : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA CONDUITE, A LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES VEHICULES**

### **2.7.1 Accès des véhicules**

*Paragraphe laissé intentionnellement vide*

### **2.7.2 Circulation et stationnement en Côté Piste**

#### **2.7.2.1 Règles générales de circulation et de stationnement des véhicules en Côté Piste**

##### **a/ Marquage au sol**

Les marquages au sol assurant le guidage et délimitant les différentes zones sur l'aire de trafic sont réalisés comme suit :

- les voies de service sont délimitées par des traits discontinus blancs sur l'aire de trafic, et par une ligne blanche continue en front des installations ;
- la limite entre l'aire de manœuvre et l'aire de trafic est, là où elles sont contiguës, matérialisée par une ligne blanche continue ;
- l'axe des voies de circulation des aéronefs est une ligne continue jaune. Lorsque deux voies de circulation sont parallèles, les lignes axiales sont peintes d'une couleur différente : orange pour la première et bleue pour la seconde. Les bordures de ces voies peuvent être peintes d'une double ligne blanche continue afin de matérialiser leur emprise sur l'aire de trafic ;
- la zone d'évolution des passerelles est matérialisée par une aire zébrée rouge ;
- la limite des aires de stationnement du matériel de piste est matérialisée par une ligne blanche continue.

Aucune marque de peinture au sol ne peut être réalisée sans l'accord de l'exploitant d'aérodrome.

##### **b/ Police de la circulation**

Les conducteurs se conforment, en toute circonstance, aux instructions du service de la navigation aérienne et de la gendarmerie des transports aériens.

Les conducteurs des véhicules autorisés à circuler en Côté Piste sont titulaires d'un titre de circulation sur l'aérodrome, d'un permis valide pour le véhicule utilisé ainsi que d'une autorisation de conduite en Côté Piste.

Les conducteurs sont tenus d'emprunter les voies de service, sauf pour contrainte de service (gabarit du véhicule inadapté à la largeur de la route, obstacle à contourner sur la route, nécessité d'accéder à une partie de l'aire de trafic qui n'est pas desservie par une voie de service).

##### **Circulation dans le périmètre de sécurité « collision » :**

Seuls les véhicules, engins et matériels dont la présence dans le périmètre de sécurité « collision » d'un aéronef est indispensable sont autorisés à y pénétrer. Ils marquent un temps d'arrêt en limite du poste de stationnement avion en arrivant ou en quittant le poste. A l'intérieur de ce périmètre, ils roulent au pas.

Une marche arrière ne peut être effectuée que si le chauffeur du véhicule possède une bonne visibilité vers l'arrière et que la manœuvre ne présente aucun danger. Si ces conditions ne sont pas remplies, la marche arrière ne s'effectue que guidée par une personne judicieusement placée pour assurer la manœuvre en toute sécurité.

##### **c/ Code de la route**

Le code de la route est applicable sur la totalité du Côté Piste.

**d/ Règles de priorité**

Les aéronefs en mouvement, tractés ou non, sont prioritaires en toutes circonstances.

Les passagers circulant à pied entre les aérogares et les aéronefs ont priorité sur les véhicules, sauf lorsque l'agent chargé de les accompagner interrompt leur circulation pour laisser le passage aux véhicules.

Les engins de déneigement en action ont priorité sur tous les autres véhicules.

Les conducteurs abordant les voies de service laissent la priorité aux véhicules déjà présents sur ces voies.

**e/ Limitation de vitesse**

Les conducteurs exercent une vigilance continue afin de faire face aux risques liés à l'exploitation de l'aérodrome. Les limites de vitesse sont fixées à l'article 19 de l'arrêté préfectoral.

Ces limitations ne concernent pas les véhicules prioritaires utilisant leurs feux à éclats.

**f/ Eclairage des véhicules, engins ou matériels**

Sur l'aire de trafic, l'usage des feux de route est interdit en toute circonstance.

