



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SAVOIE

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
N°73-2021-006

PUBLIÉ LE 12 JANVIER 2021

Sommaire

73_PREF_Präfecture de la Savoie

73-2021-01-12-006 - Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc (58 pages)

Page 3

73_PREF_Préfecture de la Savoie

73-2021-01-12-006

Arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables
sur l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc



PRÉFET DE LA SAVOIE

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

Relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc

Le Préfet de la Savoie,
Chevalier de la Légion d'honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite.

Vu le règlement (CE) n° 300/2008 du parlement européen et du conseil du 11 mars 2008 définissant des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et ses règlements et décisions de mise en œuvre, notamment le règlement (UE) 2015/1998,

Vu le règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux Etats membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté,

Vu le règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes, conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil,

Vu le règlement (CE) n° 562/2006 du parlement européen et du conseil du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des personnes (code frontières Schengen),

Vu le code des transports,

Vu le code de l'aviation civile,

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

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

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements,

Vu l'arrêté ministériel du 1^{er} septembre 2003 relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercice des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique,

Vu l'arrêté du 2 novembre 2006 pris en application de l'article 7-1 de l'arrêté du 12 novembre 2003 modifié, relatif aux mesures de sûreté du transport aérien,

Vu l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile,

Vu l'avis de la société d'exploitation de l'aérodrome de Chambéry-Aix (SEACA) rendu en comité opérationnel de sûreté le 6 novembre 2020,

Vu l'avis de la brigade de gendarmerie des transports aériens de Chambéry rendu en comité opérationnel de sûreté le 6 novembre 2020,

Sur proposition du directeur de la sécurité de l'aviation civile centre-est,

ARRETE :

Préambule :

En application de l'article R. 213-2-3 du code de l'aviation civile, les pouvoirs de police exercés par le préfet sur l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc portent sur la sûreté et la sécurité de l'aviation civile ainsi que sur le bon ordre et la salubrité.

Concernant la sûreté de l'aviation civile, outre les réglementations européenne et nationale en vigueur, le présent arrêté fixe les mesures spécifiques applicables sur cet aérodrome.

Conformément aux dispositions de l'article R. 213-1-6 du code de l'aviation civile, les mesures particulières d'application ou les décisions d'application du présent arrêté, dont il est fait mention dans certains articles, sont prises par le directeur de la sécurité de l'aviation civile centre-est. Ces mesures particulières d'application font l'objet des mêmes mesures de publicité et d'affichage que le présent arrêté, à l'exception de certaines annexes qui ne concernent que l'exploitant d'aérodrome ou certains utilisateurs de l'aérodrome et ne sont pas diffusées au grand public.

Liste des acronymes utilisés dans le présent arrêté

- ADS : Agent de Sûreté
- AIM : Arrêté Inter Ministériel
- AIP : Aeronautical Information Publication
- ATEX : Atmosphère Explosive
- BRIA : Bureau Régional d'Information et d'Assistance au Vol
- CAC : Code de l'Aviation Civile
- CE : Commission Européenne
- CLS : Comité Local de Sûreté
- CME : Certificat de Membre d'Equipage
- COS : Comité Opérationnel de Sûreté
- CP : Côté Piste
- CPDSAC : Cadre de Permanence de la DSAC
- CPS : Côté Piste Simple
- CV : Côté Ville
- DSAC-CE : Direction de la Sécurité de l'aviation Civile Centre-Est
- DDT : Direction Départementale des Territoires
- DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
- EAE : Exploitant d'Aérodrome
- ERP : Etablissement Recevant du Public
- ETA : Entreprise de Transport Aérien
- FNE : Fiche de Notification d'Évènement
- GTA : Gendarmerie des Transports Aériens
- IF : Inspection Filtrage
- LUE : Lieu à Usage Exclusif
- LVP : Low Visibility Procedure
- MMD : Masse Maximale au Décollage (= MTOW : Maximum Take Off Weight)
- NBCUE : Normes de Base Communes de l'Union Européenne
- OPJ : Officier de Police Judiciaire
- PARIF : Poste d'Accès Routier et d'Inspection Filtrage
- PEAS : Pan Européenne Air Services (ETA)
- PCZSAR : Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé
- PIF : Poste d'inspection Filtrage
- PSC : Périmètre de Sécurité Collision
- RIA : Robinet d'Incendie Armé

- RX : Equipement d'imagerie radioscopique classique
- SCE : Service Compétent de l'Etat
- SNA-CE : Service de la Navigation Aérienne Centre-Est
- SPPA : Service de Prévention du Péril Animalier
- SSLIA : Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs
- STITCH : Système de Traitement Informatisé des Titres de Circulation et des Habilitations
- TCA : Titre de Circulation Aéroportuaire
- UE : Union Européenne
- ZD : Zone Délimitée
- ZEC : Zone d'Evolution Contrôlée
- ZPNLA : Zone Publique Non Librement Accessible
- ZSAR : Zone de Sûreté à Accès Réglementé

Définitions :

Aux fins du présent document, on entend par :

- « **exploitant d'aérodrome** » : tiers assurant, conformément à l'article L6321-2 du Code des Transports, par délégation du Conseil départemental de la Savoie, l'exploitation de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc, ou entreprise opérant pour son compte.
- « **aire de mouvement** » : partie de l'aérodrome réservée aux manœuvres des aéronefs en surface. Elle est composée :
 - o « **l'aire de manœuvre** » (pistes, voies de circulation réservées aux aéronefs et leurs zones de servitude) ;
 - o « **les aires de trafic** » (surfaces réservées au stationnement des aéronefs) ;
- « **lieu à usage exclusif** » : partie privative d'un aérodrome située côté piste et occupée par une entité disposant du statut d'occupant de lieu à usage exclusif ;
- « **service(s) compétent(s) de l'Etat** » : le ou les services de l'Etat chargés de la surveillance et du contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté

Table des matières :

TITRE I : SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE-----	12
CHAPITRE I : ZONAGE ET STATUTS SÛRETÉ -----	12
ARTICLE 1 - ZONAGE DE L'AÉRODROME -----	12
ARTICLE 2 - ZONE CÔTÉ VILLE-----	12
ARTICLE 3 - ZONE CÔTÉ PISTE -----	13
3.1 - Constitution du côté piste-----	13
3.2 - Organisation du côté piste-----	13
3.2.1 - Secteurs d'activités-----	13
3.2.2 - Lieux à usage exclusif (LUE)-----	13
3.3 - Statut sûreté des zones et des secteurs côté piste -----	13
3.3.1 - Statut sûreté « CPS »-----	14
3.3.2 - Statut sûreté « ZD »-----	14
3.3.3 - Statut sûreté « PCZSAR » et secteurs de sûreté associés -----	14
3.3.4 - Secteurs fonctionnels -----	15
3.4 - Activation de la PCZSAR -----	15
3.4.1 - Conditions d'activation de la PCZSAR et des secteurs de sûreté en « saison d'été » -----	15
3.4.2 - Conditions d'activation de la PCZSAR et des secteurs de sûreté pendant la « saison d'hiver »-----	15
3.5 - Modalités de sécurisation et de surveillance de la PCZSAR-----	16
3.6 - Mesures de protection à l'entrée de la PCZSAR-----	16
CHAPITRE II : MESURES GÉNÉRALES DE SÛRETÉ -----	16
ARTICLE 4 - MESURES DE SURVEILLANCE GÉNÉRALES -----	16
4.1 - Surveillance de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc -----	16
4.2 - Dispositions relatives à la surveillance, communes à l'EAE et aux occupants de LUE-----	16
4.3 - Dispositions relatives à la surveillance incombant à l'exploitant d'aérodrome -----	17
4.4 - Dispositions relatives à la surveillance incombant aux occupants de LUE -----	17
ARTICLE 5 - Mesure de vigilance générale applicable en ZD -----	17
ARTICLE 6 - Mesures de protection des hangars en ZD. -----	18
ARTICLE 7 - Mesures de protection des aéronefs stationnés en ZD-----	18
ARTICLE 8 - Catégories de vols autorisés à décoller depuis les zones délimitées -----	18
ARTICLE 9 - Vols avec vente de billets au public -----	18
ARTICLE 10 - Vols d'épandage agricole -----	18
CHAPITRE III : CONDITIONS D'ACCÈS, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES PERSONNES ET DES VÉHICULES EN CÔTÉ VILLE -----	19
ARTICLE 11 - CIRCULATION DES PERSONNES EN CÔTÉ VILLE -----	19
ARTICLE 12 - ACCÈS AUX ZONES NON LIBREMENT ACCESSIBLES (ZNLA) DU CÔTÉ VILLE -----	19