La nuit ou par condition de faible visibilité (LVP : Low Visibility Procedure), les véhicules, engins ou matériels circulent avec les feux de croisement allumés.

**g/ Utilisation du gyrophare**

En dehors de l'aire de manœuvre, les gyrophares jaunes ne sont utilisés que dans les cas prévus au code de la route (*véhicules très lents, notamment*). Leur utilisation ne donne aucune priorité.

**h/ Stationnement**

Le stationnement des véhicules et matériels se fait dans les emplacements tracés à cet effet.

Les véhicules ne stationnent pas dans les zones (*hachurées en rouge*) d'évolution des passerelles ou sur les voies de service.

L'affectation des zones de stockage et de stationnement des matériels de piste est effectuée par l'exploitant de l'aérodrome qui est contacté pour toute modification ou création de ces zones.

**i/ Circulation en condition LVP**

Lorsque la visibilité est inférieure à 800 m (*valeur disponible sur la fréquence ATIS ou auprès du service en charge de la circulation aérienne*), la circulation doit être restreinte au strict nécessaire et n'est possible que dans l'aire comprise entre l'aire de stationnement Novembre et l'aire de stationnement Mike (c'est à dire l'ensemble des aires de trafic et des voies de service les desservant).

Cette restriction ne concerne pas les activités nécessaires à la sécurité des aéronefs (*inspections de piste, maintenance, guidage des aéronefs, déneigement, interventions du SSLIA, interventions de la GTA...*), pour lesquelles un accord préalable du service du contrôle de la circulation aérienne est obligatoire.

Le SNA informe de la mise en œuvre des procédures LVP (Low Visibility Procedure) à l'exploitant d'aérodrome qui retransmet cette information aux entités concernées dont la BGTA.

**j/ Entretien des véhicules, engins et matériels**

Les véhicules, engins et matériels se rendant sur l'aire de mouvement sont maintenus dans un bon état de façon à éviter tout écoulement de fluide ou pertes de pièces mécaniques.

La maintenance des véhicules, engins et matériels est interdite sur l'aire de mouvement.

### 2.7.2.2 Règles complémentaires de circulation des véhicules sur l'aire de trafic et la voie de service en front des aérogares

Conformément aux règles générales applicables en Côté Piste :

- les véhicules possèdent une autorisation d'accès matérialisée par un laissez-passer véhicule ;
- leurs conducteurs sont titulaires d'un titre de circulation portant la mention « TRA » et d'une autorisation de conduite en Côté Piste portant la mention « aire de trafic ».

Les engins agricoles ne sont pas autorisés à circuler sur l'aire de trafic.

#### Aéronefs au poste de stationnement :

Les aéronefs dont les feux anticollision (*feux à éclats*) sont allumés ont leur(s) moteur(s) en route ou vont le(s) démarrer incessamment. Les véhicules se tiennent alors suffisamment éloignés de ceux-ci pour éviter tout accident dû à une augmentation de puissance des moteurs. Les aéronefs prêts à rouler allument leur(s) phare(s), et les conservent allumés pendant toute la durée du roulage. De même, les aéronefs à l'arrivée conservent au moins un phare allumé jusqu'au virage d'entrée du poste de stationnement.

### 2.7.2.3 Règles complémentaires de circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre, les voies de service associées et les aires critiques (protection radioélectrique)

#### a/ Caractéristiques des équipements des véhicules circulant sur l'aire de manœuvre

##### Marquages, balisages et radio :

Les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre doivent être balisés à l'aide de couleurs vives. Des feux d'obstacle à basse intensité de type C doivent être disposés sur les véhicules et autres objets mobiles autoalimentés à l'exclusion des aéronefs.

Des feux d'obstacles à basse intensité Type D doivent être disposés sur les véhicules de guidage « follow-me ».

Les caractéristiques des feux à basse intensité C ou D sont celles spécifiées à l'annexe 14 de l'OACI.