ARTICLE 13 - ZONE PUBLIQUE NON LIBREMENT ACCESSIBLE-----	19
ARTICLE 14 - CIRCULATION DES VÉHICULES EN CÔTÉ VILLE-----	19
ARTICLE 15 - STATIONNEMENT DES VÉHICULES EN CÔTÉ VILLE-----	20
CHAPITRE IV : ACCÈS ET CIRCULATION DES PERSONNES EN CÔTÉ PISTE -----	21
ARTICLE 16 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES -----	21
ARTICLE 17 - ACCÈS DES PERSONNES AU CÔTÉ PISTE SIMPLE (CPS)-----	21
ARTICLE 18 - ACCÈS DES PERSONNES AUX ZONES DÉLIMITÉES (ZD)-----	21
18.1 - Personnes autorisées en ZD-----	21
18.2 - Autorisation d'accès-----	21
18.3 - Validité des autorisations d'accès-----	22
18.4 - Délivrance et gestion des autorisations d'accès-----	22
18.5 - Contrôle d'accès à l'entrée des ZD-----	23
18.6 - Exemptions de contrôle d'accès -----	23
18.7 - Obligations des titulaires d'une autorisation d'accès à la ZD et des entités habilitées à les établir -----	23
18.7.1 - Pour le titulaire d'une autorisation d'accès -----	23
18.7.2 - Pour l'entité établissant les autorisations d'accès -----	23
ARTICLE 19 - ACCÈS DES PERSONNES À LA PCZSAR-----	24
19.1 - Personnes autorisées en PCZSAR-----	24
19.2 - Liste des autorisations d'accès à la PCZSAR-----	24
19.3 - TCA permettant l'accès à la PCZSAR -----	24
19.4 - Contrôle des accès-----	25
19.5 - Exemptions de contrôle d'accès et dispositions spécifiques -----	25
19.6 - Obligations des titulaires d'une autorisation d'accès à la PCZSAR et des entités faisant la demande de TCA ou établissant des CME -----	25
ARTICLE 20 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX TCA-----	27
20.1 - TCA soumis à habilitation-----	27
20.1.1 - Justification d'une activité en côté piste-----	27
20.1.2 - Habilitation préfectorale-----	27
20.1.3 - Demande/renouvellement de TCA – Application STITCH-----	28
20.1.4 - Délivrance des TCA -----	28
20.1.5 - Fabrication, remise, restitution et destruction des TCA -----	28
20.2 - TCA non-soumis à habilitation-----	28
20.2.1 - TCA « accompagné » -----	28
20.2.2 - TCA temporaire-----	29
20.3 - TCA et obligations de l'exploitant d'aérodrome-----	29
ARTICLE 21 - INSPECTION-FILTRAGE DES PERSONNES À L'ENTRÉE DE LA PCZSAR-----	29

ARTICLE 22 - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ET CAS D'EXEMPTIONS D'INSPECTION- FILTRAGE -----	29
ARTICLE 23 - CONDITIONS DE CIRCULATION DES ÉQUIPAGES EN PCZSAR -----	30
ARTICLE 24 - INTRODUCTION D'ARTICLES PROHIBÉS EN PCZSAR-----	30
CHAPITRE V : ACCÈS ET CIRCULATION DES VÉHICULES EN CÔTÉ PISTE-----	30
ARTICLE 25 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES -----	30
ARTICLE 26 - CATÉGORIES DE VÉHICULES AUTORISÉES DU CÔTÉ PISTE -----	30
ARTICLE 27 - DÉLIVRANCE DES LPV -----	30
ARTICLE 28 - FABRICATION, REMISE, RESTITUTION DES LPV-----	31
ARTICLE 29 - CONTRÔLE D'ACCÈS DES VÉHICULES-----	31
29.1 - Accès au CPS et aux ZD-----	31
29.2 - Accès à la PCZSAR-----	31
ARTICLE 30 - VÉHICULES DISPENSÉS DE LPV-----	31
ARTICLE 31 - CARACTÉRISTIQUES DES LPV -----	31
31.1 - LPV Permanent -----	31
31.2 - LPV temporaire-----	32
ARTICLE 32 - OBLIGATIONS LIÉES AUX LPV PERMANENTS ET TEMPORAIRES -	32
32.1 - Pour l'utilisateur d'un véhicule disposant d'un LPV-----	32
32.2 - Pour l'entité faisant la demande de LPV -----	32
32.3 - Pour l'exploitant d'aérodrome-----	32
ARTICLE 33 - INSPECTION-FILTRAGE DES VÉHICULES À L'ENTRÉE DE LA PCZSAR-----	32
ARTICLE 34 - EXEMPTION D'INSPECTION-FILTRAGE POUR CERTAINS VÉHICULES-----	33
CHAPITRE VI : ACCÈS ET STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET AUTRES OBJETS OU MARCHANDISES EN CÔTÉ PISTE-----	33
CHAPITRE VII : CAS PARTICULIERS -----	33
A. ÉVÈNEMENTS PARTICULIERS ET TRAVAUX-----	33
ARTICLE 35 - CONDITIONS GÉNÉRALES-----	33
ARTICLE 36 - CONSTITUTION DU DOSSIER ET ORGANISATION-----	33
ARTICLE 37 - RESPONSABILITÉS-----	34
ARTICLE 38 - COLIS, BAGAGES OU EFFETS PERSONNELS ABANDONNÉS -----	34
TITRE II : SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE -----	35
CHAPITRE I : ZONES ACCESSIBLES AU STATIONNEMENT ET À LA CIRCULATION DES AÉRONEFS -----	35
CHAPITRE II : DISPOSITIONS APPLICABLES SUR LES AIRES DE STATIONNEMENT DES AÉRONEFS, EN PLUS DE CELLES QUI SONT ÉDICTÉES PAR LA RÉGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION AÉRIENNE-----	35
A. MESURES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS D'AÉRONEFS ÉVOLUANT OU STATIONNANT SUR L'AIRE DE TRAFIC -----	35
ARTICLE 39 - OBLIGATIONS DU PERSONNEL AU SOL -----	35

ARTICLE 40 - MISE EN ROUTE DES MOTEURS-----	35
ARTICLE 41 - ESSAIS MOTEURS -----	35
41.1 - Consignes générales de sécurité :-----	35
41.2 - Localisation géographique des essais moteurs -----	36
41.3 - Information préalable sur la réalisation des essais moteurs-----	36
ARTICLE 42 - STATIONNEMENT DES AÉRONEFS -----	36
ARTICLE 43 - PLACEMENT DES AÉRONEFS -----	36
ARTICLE 44 - REPOUSSAGE DES AÉRONEFS-----	36
B. MESURES APPLICABLES AUX PIÉTONS OEUVRANT SUR L'AIRE DE TRAFIC	
37	
ARTICLE 45 - TRAVERSÉE DES VOIES DE CIRCULATION AVIONS-----	37
ARTICLE 46 - RISQUE DE SOUFFLE-----	37
ARTICLE 47 - TRANSFERT DES PASSAGERS SUR UN POSTE AU CONTACT-----	37
ARTICLE 48 - CONDITIONS D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT DES	
PASSAGERS -----	37
ARTICLE 49 - TRANSFERT DE PASSAGERS SUR UN POSTE ELOIGNÉ-----	37
ARTICLE 50 - TRANSFERT DE PASSAGERS D'AVIATION GÉNÉRALE -----	38
B. PLACEMENT DES VÉHICULES, ENGINES OU MATÉRIELS PENDANT LES	
OPÉRATIONS D'ESCALE -----	38
ARTICLE 51 - RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT D'AÉRONEF-----	38
ARTICLE 52 - RISQUES DE SOUFFLE-----	38
ARTICLE 53 - MARQUAGES AU SOL -----	38
ARTICLE 54 - STATIONNEMENT DANS LE PÉRIMÈTRE DE SÉCURITÉ COLLISION	
-----	39
ARTICLE 55 - DÉPART DES AÉRONEFS -----	39
ARTICLE 56 - FREINAGE DES VÉHICULES, ENGINES ET MATÉRIELS PENDANT LES	
OPÉRATIONS D'ESCALE-----	39
ARTICLE 57 - BALISAGE DES AILES-----	39
C. RÈGLES APPLICABLES DURANT LES OPÉRATIONS D'AVITAILLEMENT	
39	
ARTICLE 58 - AVITAILLEMENT DES AÉRONEFS EN CARBURANT -----	39
ARTICLE 59 - PÉRIMÈTRE DE SÉCURITÉ AVITAILLEMENT-----	39
ARTICLE 60 - DÉGAGEMENT DES VÉHICULES D'AVITAILLEMENT -----	39
ARTICLE 61 - FLAMMES – ÉTINCELLES-----	40
ARTICLE 62 - PORT ET UTILISATION DE TÉLÉPHONES PORTABLES -----	40
ARTICLE 63 - GÉNÉRATEURS DE PISTE-----	40
ARTICLE 64 - ACTIVATION DES FEUX ANTICOLLISION-----	40
CHAPITRE III : MESURES GÉNÉRALES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET	
DE SAUVEGARDE DES PERSONNES ET DES BIENS-----	40
A. MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE -----	40