Les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre doivent être équipés d'un gyrophare et d'une radio VHF permettant une liaison bilatérale avec la tour de contrôle sur la fréquence « tour » de l'aérodrome. Chaque véhicule possède un indicatif radio propre, délivré par le service en charge de la circulation aérienne.

##### Système de géolocalisation :

Le système installé, qui calcule et transmet la position GPS ainsi que l'identifiant vers les radars du service de contrôle, répond à certaines spécifications et est déclaré auprès du SNA-CE et approuvé par ce service qui attribue ensuite un indicatif radio au véhicule équipé.

Les véhicules devant pénétrer dans l'aire de manœuvre (ainsi que ses dégagements ou les voies de service associées), telle que dans les plans annexés à l'arrêté préfectoral de police, sont équipés d'un tel système. Celui-ci est activé en même temps que la radio VHF, avant d'aborder l'aire de manœuvre.

#### b/ Aires critiques (protection des moyens radioélectriques)

Les aires critiques définissent des zones protégées de tout obstacle dont la présence perturberait le signal électromagnétique des moyens radioélectriques de l'aérodrome. Elles sont délimitées par une clôture rouge et blanche.

Tout accès à l'intérieur de ces zones est soumis à l'accord préalable de la tour de contrôle via la fréquence "sol véhicules".

Les routes intérieures de ces aires critiques sont signalées par des panneaux et protégées par des barrières amovibles. Ces barrières, déplacées pour le passage d'un véhicule, sont remises en place immédiatement après ce passage.

A l'intérieur de l'aire critique, la liaison radio avec la tour de contrôle est impérativement maintenue.

Lorsque la visibilité est inférieure à 800 m, il est interdit de pénétrer et de stationner dans ces aires, sauf pour raison urgente (*maintenance corrective par exemple*), avec une autorisation particulière du service du contrôle de la circulation aérienne.

L'utilisation de la portion de route périphérique située dans l'aire critique du Glide 18L (nord-est de l'aérodrome) – zone matérialisée par des panneaux – est subordonnée au respect des consignes suivantes :

- interdiction de s'arrêter ;
- circulation en convoi interdite.

#### **c/ Voie de service interférant avec l'aire de manœuvre**

La voie située entre les pistes traverse certaines voies de circulation des aéronefs (aire de manœuvre). Ces traversées, matérialisées par deux lignes blanches discontinues, peuvent être réalisées sans autorisation du service de contrôle de la circulation aérienne sous réserve de respecter les mesures suivantes :

- obligation pour le conducteur d'être détenteur de l'autorisation de conduite sur l'aire de manœuvre ;
- maintien d'une veille radio permanente sur la fréquence tour pendant toute la durée d'utilisation de cette route ;
- utilisation d'un véhicule équipé du système de géolocalisation compatible avec le système de guidage et de contrôle à la surface utilisé par le service de navigation aérienne sur l'aérodrome ou être convoyé par un véhicule ainsi équipé ;
- arrêt avant toute traversée d'une voie de circulation en respectant la signalisation routière ;
- priorité absolue aux aéronefs ;
- interdiction d'utilisation de cette voie de service par visibilité horizontale inférieure à 800m ou par plafond inférieur à 300 pieds (92m).

#### **d/ Tractage d'un aéronef sur l'aire de manœuvre**

Aucun tractage d'aéronef sur l'aire de manœuvre (voie de circulation ou piste) ne sera effectué de jour comme de nuit sans qu'un agent qualifié n'ait pris place aux commandes du tracteur et de l'aéronef, sauf en cas d'utilisation de dispositif garantissant qu'il ne peut y avoir de rupture accidentelle d'attelage entre l'avion et le tracteur et que ce dernier soit toujours en mesure d'immobiliser à lui seul l'aéronef.

Le conducteur du tracteur est responsable d'établir le contact radio bilatéral avec la tour de contrôle. Si ce contact est réalisé par un agent à partir de l'avion, une liaison bilatérale de communication entre le tracteur et l'avion est obligatoire.