ARTICLE 65 - UTILISATION DES MOYENS DE SECOURS ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE -----	40
ARTICLE 66 - RAVITAILLEMENT EN CARBURANT DES VÉHICULES ET ENGIN--	41
ARTICLE 67 - DÉGAGEMENT DES ACCÈS -----	41
ARTICLE 68 - CHAUFFAGE DES BÂTIMENTS -----	41
ARTICLE 69 - CONDUITS DE FUMÉE DES BÂTIMENTS CÔTÉ PISTE-----	41
ARTICLE 70 - PERMIS DE FEU -----	41
ARTICLE 71 - STOCKAGE ET DISTRIBUTION DE PRODUITS INFLAMMABLES -----	42
ARTICLE 72 - MESURE DE PROTECTION DES PERSONNELS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT -----	42
72.1 - Vêtements haute visibilité-----	42
72.2 - Passage piétons -----	42
72.3 - Priorité vis-à-vis des aéronefs -----	42
B. PRÉCAUTIONS À PRENDRE À L'ÉGARD DES AÉRONEFS ET DES VÉHICULES-----	42
ARTICLE 73 - INTERDICTION DE FUMER ET PRÉVENTION DU RISQUE INCENDIE -----	42
ARTICLE 74 - CONSOMMATION D'ALCOOL ET DE SUBSTANCES AYANT DES EFFETS SUR LA VIGILANCE -----	43
ARTICLE 75 - DÉGIVRAGE DES AÉRONEFS-----	43
ARTICLE 76 - NETTOYAGE DES AÉRONEFS -----	43
ARTICLE 77 - RISQUE DE POLLUTION PAR LIQUIDES-----	43
77.1 - Avitaillement et vidange des fluides avions-----	43
ARTICLE 78 - ENTRETIEN DES VÉHICULES, ENGIN ET MATÉRIELS-----	43
C. MAINTIEN EN BON ÉTAT DE L'AIRE DE MOUVEMENT -----	44
ARTICLE 79 - PROPRETÉ DES AIRES DE TRAFIC -----	44
ARTICLE 80 - FILMS ET BÂCHES DE PROTECTION-----	44
CHAPITRE IV : PRESCRIPTIONS SANITAIRES-----	44
ARTICLE 81 - DÉPÔT ET ENLÈVEMENT DES DÉCHETS ET MATIÈRE DE DÉCHARGE-----	44
ARTICLE 82 - VIDANGE ET NETTOYAGE DES TOILETTES D'AVIONS-----	45
ARTICLE 83 - REJET DES EAUX RÉSIDUAIRES -----	45
CHAPITRE V : DISPOSITIONS APPLICABLES À LA GARDE ET À LA CONSERVATION DES AÉRONEFS, VÉHICULES, MATÉRIELS ET MARCHANDISES UTILISANT LA PLATE-FORME OU LES INSTALLATIONS DE L'AÉRODROME-----	45
ARTICLE 84 - CONSERVATION DU DOMAINE DE L'AÉRODROME-----	45
ARTICLE 85 - PLANTATIONS, CULTURES ET FAUCHAGE -----	45
ARTICLE 86 - EXERCICE DE LA CHASSE-----	45
ARTICLE 87 - STOCKAGE DES MATÉRIAUX ET IMPLANTATION DE BÂTIMENTS -	46
ARTICLE 88 - CONDITIONS D'USAGE DES INSTALLATIONS -----	46

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS APPLICABLES À LA CONDUITE, À LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES VÉHICULES -----	46
A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT	46
ARTICLE 89 - CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES EN ZONE CÔTÉ PISTE -----	46
89.1 - Accès des véhicules -----	46
89.2 - Circulation des véhicules-----	47
89.2.1 - Limitation de vitesse -----	47
89.2.2 - Priorité aux aéronefs -----	47
89.3 - Stationnement des véhicules -----	47
ARTICLE 90 - ACCIDENT OU INCIDENT SUR L'AIRE DE MOUVEMENT -----	47
ARTICLE 91 - VÉHICULES, ENGINs ET MATÉRIELS -----	47
91.1 - Circulation des véhicules, engins et matériels -----	47
91.2 - Circulation des tracteurs repousseurs -----	48
B. DISPOSITIONS SPÉCIALES RELATIVES À LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT SUR L'AIRE DE MANŒUVRE-----	48
ARTICLE 92 - ACCÈS DES VÉHICULES-----	48
ARTICLE 93 - CIRCULATION ET STATIONNEMENT-----	48
ARTICLE 94 - IDENTIFICATION ET ÉQUIPEMENT DES VÉHICULES -----	48
94.1 - Équipements radio-----	48
94.2 - Gyrophares ou feux à éclats -----	49
94.3 - Peinture et identification-----	49
94.4 - Fonctionnement des équipements des véhicules -----	49
94.5 - Éclairage des véhicules -----	49
ARTICLE 95 - ATTESTATION DE FORMATION À LA CONDUITE SUR L'AIRE DE MANŒUVRE-----	49
ARTICLE 96 - CONTRÔLE DE LA CIRCULATION-----	49
ARTICLE 97 - MANŒUVRE DES AÉRONEFS-----	49
ARTICLE 98 - PIÉTONS SUR L'AIRE DE MANŒUVRE-----	50
ARTICLE 99 - TRAVERSÉE DES VOIES DE CIRCULATION AVIONS-----	50
ARTICLE 100 - AIRES CRITIQUES DE PROTECTION DES MOYENS RADIOÉLECTRIQUES -----	50
ARTICLE 101 - CONSIGNES PARTICULIÈRES-----	50
C. DISPOSITIONS SPÉCIALES RELATIVES À LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES AÉRONEFS, VÉHICULES, ENGINs OU MATÉRIELS ÉVOLUANT SUR L'AIRE DE TRAFIC -----	51
ARTICLE 102 - VÉHICULES AUTORISÉS -----	51
ARTICLE 103 - ATTESTATION DE FORMATION À LA CONDUITE SUR L'AIRE DE TRAFIC-----	51
ARTICLE 104 - RÈGLES SPÉCIALES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT	51
ARTICLE 105 - CONTRÔLE DE LA CIRCULATION -----	52

ARTICLE 106 - ECLAIRAGE DES VÉHICULES, ENGINES ET MATÉRIELS -----	52
ARTICLE 107 - CONDITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES SUR LES POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS -----	52
107.1 - Stationnement des aéronefs-----	52
107.2 - Circulation sur les postes de stationnement avions-----	52
107.3 - Marche arrière des véhicules-----	52
107.4 - Accès à la zone d'évolution contrôlée (ZEC) -----	52
107.5 - Accès au périmètre de sécurité collision (PSQ) -----	53
107.6 - Longueur des convois de chariots -----	53
107.7 - Arrimage des accessoires – Vent fort -----	53
107.8 - Priorité au placeur/signaleur avion -----	53
107.9 - Circulation de véhicules équipés de systèmes élévateurs -----	53
TITRE III : POLICE ADMINISTRATIVE GÉNÉRALE-----	54
ARTICLE 108 - INTERDICTIONS DIVERSES-----	54
ARTICLE 109 - MESURES ANTI-POLLUTIONS-----	54
109.1 - Nuisances sonores -----	54
109.2 - Rejets divers, déversements accidentels-----	54
ARTICLE 110 - MODIFICATION TEMPORAIRE DES DISPOSITIONS DU PRÉSENT ARRÊTÉ-----	54
TITRE IV : CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE -----	56
ARTICLE 111 - AUTORISATION D'ACTIVITÉ-----	56
ARTICLE 112 - CESSATION D'ACTIVITÉ-----	56
TITRE V : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PÉNALES-----	57
ARTICLE 113 - MANQUEMENTS ET INFRACTIONS-----	57
ARTICLE 114 - SANCTIONS ADMINISTRATIVES-----	57
ARTICLE 115 - SANCTIONS PÉNALES -----	57
ARTICLE 116 - CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES VÉHICULES EN CÔTÉ PISTE – SANCTIONS-----	57
TITRE VI : DISPOSITIONS SPÉCIALES-----	58
ARTICLE 117 - APPLICATION DE L'ARRÊTÉ -----	58
ARTICLE 118 - ABROGATION DU PRÉCÉDENT ARRETE -----	58
ARTICLE 119 - PUBLICATION – ENTRÉE EN VIGUEUR -----	58
ARTICLE 120 - EXÉCUTION -----	58

TITRE I : SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

Les dispositions qui suivent sont prises en application de l'article R.213-1-5 du Code de l'aviation civile

CHAPITRE I : ZONAGE ET STATUTS SÛRETÉ

ARTICLE 1 - ZONAGE DE L'AÉRODROME

L'emprise du domaine public aéronautique de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc est constituée de l'ensemble des terrains nécessaires à l'activité de l'aérodrome.