Dans le cas où ni l'aéronef, ni le tracteur ne sont en liaison avec la tour de contrôle, l'attelage est convoyé par un véhicule pouvant assurer cette liaison radio.

## 2.7.3 Autorisation de conduire un véhicule en Côté Piste

### 2.7.3.1 Généralités

Comme décrit dans l'arrêté préfectoral de police, l'autorisation de conduite en Côté Piste se décline en plusieurs niveaux :

- autorisation de conduite en aire de trafic du CP (comportant la mention « aire de trafic ou AT ») ;
- autorisation de conduite dans la totalité du CP (comportant la mention « aire de mouvement ou AM ») ;
- autorisation de conduite spécifique pour les conducteurs de véhicules devant emprunter un cheminement qui ne passe pas par une aire de trafic ou par l'aire de manœuvre. Les modalités de délivrance de ces autorisations spécifiques devront être soumises par l'exploitant d'aérodrome auprès de la DSAC-CE.

Un conducteur de véhicule peut ne pas posséder cette autorisation s'il est accompagné par une personne détentrice de l'autorisation (le conducteur accompagnant peut être dans le véhicule ou dans un véhicule pilote).

Pour conduire sur la portion de route en front des aérogares de passagers, il est nécessaire d'avoir l'autorisation donnant accès en aire de trafic.

Le conducteur possédant une autorisation de conduite en CP se conforme à l'ensemble des règles de circulation éditées par l'autorité compétente, notamment les dispositions aux points 2.7.2 contenues dans les présentes mesures particulières d'application.

En complément de l'autorisation de conduite en CP, tout conducteur détient un permis de conduire en état de validité correspondant à la catégorie du véhicule qu'il utilise en Côté Piste (*permis B pour les véhicules légers, autorisation de conduite spécifique pour les engins de manutention...*) et d'un titre de circulation valide pour le ou les secteurs utilisés. Le véhicule dispose aussi d'un laissez-passer véhicule correspondant à la zone dans laquelle le conducteur souhaite évoluer.

Les autorisations de conduite d'un véhicule Côté Piste sont délivrées aux conducteurs par leur employeur à l'issue d'une formation comprenant :

- une formation théorique générale à la conduite sur un aérodrome ;
- une formation théorique particulière à la conduite sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry ;
- une formation pratique de conduite en situation réelle sur l'aérodrome ;
- un test de vérification des connaissances.

#### Qualification des organismes dispensant les formations liées aux règles de circulation des véhicules en zone Côté Piste :

Tout organisme souhaitant dispenser une formation initiale préalable à la délivrance d'une autorisation de conduite en Côté Piste de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry obtient un accord de la DSAC-CE.

Pour délivrer son accord, la DSAC-CE tient compte, notamment :

- du contenu du programme de formation déposé par l'organisme ;
- de l'expérience et de la formation des formateurs.

#### Compléments d'obligations de la personne physique :

En cas de contrôle de la Gendarmerie des Transports Aériens, tout conducteur est tenu de détenir sur soi l'attestation ou le fascicule de l'autorisation de conduite en Côté Piste correspondante dont les exemplaires type sont contenus en annexe des présentes mesures particulières d'application.

Tout conducteur détenant une autorisation de conduite en Côté Piste est tenu d'informer dans les plus brefs délais son employeur de tout problème relatif à son permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule qu'il utilise en Côté Piste.



Période transitoire :

Toute personne détenant une autorisation de conduite délivrée préalablement à l'entrée en vigueur des présentes mesures particulières d'application doit suivre le module de formation continue adéquat et obtenir une nouvelle autorisation de conduite de la part de son employeur à l'issue, sauf pour les personnes détenant une autorisation de conduite délivrée après le 01/07/2011. Ces dernières ont jusqu'au 01/07/2016 pour suivre le module de formation continue.

### **2.7.3.2 Cas spécifiques des conducteurs ayant déjà une expérience de conduite sur d'autres aérodromes**

Reconnaissance de la partie générale théorique :

Les conducteurs titulaires d'une autorisation de conduite en CP, sur une aire de trafic ou une aire de manœuvre, d'un aérodrome français dont l'exploitant d'aérodrome détient un certificat de sécurité aéroportuaire, sont dispensés du module de formation théorique générale à la conduite sur, respectivement, l'aire de trafic ou l'aire de manœuvre de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry.

Cette dispense n'exonère pas l'employeur du conducteur d'effectuer la formation liée aux risques spécifiques à l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry.

### **2.7.3.3 Rôle de l'exploitant d'aérodrome**

L'exploitant d'aérodrome :

- met à disposition des organismes autorisés à dispenser les formations liées à la circulation des véhicules le programme détaillé du contenu pédagogique et informe régulièrement ces organismes des évolutions de ce programme ;
- diffuse, auprès des personnels de l'aérodrome ainsi qu'aux organismes de formation à la conduite, les informations relatives aux changements prévus sur l'aérodrome entraînant ou étant susceptibles d'entraîner des modifications significatives des infrastructures ou des procédures d'exploitation. Des actions de sensibilisation sont également menées pour être relayées par l'employeur auprès de ses agents, s'il s'avère que des zones géographiques ou des configurations d'infrastructure de l'aérodrome sont considérées comme potentiellement dangereuses ;
- organise régulièrement des sessions de vérification des connaissances préalables à la délivrance de l'attestation de formation liée aux risques de la circulation en aire de trafic ;
- met à disposition des organismes de formation à la conduite une liste de questions destinée à vérifier les connaissances des candidats conducteurs amenés à circuler sur les aires de trafic.

### **2.7.3.4 Formation liée aux règles de circulation sur l'aire de trafic**

#### **a/ Formation initiale**

Préalablement à la présentation du personnel concerné à la vérification des connaissances, l'employeur est tenu de leur dispenser ou faire dispenser une formation liée aux risques de la circulation en aire de trafic dont les modalités sont décrites ci-après.

La formation initiale théorique liée aux règles de circulation sur l'aire de trafic contient 2 volets :

- Module général lié aux risques de la circulation en aire de trafic d'une durée minimale d'une heure ;
- Module spécifique lié aux risques de la circulation en aire de trafic de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry d'une durée minimale d'une demi-heure.

L'employeur définit l'organisation, le support pédagogique, la fréquence et les moyens à mettre en œuvre pour réaliser cette formation, y compris les modalités applicables en cas de recours à la sous-traitance.

De plus, l'employeur est tenu de dispenser ou faire dispenser au personnel concerné une formation pratique liée aux risques de la circulation en aire de trafic de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry d'une durée minimale d'une heure. La formation pratique consiste en la conduite accompagnée sur l'aire de trafic, permettant aux candidats de se familiariser avec les conditions réelles d'exploitation de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry. Cette formation peut, en partie, être dispensée sans que la personne en formation soit en position de conducteur.

#### **b/ Contenu pédagogique**

Le contenu pédagogique de la formation initiale liée aux règles de circulation sur l'aire de trafic contient les thèmes suivants :