Cette emprise est divisée en deux zones :

- 1) un « Côté Ville » (CV), dont l'accès à certaines zones est réglementé ;
- 2) un « Côté Piste » (CP) dont l'accès est soumis à des règles particulières et à la possession de titres ou autorisations spécifiques.

La séparation entre les zones CV et CP est matérialisée par une clôture, des bâtiments ou un cloisonnement à l'intérieur de ces bâtiments ainsi que des portails et portillons dont l'utilisation est limitée aux seules personnes autorisées. Les caractéristiques de la clôture et des portails et portillons sont définies après avis de la DSAC-CE.

L'exploitant d'aérodrome contrôle régulièrement l'intégrité de la clôture et des portails/portillons et prend immédiatement les mesures correctives nécessaires pour remédier aux défauts constatés.

Les limites de ces zones figurent sur les plans annexés au présent arrêté (*annexes 1 à 5*). Elles font l'objet d'une signalétique particulière.

ARTICLE 2 - ZONE CÔTÉ VILLE

Le côté ville comprend l'emprise de l'aérodrome accessible au public sans titre ou autorisation spécifique et notamment :

- les locaux de l'aérogare commerciale accessibles au public ;
- les locaux du terminal affaires accessibles au public ;
- le bâtiment des loueurs de voitures ;
- les bureaux de la compagnie PEAS ;
- les anciens bâtiments Ski France ;
- le bâtiment d'accueil de l'Aéroclub de Savoie ;
- les locaux de Savoie Parachutisme ;
- les locaux d'accueil du groupe RECTIMO Aviation ;
- la zone des logements ;
- les parcs de stationnements associés aux bâtiments mentionnés ci-dessus ;
- les routes et voies desservant ces installations.

L'accès à certains bâtiments/locaux du côté ville est toutefois réglementé et reste soumis à la possession d'une autorisation, délivrée par l'entité occupant ces bâtiments/locaux. Ces zones non librement accessibles (ZNLA) sont les suivantes :

- le « bâtiment technique » abritant les services du SNA-CE et de Météo France ;
- les locaux de la BGTA, contigus au « bâtiment technique » ;
- les locaux mis à disposition de la douane par l'exploitant d'aérodrome dans l'aérogare commerciale et le terminal affaires.

Une signalisation particulière et/ou une délimitation matérielle permet d'en identifier les contours.

ARTICLE 3 - ZONE CÔTÉ PISTE

Le côté piste comprend l'emprise de l'aérodrome dont l'accès est réglementé pour des raisons de sûreté et de sécurité, de manière à empêcher l'accès des personnes et des véhicules non autorisés. Cette zone, comprenant les installations concourant à l'exploitation technique, opérationnelle et commerciale de l'aérodrome, nécessite une protection particulière.

3.1 - Constitution du côté piste

Le côté piste est constitué des surfaces encloses de l'aérodrome comprenant :

- l'aire de mouvement des aéronefs ;
- les parties de l'aérogare commerciale et du terminal affaires situées en amont et en aval des PIF, conformément aux plans figurant en annexe 3 ;
- des bâtiments et installations concourant à l'exploitation technique et commerciale de l'aérodrome ainsi que leurs voies de desserte, tels que :
 - o le hangar de stockage des matériels de piste SEACA ;
 - o le hangar avions et de maintenance de la compagnie PEAS ;
 - o l'atelier SEACA ;
 - o les bâtiments abritant le SSLIA, le SPPA et leurs matériels respectifs ;
 - o la soute à carburant (Jet A1) destinée à l'avitaillement des aéronefs ;
 - o la pompe AVGAS 100LL contiguë à la soute à carburant ;
 - o le hangar dédié aux usagers de l'aéroclub et aux aéronefs basés ;
 - o les locaux de stockage et hangars de maintenance utilisés comme LUE par la compagnie PEAS et le groupe RECTIMO.

3.2 - Organisation du côté piste

Le côté piste est divisé en différentes zones géographiques présentant un statut sûreté définissant, pour chacune d'elle, les règles de sûreté qui y sont applicables. Le statut d'une zone géographique peut varier au cours du temps et en fonction de la nature du trafic accueilli.

3.2.1 - Secteurs d'activités

En cohérence avec l'activité aéronautique de la plateforme et pour permettre la mise en œuvre des règles de sûreté et de sécurité adéquates, 3 secteurs d'activité sont identifiés du côté piste :

- 1) un secteur « aviation commerciale » englobant la totalité du parking commercial (postes 1 à 30) et utilisée pour le traitement des vols soumis aux NBCUE ;
- 2) un secteur « aviation générale » englobant la totalité du parking « lima » et accueillant les activités d'aviation de loisir non soumises aux NBCUE ;
- 3) un secteur « activités aéronautiques » englobant le parking « papa » principalement utilisé par le groupe RECTIMO dans le cadre de ses activités de maintenance (part 145), de travail aérien et d'école de pilotage, non soumises aux NBCUE.

3.2.2 - Lieux à usage exclusif (LUE)

Deux LUE sont identifiés du côté piste :

- 1) secteur « aviation commerciale » : LUE PEAS, identifié « PEA »
- 2) secteur « activités aéronautiques » : LUE Groupe RECTIMO, identifié « RMO »

3.3 - Statut sûreté des zones et des secteurs côté piste

Dans les zones et secteurs situés du côté piste, le niveau des mesures de sûreté mises en œuvre est adapté au type d'activité qui s'y déroule. Les 3 statuts sûreté suivants sont ainsi définis du côté piste de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc :

- 1) côté piste simple (CPS) ;

- 2) zones délimitées (ZDL) :
 - ZDAC : zone délimitée englobant le secteur « aviation commerciale », active uniquement en période été ;
 - ZDAG : zone délimitée englobant le secteur « aviation générale » ;
 - ZDAA : zone délimitée englobant le secteur « activités aéronautiques » ;
- 3) zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR) qui est intégralement classée en partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé (PCZSAR).

3.3.1 - Statut sûreté « CPS »

Le statut sûreté CPS obéit aux dispositions prévues par les réglementations européenne et nationale.

3.3.2 - Statut sûreté « ZD »

Par dérogation aux NBCUE introduite par l'article A-1 de l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié, et sur la base d'une évaluation locale des risques, seuls les vols entrant dans l'une des catégories prévues par le règlement (UE) n° 1254/2009 du 18/12/2009 sont autorisés à être opérés depuis les ZD.

Pour bénéficier des mesures dérogatoires, les opérateurs concernés établissent une déclaration précisant que le ou les vols répondent aux critères du règlement précité.

3.3.3 - Statut sûreté « PCZSAR » et secteurs de sûreté associés

Une PCZSAR est créée du côté piste de l'aérodrome. Elle est activée de façon permanente durant la « saison d'hiver » et de façon temporaire le reste de l'année.

Dans l'aérogare commerciale, la frontière entre la PCZSAR et le côté ville est confondue avec la limite entre le côté ville et le côté piste lorsque le poste d'inspection filtrage (PIF) passagers n'est pas activé. Lorsque le PIF passagers est activé, la frontière est rapportée sur la ligne d'inspection filtrage (ligne formée par les appareils d'analyse Rx et les portiques), la zone en amont du PIF est alors du côté piste à l'entrée duquel un contrôle d'accès est nécessaire. Lors de la fermeture du PIF, la zone amont est reclassée en PCZSAR par des agents de sûreté suite à la réalisation d'une fouille de sûreté pour s'assurer qu'aucun article prohibé n'y a été dissimulé.

En PCZSAR s'appliquent intégralement les normes de base communes prévues par le règlement (CE) n° 300/2008 du 11/03/2008.

A l'intérieur de la PCZSAR et afin de limiter au strict nécessaire le nombre de personnes susceptibles de pénétrer dans des secteurs sensibles du point de vue de la sûreté, sont créés les 3 secteurs suivants :

1) secteur « A » (Avion)

Inclut l'intérieur d'un aéronef commercial et la ZEC de ce dernier. Le secteur « A » n'est considéré comme actif qu'en présence de l'aéronef à son poste de stationnement.