- Règles de base de la sécurité (dont précautions particulières, port de casque anti-bruit, de vêtements visibles, présentation des principaux risques) et de la circulation sur l'aérodrome ;
- Consignes relatives à la consommation d'alcool, de médicaments, et de substances psychoactives.
- Terminologie du domaine aéroportuaire. Définition des zones de l'aérodrome. Composition et limites de chaque zone. Connaissance des aires ou des zones concernées ;
- Définition des cheminements de véhicules, voies de service, périmètres de sécurité avions ;
- Documents nécessaires pour circuler sur l'aire de trafic. Autorisations d'accès temporaire ;
- Organismes de contrôle et de surveillance de la circulation en zone côté piste ;
- Sanctions encourues suite à une infraction au code de la route et à l'arrêté préfectoral de l'aérodrome ;
- Principaux types de véhicules autorisés à circuler sur l'aire de trafic et leurs fonctions ;
- Marquages au sol et signalisations sur l'aire de trafic. Matérialisation des limites entre aires ;
- Règles de circulation des véhicules sur les aires : vitesse, éclairage des véhicules, priorités, conditions de mauvaise visibilité et règles pour les piétons sur les aires ;
- Mesures de sécurité à respecter sur l'aire de trafic : identification des risques induits (souffle, aspiration, ingestion d'objets, rotation d'hélices,...) par l'avion, des zones dangereuses autour de l'avion, des risques encourus (choc) par l'avion, des risques liés aux activités d'assistance en escale (déversement de carburants, huile ou autre matière dangereuse, présence d'objets à côté des avions ;
- Précautions contre les risques d'incendie et contre les risques de collision entre véhicules/engins et avions. Vigilance à proximité d'une zone de travaux ;
- Attitudes lors de sorties imprévues de l'aire de trafic ;
- Situations dégradées ou d'urgence : accident (véhicule/engin ou avion), incident avion, collision entre véhicule ou engin et avion, panne de véhicule ou engin, incendie, fuite de carburant ;
- Signalement de tout obstacle, FOD (Foreign Object Debris), pouvant présenter un danger pour la circulation des avions et de toute anomalie sur les véhicules en circulation (feux, défaillance mécanique, petit entretien à réaliser) ;
- Obligations en matière de reports d'évènements, leur utilité, les modalités de notification. Information sur le principe de protection du notifiant.

#### **c/ Vérification des connaissances**

Pour la conduite sur l'aire de trafic, cette vérification des connaissances concernant uniquement la formation initiale est effectuée par l'exploitant d'aérodrome ou par la personne dispensant la formation à partir d'une liste de questions fournie par l'exploitant d'aérodrome.

#### **d/ Formation continue**

Pour toute personne possédant une autorisation de conduite en aire de trafic du CP, l'employeur dispense ou fait dispenser aux personnels concernés une formation continue liée aux risques de la circulation en aire de trafic. Le programme de formation continue porte sur les aspects théoriques et pratiques, comprend les évolutions du contexte opérationnel ou réglementaire concerné et peut reprendre des éléments du programme de formation initiale. La périodicité et la durée des séances de formation continue représentent, a minima, une séance d'une heure tous les trois ans.

e/ **Attestations d'autorisation de conduire en aire de trafic du Côté Piste**

L'employeur est tenu de délivrer une attestation d'autorisation de conduite en aire de trafic du Côté Piste, au personnel concerné, suite à chaque module de formation réalisé et tient celle-ci à disposition de la Gendarmerie des Transports Aériens

Un modèle de l'attestation d'autorisation de conduite en aire de trafic du Côté Piste est joint en annexe.

f/ **Liste des personnes autorisées à conduire en aire de trafic**

L'employeur est tenu de maintenir à jour la liste de son personnel autorisé à conduire en aire de trafic en mentionnant l'ensemble des modules de formation suivis. Il fournit cette liste à l'exploitant d'aérodrome et la tient à disposition de la Gendarmerie des Transports Aériens.

### 2.7.3.5 Formation liée aux règles de circulation sur l'aire de manœuvre

L'obtention de l'autorisation de conduite en aire de trafic est une condition préalable au passage de l'autorisation de conduite en aire de manœuvre. Les deux formations peuvent malgré tout se dérouler en même temps.

Les organismes pouvant dispenser cette formation, après accord de la DSAC-CE, sont les suivants :

- Exploitant d'aérodrome ;
- SNA-CE.

a/ **Formation initiale**

Préalablement à la présentation du personnel concerné à la vérification des connaissances, l'employeur dispense ou fait dispenser à chaque conducteur une formation liée aux risques de la circulation sur l'aire de manœuvre dont les modalités sont décrites ci-après.

La formation initiale liée aux règles de circulation sur l'aire de manœuvre contient trois volets :

- Module théorique général lié aux risques de la circulation sur l'aire de manœuvre ;
- Module théorique spécifique lié aux risques de la circulation en aire de manœuvre de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry ;
- Module pratique lié aux risques de la circulation sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry. La formation pratique consiste en la conduite accompagnée sur l'aire de manœuvre, permettant aux candidats de se familiariser avec l'infrastructure, l'environnement, la radiotéléphonie, la phraséologie et les conditions réelles d'exploitation de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry.

b/ **Contenu pédagogique**

Le contenu pédagogique de la formation initiale liée aux règles de circulation sur l'aire de manœuvre contient, en complément de ceux abordés lors de la formation initiale liée aux règles de circulation sur l'aire de trafic, les thèmes suivants :

- Définition des servitudes aéronautiques et radioélectriques ;
- Documents nécessaires pour circuler en aires de manœuvre. Autorisations d'accès temporaire ;
- Organismes de contrôle et de surveillance de la circulation sur l'aire de manœuvre ;
- Principaux types de véhicules autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre et leurs fonctions ;
- Marquages au sol et signalisations sur l'aire de manœuvre. Matérialisation des limites entre pistes et voies de circulation ;
- Règles de circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre: vitesse, éclairage des véhicules, priorités, conditions de mauvaise visibilité ;
- Principes à respecter pour la communication entre le conducteur du véhicule et la tour de contrôle: discipline, nature des informations à échanger, prononciation, attitude en cas de panne radio, expressions proscrites ;

- Généralités sur la radiotéléphonie et la phraséologie : notion de « station », fréquences radio, indicatifs d'appel, procédures d'essai, termes et expressions conventionnels utilisés dans le contrôle d'aérodrome, y compris le code d'épellation des lettres et chiffres en radiotéléphonie de l'OACI, messages particuliers ;
- Fonctionnement et utilisation d'un équipement émetteur/récepteur. Problèmes d'interférences possibles avec les fréquences des aides radio électriques de l'aérodrome ;
- Instructions de mouvement sur les pistes et aux abords. Traversées de piste ;
- Instructions de mouvement sur les aires de manœuvre hors des pistes. Procédures en conditions de mauvaise visibilité.

**c/ Vérification des connaissances**

Pour la conduite sur l'aire de manœuvre, cette vérification des connaissances concernant uniquement la formation initiale est effectuée par le SNA CE.

**d/ Formation continue**

Pour toute personne possédant une attestation de formation initiale, l'employeur est tenu de dispenser ou faire dispenser au personnel concerné, une formation continue (théorie et pratique) liée aux risques de la circulation en aire de manœuvre sur les thèmes de la formation initiale chaque fois que nécessaire, incluant notamment toute évolution du contexte opérationnel ou réglementaire concerné.

**e/ Attestations d'autorisation de conduire sur l'aire de manœuvre du Côté Piste**

L'employeur est tenu de délivrer une attestation d'autorisation de conduite sur l'aire de manœuvre du Côté Piste, au personnel concerné, suite à chaque module de formation réalisé et tient celle-ci à disposition de la Gendarmerie des Transports Aériens.

Un modèle de l'attestation d'autorisation de conduite sur l'aire de manœuvre du Côté Piste est joint en annexe.

**f/ Liste des personnes autorisées à conduire en aire de manœuvre**

L'employeur est tenu de maintenir à jour la liste de son personnel autorisé à conduire en aire de manœuvre en mentionnant l'ensemble des modules de formation suivis. Il fournit cette liste à l'exploitant d'aérodrome et la tient à disposition de la Gendarmerie des Transports Aériens.