2) secteur « B » (Bagages)

Inclut les lieux de sécurisation, de tri et de stockage des bagages de soute au départ. Les chariots ou tout autre moyen utilisé pour l'acheminement de ces bagages, depuis leur lieu de stockage vers l'aéronef, font partie du secteur « B » qui s'étend sur une distance de 2 mètres de part et d'autre de ces moyens de transports.

3) secteur « P » (Passagers)

Correspond aux zones d'attente et de circulation des passagers :

- au départ, en amont des postes d'inspection-filtrage (PIF) des passagers et entre les PIF des passagers et l'aéronef dans lequel ils embarquent ;
- à l'arrivée, ce secteur comprend les zones de circulation des passagers depuis l'aéronef jusqu'aux dispositifs anti-remontée de flux.

L'acheminement des passagers pendant l'embarquement ou le débarquement, y compris les cheminements à pied ou en bus est inclus dans le secteur « P »

Seules les personnes disposant d'une autorisation mentionnant le(s) secteur(s) sûreté correspondant(s) sont autorisées à y accéder.

3.3.4 - Secteurs fonctionnels

En dehors des secteurs de sûreté, des impératifs techniques et des conditions de sécurité ou de protection de points névralgiques restreignent l'accès à certaines zones de l'aérodrome située du côté piste aux seules personnes autorisées du fait de leur activité professionnelle. Ces accès sont subordonnés à une autorisation spécifique inscrite sur le TCA ou le laissez-passer du véhicule. Il s'agit des 6 secteurs fonctionnels suivants :

- 1) secteur **TRA** : donne accès à l'aire de trafic du secteur « aviation commerciale » et aux zones adjacentes à cette aire ;
- 2) secteur **ZDL** : donne accès aux zones délimitées correspondant à l'aire de trafic des secteurs « aviation générale » et « activités aéronautiques » (parkings « L » et « P ») et aux zones adjacentes à cette aire ;
- 3) secteur **MAN** : donne accès à l'aire de manœuvre des aéronefs et aux zones adjacentes à cette aire ;
- 4) secteur **NAV** : donne accès aux installations concourant au contrôle et à la sécurité de la navigation aérienne ;
- 5) secteur **ESS** : donne accès aux installations destinées à permettre l'avitaillement des aéronefs en carburant (dépôt de carburant) ;
- 6) secteur **SVC** : donne accès au chemin périphérique, le long des clôtures.

Ces différents secteurs sont matérialisés en annexe 5 du présent arrêté.

3.4 - Activation de la PCZSAR

3.4.1 - Conditions d'activation de la PCZSAR et des secteurs de sûreté en « saison d'été »

Pendant la « saison d'été », la PCZSAR n'est activée que pour le traitement d'un ou plusieurs aéronefs soumis aux NBCUE.

Dans ce cadre, la PCZSAR est considérée comme active dès lors que l'un des secteurs de sûreté ci-dessous est activé :

- secteur « **B** » (bagages) : activé au plus tard à l'ouverture de l'enregistrement des passagers, jusqu'au décollage de l'aéronef ;
- secteur « **P** » (passagers) : activé au plus tard à l'ouverture du PIF et de la salle d'embarquement, jusqu'à 15 minutes après le décollage de l'aéronef ;
- secteur « **A** » (avion) : activé au plus tard une demi-heure avant la prise en compte de l'aéronef par l'équipage, pour les aéronefs en « night stop », ou quinze minutes avant l'arrivée de l'aéronef et jusqu'à quinze minutes après son départ du poste de stationnement.

Les limites de la PCZSAR sont matérialisées sur le parking avion et tout le long du cheminement des passagers, depuis leurs sortie de la salle d'embarquement jusqu'à l'aéronef, au moyen d'un balisage en nombre et visibilité suffisants.

En « saison d'été », l'activation de la PCZSAR fait, préalablement et sans délai, l'objet d'une information auprès de la BGTA.

3.4.2 - Conditions d'activation de la PCZSAR et des secteurs de sûreté pendant la « saison d'hiver »

En « saison d'hiver », La PCZSAR est activée en permanence.

Les dates de début et de fin d'activation sont déterminées par l'exploitant d'aérodrome. Elles sont, préalablement et avec un délai suffisant (48h minimum), communiquées à la BGTA et la DSAC-CE.

Pendant la saison d'hiver, l'inspection filtrage unique est autorisée en PCZSAR conformément à la réglementation européenne

3.5 - Modalités de sécurisation et de surveillance de la PCZSAR

Préalablement à son activation, une sécurisation de la PCZSAR est effectuée.

La sécurisation concerne la totalité des aires et bâtiments qui la constituent. Dans la mesure du possible, elle est réalisée en l'absence de tout personnels et véhicules dont la présence n'est pas nécessaire. Dès lors qu'elle est considérée comme sécurisée, la PCZSAR est déclarée active et le reste pendant toute la durée du traitement de l'activité commerciale à l'origine de son activation (« saison été ») ou pendant toute la période définie par l'exploitant d'aérodrome (« saison hiver »).

Lorsqu'elle est active, la PCZSAR est surveillée par des ADS en nombre suffisant ou tout autre dispositif permettant de garantir qu'elle ne fait l'objet d'aucune intrusion.

3.6 - Mesures de protection à l'entrée de la PCZSAR

Pour éviter tout accès non-autorisé à la PCZSAR, l'exploitant d'aérodrome est tenu de :

- 1) mettre en œuvre les moyens techniques et/ou humains lui permettant la détection immédiate de toute intrusion ;
- 2) informer immédiatement les services compétents de l'Etat dès lors qu'il y a lieu de penser qu'une intrusion est en cours ou a eu lieu, en fournissant toute information disponible de nature à mettre fin à cette situation et favoriser l'interpellation du/des individus impliqués ;
- 3) procéder à une nouvelle stérilisation de la zone potentiellement contaminée.

CHAPITRE II : MESURES GÉNÉRALES DE SÛRETÉ

ARTICLE 4 - MESURES DE SURVEILLANCE GÉNÉRALES

4.1 - Surveillance de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc

Conformément au point 1.5 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du 11/03/2008, les aéroports et, si nécessaire, les zones contiguës auxquelles le public a accès font l'objet d'une surveillance, de rondes et d'autres contrôles physiques afin de détecter tout comportement suspect et de repérer les points vulnérables qui pourraient être exploités pour mener à bien des actes d'intervention illicite, et afin de dissuader toute personne de procéder à de tels actes.

La surveillance, les rondes et les autres contrôles physiques sont mis en œuvre par l'exploitant d'aérodrome et les occupants de LUE.

Les éléments figurant dans les articles 4-1 à 4-4 pourront être révisés en cas d'évolutions notables de l'activité de l'aérodrome ou en cas d'occurrence d'événements de nature à modifier les résultats de l'évaluation des risques.

Par ailleurs, en cas de travaux impactant le niveau de sûreté de la plateforme, des mesures complémentaires pourront être imposées par arrêté préfectoral spécifique à diffusion restreinte.

4.2 - Dispositions relatives à la surveillance, communes à l'EAE et aux occupants de LUE

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

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

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

Les rondes ou patrouilles sont tracées. Elles sont répertoriées sur un registre sur lequel sont enregistrées les mentions suivantes :

- 1) nom du ou des agents en charge de la ronde ;
- 2) objet, date et heure de début, date et heure de fin ;
- 3) zone(s) concernée(s) et éventuellement faits marquants observés lors de la ronde.

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

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

4.3 - Dispositions relatives à la surveillance incombant à l'exploitant d'aérodrome

Sur la base d'une évaluation locale du risque qu'il aura réalisée, l'exploitant d'aérodrome détermine les moyens nécessaires pour la surveillance des bagages de soute, du fret et du courrier, des approvisionnements de bord et du matériel des transporteurs aériens, présents en PCZSAR, en attente de leur chargement. Ces moyens sont décrits dans son programme de sûreté.

De plus, un arrêté préfectoral à diffusion restreinte détaillant les modalités de mise en œuvre des mesures de surveillance sur l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc précise les dispositions complémentaires.

4.4 - Dispositions relatives à la surveillance incombant aux occupants de LUE

Les entreprises qui occupent à titre exclusif, des bureaux, des entrepôts, des zones de stationnement ou d'autres locaux, imposent à leurs personnels et sur toute l'étendue de ces lieux, une obligation de « vigilance ». Les employés de ces entreprises sont invités par celles-ci à s'inquiéter et à référer à leur hiérarchie de la présence dans leurs locaux d'une personne non munie d'une autorisation valide pour ce lieu, ou non accompagnée par une personne de l'entreprise, ou porteuse d'une autorisation non conforme au périmètre dans lequel elle évolue. Cette obligation concerne également la surveillance des laissez-passer de véhicules, lorsque pertinent.

Cette obligation de vigilance ne donne pas lieu à une traçabilité et s'applique également à l'exploitant d'aérodrome en ce qui le concerne.

ARTICLE 5 - Mesure de vigilance générale applicable en ZD

Toute personne constatant la présence en ZD d'un individu ne portant pas de façon apparente l'une des autorisations prévue à l'article 17.2 du présent arrêté, valide pour le secteur où il se trouve, est tenue de le lui faire remarquer, si elle connaît cet individu, ou de le signaler à l'exploitant d'aérodrome et/ou aux services compétents de l'Etat.

Par ailleurs, tout occupant ou utilisateur de la ZD est tenu de :

- 1) s'assurer qu'il ne favorise pas la pénétration en ZD d'une personne non autorisée, notamment en s'assurant de la fermeture effective des accès au CP après leur utilisation ;

- 2) ne pas installer/disposer, à une distance de moins de 3 mètres de part et d'autre de la ligne frontière entre CV et ZD, d'équipement, de matériel ou d'objet pouvant favoriser le franchissement de cette même frontière ;
- 3) ne pas laisser s'amonceler d'encombrants ou se développer des végétaux, en ZD, non nécessaires à l'activité de l'aérodrome et pouvant permettre à une personne malveillante de s'y dissimuler.

ARTICLE 6 - Mesures de protection des hangars en ZD.

En l'absence de surveillance humaine, l'exploitant d'aérodrome ou les occupants de la ZD, pour ce qui les concerne, s'assurent de la fermeture effective des hangars, au moyen d'un dispositif dissuasif. En dehors des heures d'exploitation de l'aérodrome les hangars sont fermés. Les clés sont mises en sécurité par leurs détenteurs lorsqu'ils ne les conservent pas sur eux.

ARTICLE 7 - Mesures de protection des aéronefs stationnés en ZD

En l'absence de surveillance humaine, les exploitants d'aéronefs s'assurent que, de jour comme de nuit, tous les appareils stationnés en ZD sont fermés à clé, lorsqu'ils sont équipés d'un dispositif de verrouillage de l'accès à la cabine/poste de pilotage ou ont leur dispositif antivol enclenché voire, à minima, font l'objet d'un pastillage. Ils utilisent tout moyen à leur disposition permettant d'empêcher le déplacement non-autorisé de l'avion sans mise en danger de la sécurité du vol. Les clés d'aéronefs sont mises en sécurité par leurs détenteurs lorsqu'ils ne les conservent pas sur eux.

ARTICLE 8 - Catégories de vols autorisés à décoller depuis les zones délimitées

Par dérogation aux normes de bases communes de l'Union européenne prévue par l'article A-1 de l'AIM du 11 septembre 2013 susvisé et suite à l'évaluation locale du risque, tous les vols entrant dans les catégories prévues à l'article premier du règlement (UE) n°1254/2009 susvisé sont autorisés à décoller depuis les ZD.

L'exploitant d'aérodrome s'assure que les vols opérés au départ de l'aérodrome appartiennent aux catégories précitées. En cas de doute sur la nature d'un vol ou d'impossibilité d'en déterminer la nature, le vol fait l'objet d'une application intégrale des normes de base communes de l'Union Européenne.

En fonction de l'activité de l'aérodrome et de la menace locale ou nationale, des mesures de sûreté dérogatoires plus contraignantes peuvent être édictées par le Préfet.

ARTICLE 9 - Vols avec vente de billets au public

Aux fins du présent article, il est désigné par « vol avec vente de billets au public » tout vol emportant des passagers inconnus de l'équipage et faisant l'objet d'une vente de places ouverte au public, tels que les baptêmes de l'air, stages de pilotage, vols de découverte, vols de co-avionnage ou les vols à des fins touristiques.

Pour les vols faisant l'objet d'une vente de billets au public et entrant dans les catégories prévues à l'article 8 du présent arrêté, l'exploitant d'aéronef procède à une vérification d'identité des passagers avant l'embarquement et consigne celle-ci, ainsi que le trajet prévu du vol dans un document conservé hors de l'aéronef pendant une durée d'au moins six mois.

ARTICLE 10 - Vols d'épandage agricole

Les vols d'épandage agricole font l'objet d'une information préalable à la préfecture, à la DSAC-CE et à la BGTA de Chambéry au moins 24 heures avant l'heure de décollage prévue

CHAPITRE III : CONDITIONS D'ACCÈS, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES PERSONNES ET DES VÉHICULES EN CÔTÉ VILLE

ARTICLE 11 - CIRCULATION DES PERSONNES EN CÔTÉ VILLE

En côté ville, la circulation des personnes s'effectue sans titre particulier.

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

De plus, l'exploitant d'aérodrome, après avis du service chargé du maintien de l'ordre public sur l'emprise de l'aérodrome et celui du CPDSAC, ou le service chargé du maintien de l'ordre public sur l'emprise de l'aérodrome, peuvent, si les circonstances l'exigent, interdire totalement ou partiellement l'accès au côté ville de tout véhicule, ou limiter l'accès de certains locaux aux seules personnes dont la présence est justifiée par une obligation professionnelle. Le représentant du service chargé du maintien de l'ordre public sur l'emprise de l'aérodrome en informe l'exploitant d'aérodrome et le CPDSAC dans les meilleurs délais.

L'exploitant de l'aérodrome peut également conditionner l'accès ou l'utilisation de certaines parties du côté ville au paiement d'une redevance.

ARTICLE 12 - ACCÈS AUX ZONES NON LIBREMENT ACCESSIBLES (ZNL) DU CÔTÉ VILLE

Seuls les personnels des services de l'Etat, porteurs d'une carte professionnelle peuvent accéder aux ZNL. Sont concernés par cette disposition les locaux suivants :

- le « bâtiment technique » abritant les services du SNA-CE et de Météo France ;
- les locaux de la BGTA, contigus au « bâtiment technique » ;
- les locaux mis à disposition de la douane par l'exploitant d'aérodrome.

Les personnes n'appartenant pas aux services de l'Etat peuvent toutefois accéder aux ZNL sous réserve d'être accompagnées en permanence par des personnels autorisés (agents du SNA-CE ou de Météo France, agents des douanes et militaires de la BGTA).

ARTICLE 13 - ZONE PUBLIQUE NON LIBREMENT ACCESSIBLE

Une zone publique non librement accessible est créée dans l'aérogare commerciale conformément au plan en annexe 3.

L'accès est restreint aux seuls personnels autorisés par l'exploitant d'aéroport tel que définit dans son programme de sûreté lorsque le poste d'inspection filtrage est fermé.

L'accès à cette zone est soumis à un contrôle d'accès (identique au contrôle d'accès nécessaire pour accéder en PCZSAR) lorsque la PCZSAR est activée et que le poste d'inspection filtrage est ouvert aux passagers, il vaut alors contrôle d'accès à la PCZSAR.

ARTICLE 14 - CIRCULATION DES VÉHICULES EN CÔTÉ VILLE

Les conducteurs de véhicules circulant ou stationnant dans l'emprise de l'aérodrome sont soumis aux règles de circulation du code de la route. Ils se conforment à la signalisation existante, aux règles établies par le présent arrêté et à celles d'arrêtés temporaires (travaux, conditions spéciales de circulation). Ils obtempèrent aux injonctions formulées par les agents de la police nationale, les militaires de la gendarmerie et les agents de la douane.

Les conducteurs d'engins spéciaux, porteurs ou non d'une immatriculation, pour lesquels le permis de conduire n'est pas exigible sont titulaires d'une autorisation de conduite spécifique

au type d'engin, délivrée par l'employeur. Cette autorisation de conduite est distincte de l'autorisation de conduite d'un véhicule du côté piste de l'aérodrome décrite dans le présent arrêté.

ARTICLE 15 - STATIONNEMENT DES VÉHICULES EN CÔTÉ VILLE

En côté ville, les véhicules stationnent sur les emplacements réservés à cet effet. Tout arrêt ou stationnement, en dehors de ces emplacements ou à proximité immédiate de la clôture matérialisant la frontière entre le côté piste et le côté ville, est interdit.

Pour les véhicules non-basés sur l'aérodrome, la durée de stationnement est limitée à la durée de présence en côté ville des personnes qui les utilisent ou, s'il s'agit de véhicules appartenant à des passagers, à la période comprise entre leur départ et leur retour.

Selon les emplacements, le stationnement peut être limité à une durée particulière annoncée par une signalisation appropriée.

L'exploitant d'aérodrome et les SCE locaux fixent conjointement :

- les limites des parcs publics ;
- les emplacements affectés aux véhicules de service des entités/organismes intervenant sur l'aérodrome ;
- les emplacements réservés aux taxis, véhicules de location, véhicules de remise et véhicules de transport en commun, aux motocyclettes de transport de personnes ;
- les conditions d'utilisation des emplacements listés ci-dessus.