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

*Chapitre laissé intentionnellement vide*

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

#### **3.1 MESURES COMPLEMENTAIRES DE CONTROLE TRANSFRONTIERE ET DOUANIER**

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de faire cheminer les passagers non Schengen au départ via les postes de contrôles transfrontières armés et les postes douaniers. 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 au départ, des accès à la PCZSAR leur permettant de passer par les postes de contrôle précités.

Hors période d'activité commerciale de l'aérogare (de nuit), l'assistant en escale prend préalablement contact avec les services de police et de douane 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, pour les vols en transit, de la concordance entre le nombre de passagers débarqués et celui des passagers devant se présenter au contrôle transfrontière.

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

### **4.1 OBLIGATION D'ASSISTANCE EN ESCALE**

Tous les aéronefs, privés ou commerciaux, font l'objet d'une assistance par du personnel en nombre suffisant, titulaire d'un titre de circulation valable sur l'aéroport et dûment formé aux objectifs pédagogiques de sûreté et sécurité en piste.

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 conforme à l'ensemble des dispositions contenues dans les présentes mesures.

Cette assistance en escale peut être réalisée soit par ses propres moyens lorsqu'il pratique l'auto assistance conformément aux dispositions des articles R.216-1 et suivants du code de l'aviation civile, soit en recourant aux services d'un prestataire d'assistance en escale dûment autorisé, après agrément, à exercer sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry. En cas de besoin, de 23h00 à 05h00, une permanence des services d'assistance en escale est organisée conformément à la Décision prise par le DSAC-CE en application de l'article R.216-11 du code de l'aviation civile.

En coordination avec les services de la navigation aérienne et l'exploitant d'aérodrome, cette permanence est 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.

### **4.2 AMENAGEMENT DES AEROGARES**

En complément des mesures d'assistance en escale, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'aménager toute installation mise en service ou rénovée afin de pouvoir effectuer une séparation physique des flux entre les passagers au départ et les passagers à l'arrivée, sauf dans le cas de la mise en œuvre de l'inspection filtrage unique décrite dans les présentes mesures.

### **4.3 MESURES GENERALES DE CHEMINEMENT**

L'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer les équipages des cheminements et de leurs conditions d'utilisation autonome, décrits au point 1.4.2 des présentes mesures.

Hors cheminements piétons dûment identifiés, l'assistant aéroportuaire choisi par l'exploitant de l'aéronef ou désigné dans le cadre de la permanence des assistants en escale pour traiter les vols non programmés prend en charge les équipages et passagers afin de les acheminer en voiture ou bus, au départ jusqu'à leur aéronef, à l'arrivée vers l'accès communs de sortie approprié, tel que détaillé en annexe 2.2.

Dans tous les cas, ils empruntent le circuit indiqué par l'exploitant d'aérodrome (poste de coordination aéroportuaire notamment).



## 5 TITRE V SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES

Les présentes mesures particulières d'application de l'arrêté préfectoral N° 2012118-0001 du 27 AVRIL 2012 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry définies ci-dessus s'imposent à toute personne physique ou morale intervenant à quelque titre que ce soit sur l'aéroport. Les employeurs devront notamment veiller à ce que leurs employés sur le site en aient eu connaissance.


Elles seront publiées au recueil des actes administratifs de la préfecture du département du Rhône et feront l'objet des mêmes mesures de publicité et d'affichage que l'arrêté préfectoral lui-même.

Conformément aux dispositions des articles R.217-2 et suivants, et R.282-3 du code de l'aviation civile, les infractions à ces mesures particulières sont constatées par les personnes énumérées aux articles L.6372-1 du code des transports et R.282-1 du code de l'aviation civile et sanctionnées dans les formes prévues au titre VII de l'arrêté préfectoral de police.

## 6 TITRE VI DISPOSITIONS FINALES

Ces mesures particulières annulent et remplacent les mesures particulières d'application du 18 Décembre 2014. Elles sont d'application immédiate.

Fait à Lyon Saint-Exupéry, le 4 Février 2016

  
Michel HUPAYS  
Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est