A l'exception des emplacements affectés au stationnement des véhicules entrant dans les catégories suivantes :

- véhicules arborant un macaron « PMR » (GIG, GIC ou autre) ;
- véhicules des services de police, de la GTA, de la Douane, de la DGAC, de la DDT et les véhicules militaires affectés au plan Vigipirate et à l'opération Sentinelle ;
- ambulances ;
- véhicules de sécurité ;
- taxis de la zone unique de prise en charge ;
- véhicules techniques ;
- véhicules de livraison ou de transport de marchandises ;
- navettes aéroports et hôtels ;
- motocyclettes de transport de personnes,

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

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

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

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

Les usagers des parcs publics se conforment aux règlements intérieurs de ces parcs, établis par l'exploitant d'aérodrome.

CHAPITRE IV : ACCÈS ET CIRCULATION DES PERSONNES EN CÔTÉ PISTE

ARTICLE 16 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Seules les personnes munies d'une autorisation d'accès, remise par l'exploitant d'aérodrome ou les gestionnaires de LUE, après délivrance par la DSAC-CE, peuvent accéder au côté piste de l'aérodrome.

L'accès au côté piste s'effectue par l'un des points de passage (accès commun ou privatif) autorisés à cette fin et dans le respect des procédures et modalités d'exploitation respectivement fixées pour chacun d'eux.

La liste des accès au côté piste, de leurs gestionnaires et leurs règles d'utilisation figurent dans les MPA du présent arrêté.

Une liste des accès spéciaux ou restreints ainsi que leurs conditions d'utilisation figurent dans les MPA, à diffusion restreinte, du présent arrêté.

Toute personne morale exploitant un accès au côté piste est tenue :

- 1) de mettre en œuvre les procédures et les moyens appropriés propres à limiter l'utilisation de cet accès aux seules personnes disposant de l'autorisation réglementaire requise ;
- 2) d'assurer une inspection-filtrage des personnes et des véhicules, si cet accès donne en PCZSAR ;
- 3) de ne pas faciliter l'entrée côté piste, par cet accès, à des personnes dépourvues d'une autorisation.

Chaque accès au côté piste fait l'objet d'une signalisation appropriée de la part de son gestionnaire.

ARTICLE 17 - ACCÈS DES PERSONNES AU CÔTÉ PISTE SIMPLE (CPS)

Ne peuvent accéder au CPS, que les personnes munies d'une autorisation d'accès disposant du/des secteur(s) fonctionnel(s) pertinent(s) avec la sectorisation de la zone dans laquelle elles doivent se rendre, ainsi que les personnes titulaires de cartes professionnelles ou commissions d'emploi délivrées par les ministères compétents, pour les fonctionnaires de police, les militaires de la gendarmerie, les agents des douanes et de la DGAC ;

ARTICLE 18 - ACCÈS DES PERSONNES AUX ZONES DÉLIMITÉES (ZD)

L'accès aux zones délimitées est réglementé. A ce titre, il n'est autorisé qu'aux personnes ayant une raison légitime de s'y trouver.

18.1 - Personnes autorisées en ZD

Les catégories de personnes listées à l'article 1-2-1-2 de l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013 modifié sont réputées détenir l'autorisation d'accès au côté piste.

Les personnes n'entrant pas dans l'une de ces catégories disposent d'une autorisation spécifique permanente ou temporaire, établie par l'exploitant d'aérodrome ou le gestionnaire d'un LUE, pour accéder en ZD.

18.2 - Autorisation d'accès

L'autorisation d'accès est matérialisée par :

- 1) l'un des titres de circulation aéroportuaires définis à l'article 18.3 du présent arrêté, pour les personnes qui en sont déjà titulaires ;
- 2) le document justifiant de l'entrée en formation, pour les élèves pilotes ;
- 3) la licence de pilote, pour les pilotes privés et professionnels ;
- 4) le certificat de membre d'équipage (CME) ;

- 5) les cartes professionnelles ou commissions d'emploi délivrées par les ministères compétents pour les fonctionnaires de police, les militaires de la gendarmerie, les agents des douanes et de la DGAC ;
- 6) les cartes professionnelles des entreprises utilisant ou occupant le côté piste ;
- 7) la carte de membre délivrée par l'aéroclub de Savoie aux seuls membres à jour de leur cotisation ;
- 8) un document établi par l'exploitant d'aérodrome ou le gestionnaire d'un LUE et portant autorisation d'accès individuelle ou collective, permanente ou temporaire.

Pour les personnes recensées aux 2), 3) et 4), l'autorisation d'accès ne vaut que pour les besoins du vol, c'est-à-dire depuis le côté ville, ou les locaux destinés à la préparation du vol, vers l'avion et inversement. Cette disposition ne s'applique toutefois pas aux personnels navigants s'ils sont titulaires d'un CME sécurisé biométrique.

Les cartes professionnelles mentionnées au 6) comportent à minima :

- le logo de l'entreprise et/ou le nom de l'employeur l'ayant délivrée ;
- la mention « carte professionnelle » ;
- le numéro d'ordre de la carte ;
- les nom et prénom du titulaire ;
- une photo d'identité récente ;
- une date de validité.

Le document matérialisant l'autorisation visé au 8) comporte les mentions suivantes :

- « AUTORISATION D'ACCES PERMANENTE/TEMPORAIRE »
- nom de l'aérodrome ;
- identification de la ZD pour laquelle l'accès est autorisé (ZAA, ZAG ou ZAC) ;
- nom de l'entité autorisant l'accès ;
- numéro de l'autorisation ;
- nom et prénom du ou des titulaires ;
- date de délivrance ;
- date de validité (ne pouvant excéder 3 ans à compter de la date de délivrance)
- secteur(s) d'activité(s) et/ou fonctionnel(s) autorisé(s)

18.3 - Validité des autorisations d'accès

La validité d'une autorisation d'accès n'excède pas 3 ans, dans le cas d'une autorisation permanente, et une période maximum de 30 jours calendaires (consécutifs ou fractionnés), renouvelable une seule fois par an, si l'autorisation est temporaire. La période de validité démarre à compter de la date de délivrance de l'autorisation.

L'entité délivrant une autorisation d'accès temporaire informe par courriel la DSAC CE et la BGTA au plus tard le jour de délivrance de l'autorisation.

18.4 - Délivrance et gestion des autorisations d'accès

Les autorisations d'accès mentionnées aux articles 16 et 17 du présent arrêté sont délivrées comme suit :

- autorisation d'accès permanente, par la division sûreté de la DSAC Centre-Est ;
- autorisation d'accès provisoire, par l'exploitant d'aérodrome.

Pour la délivrance des autorisations d'accès permanentes, l'exploitant d'aérodrome établit et communique mensuellement à la DSAC Centre-Est une liste des autorisations sollicitées. Cette liste comporte à minima, pour chaque demandeur, le nom, prénom, date de naissance, profession et employeur, ainsi que la raison légitime motivant la délivrance de l'autorisation.

Le retour de cette liste, validée par la DSAC-CE, vaut délivrance de l'autorisation pour les personnes listées.

Trimestriellement, l'exploitant d'aérodrome communique à la DSAC-CE et à la BGTA locale une liste à jour des autorisations d'accès en cours de validité sur la plateforme de Chambéry.

18.5 - Contrôle d'accès à l'entrée des ZD

L'exploitant d'aérodrome et les entités disposant d'un accès privatif en zone délimitée mettent en place un système de contrôle d'accès répondant à minima à l'un de ces dispositifs :

- 1) biométrie ;
- 2) rapprochement documentaire entre l'autorisation d'accès et un document attestant de l'identité de la personne (CNI, passeport, titre de séjour ou permis de conduire). Cette vérification est effectuée par une personne physique ;
- 3) lecteur de badge avec traçabilité informatique ou écrite ;
- 4) clés non reproductibles ou programmables électroniquement ;
- 5) clés simples (pour les entreprises unipersonnelles uniquement) ;
- 6) digicode, avec obligation d'un changement du code tous les 6 mois.

Chaque entité décrit dans son programme de sûreté, le moyen utilisé et la procédure de gestion des clés, lorsque ce dispositif est adopté.

18.6 - Exemptions de contrôle d'accès

Sont exemptées de contrôle d'accès les personnes répondant aux dispositions de l'article DR-1-2-2-1 I-T de l'AIM du 11/09/2013.

18.7 - Obligations des titulaires d'une autorisation d'accès à la ZD et des entités habilitées à les établir

18.7.1 - Pour le titulaire d'une autorisation d'accès

Tout titulaire d'une autorisation d'accès en ZD :

- 1) ne la falsifie pas ;
- 2) la porte de manière apparente pendant tout le temps de sa présence en ZD ;
- 3) la présente, sur requête, aux personnes chargées de la surveillance ou des rondes ;
- 4) est en possession d'un document justifiant de son identité (CNI, passeport, titre de séjour ou permis de conduire) ;
- 5) ne prête pas son autorisation d'accès à un tiers, pour quelque motif que ce soit ;
- 6) n'accède qu'aux secteurs autorisés ;
- 7) n'entrave ou neutralise le fonctionnement normal des dispositifs de contrôle d'accès à la ZD ;
- 8) ne facilite pas l'entrée en ZD de personnes dépourvues d'une autorisation d'accès ;
- 9) lorsqu'il accompagne une ou des personnes ne disposant pas d'une autorisation d'accès :
 - a. conserve en permanence à portée directe du regard et de la voix, la ou les personnes accompagnées ;
 - b. s'assure qu'aucun manquement à la sûreté n'est commis par la ou les personnes accompagnées.
- 10) notifie immédiatement sa perte ou son vol à l'entité qui l'a établie ;
- 11) la restitue, à l'entité qui l'a établie, immédiatement après la cessation de l'activité pour laquelle elle a été délivrée et lorsque sa période de validité est échu.

18.7.2 - Pour l'entité établissant les autorisations d'accès

Les entités mentionnées au 8) de l'article 17.2 du présent arrêté, habilitées à établir des autorisations d'accès :

- 1) s'assurent de la raison légitime pour laquelle elles sont demandées ;

- 2) ne fabriquent les autorisations d'accès qu'à compter de leur date de délivrance par la DSAC-CE dans le cas d'autorisations permanentes ou de la date de l'envoi à la DSAC CE et la BGTA du mail d'information pour les autorisations temporaires ;
- 3) ne les remettent que sur présentation d'un document attestant l'identité de leurs titulaires (CNI, passeport, titre de séjour ou permis de conduire) ;
- 4) en demandent immédiatement la restitution à leurs titulaires dès lors qu'ils ne justifient plus d'une activité en ZD, ou que les autorisations sont arrivées à échéance ;
- 5) notifient sans délai leur perte, vol ou non-restitution à la BGTA et à l'exploitant d'aérodrome ;
- 6) procèdent à la destruction immédiate des autorisations d'accès restituées et en rendent compte mensuellement à la BGTA et la DSAC-CE ;
- 7) tiennent à jour la liste des autorisations d'accès en cours de validité.
- 8) aux obligations listées ci-dessus s'ajoutent, pour l'exploitant d'aérodrome, celle de tenir à jour une liste des autorisations d'accès perdues, volées et non-restituées qu'il communique en tant que de besoin aux gestionnaires d'accès privatifs à la ZD.

ARTICLE 19 - ACCÈS DES PERSONNES À LA PCZSAR

19.1 - Personnes autorisées en PCZSAR

Les passagers commerciaux et les personnes listées à l'article 1-2-1-2 de l'annexe de l'AIM du 11/09/2013 modifié sont admises à pénétrer et à circuler en PCZSAR, sous réserve de disposer d'une autorisation valide.

19.2 - Liste des autorisations d'accès à la PCZSAR

La liste des autorisations permettant l'accès et la circulation en PCZSAR est la suivante :

- 1) les titres de circulation aéroportuaires (TCA) mentionnés à l'article 18.3 ;
- 2) pour les personnels navigants, le certificat de membre d'équipage ;
- 3) pour les élèves pilotes, un document justifiant de l'entrée en formation ;
- 4) pour les pilotes privés, la licence de pilote ;
- 5) pour les passagers des vols commerciaux, un document de transport individuel ou collectif, un manifeste de passagers.

19.3 - TCA permettant l'accès à la PCZSAR

Seuls les TCA suivants permettent l'accès à la PCZSAR de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc :

- 1) TCA soumis à la délivrance préalable d'une habilitation nationale
 - TCA national : badge nominatif sur fond rouge ou orange permettant un accès non-accompagné aux ZSAR/PCZSAR de l'ensemble des aérodromes français ouverts à la CAP et portant la mention « NATIONAL » ;
 - TCA régional : badge nominatif sur fond rouge ou orange permettant un accès non-accompagné aux ZSAR/PCZSAR de l'ensemble des aérodromes inclus dans le périmètre géographique de la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est et portant la mention « DAC CENTRE EST » ou « DSAC CE » ;
 - TCA local : badge nominatif sur fond rouge ou orange permettant un accès non-accompagné de la PCZSAR de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc et portant la mention « CHAMBÉRY » ;
- 2) TCA non-soumis à la délivrance préalable d'une habilitation nationale
 - TCA « accompagné » : badge non-nominatif sur fond vert ne permettant qu'un accès temporaire et accompagné à la PCZSAR de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc et portant la mention « A »
 - TCA « temporaire » : badge non-nominatif sur fond dégradé allant du jaune au rouge (arc-en-ciel) permettant un accès non-accompagné à la PCZSAR de

l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc et portant la mention « T ». Ce TCA est obligatoirement porté avec un TCA soumis à habilitation nationale en cours de validité.

Une mesure particulière d'application précise les modalités de délivrance de ces TCA.

19.4 - Contrôle des accès

L'entrée en PCZSAR est contrôlée afin de garantir que les personnes qui y ont accès remplissent les conditions de sûreté requises. A cette fin, l'exploitant d'aérodrome ou la personne morale autorisée à occuper le côté piste opérant un accès privatif met en place un contrôle d'accès conformément aux dispositions de l'article 1-2-2-1 I-T de l'annexe de l'AIM du 11/09/2013 modifié.

19.5 - Exemptions de contrôle d'accès et dispositions spécifiques

Sont exemptées de contrôle d'accès les personnes répondant aux dispositions du point 1.3.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 2015/1998 et à celles de l'article DR-1-2-2-1 I-T de l'AIM du 11/09/2013.

Les passagers de l'aviation générale et d'affaires sont dispensés du rapprochement identitaire avant leur entrée en PCZSAR sous réserve d'être accompagnés en permanence par le pilote ou un membre de l'équipage à bord duquel ils embarquent. Ils sont toutefois tenus de disposer d'un justificatif d'identité tel que CNI, passeport, titre de séjour ou permis de conduire.

Une personne qui possède un titre de circulation permanent 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 :

- La personne détient un titre de circulation permanent valide donnant accès en PCZSAR (badge rouge ou orange),
- Un accompagnant, détenant un titre valable pour le secteur concerné, en fait préalablement la demande auprès de la BGTA,
- L'accompagnant ayant fait la demande reste en permanence avec la personne accompagnée.

19.6 - Obligations des titulaires d'une autorisation d'accès à la PCZSAR et des entités faisant la demande de TCA ou établissant des CME

A. La personne titulaire d'un TCA :

- 1) lors du contrôle d'accès et en l'absence d'un dispositif d'identification biométrique, présente un document attestant de son identité. Outre une CNI, un passeport ou un titre de séjour, en cours de validité, les pièces suivantes sont tolérées :
 - a) cartes professionnelles délivrées aux fonctionnaires de la police nationale, aux militaires de la gendarmerie nationale et aux agents de la DGAC, de Météo France, des services vétérinaires, du contrôle sanitaire aux frontières et de l'inspection du travail ;
 - b) commissions d'emploi délivrées par le service des douanes ;
 - c) cartes professionnelles des entreprises utilisant ou occupant le côté piste.
- 2) le porte de manière apparente pendant tout le temps de sa présence en PCZSAR ;
- 3) n'entrave, ni neutralise le fonctionnement normal des dispositifs de contrôle d'accès à la PCZSAR ;
- 4) ne facilite pas l'entrée de personnes dépourvues des autorisations nécessaires en PCZSAR ;
- 5) ne facilite pas l'entrée des personnes et des objets qu'elles transportent en PCZSAR, en dehors des accès communs et privatifs à la PCZSAR ;
- 6) ne le prête pas à un tiers, pour quelque motif que ce soit ;

- 7) lorsqu'elle accompagne une ou des personnes titulaires d'un TCA « accompagné » :
 - a. conserve en permanence à portée directe du regard, la ou les personnes accompagnées ;
 - b. s'assure qu'aucun manquement à la sûreté n'est commis par la ou les personnes accompagnées ;
 - c. signale immédiatement à la BGTA toute impossibilité d'assurer l'accompagnement.
 - 8) lorsqu'elle est titulaire d'un TCA « accompagné », ne se déplace en PCZSAR qu'avec l'accompagnant désigné par l'entité à l'origine de la demande du titre ;
 - 9) sans préjudice du point 1.2.3.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 2015/1998, le présente sur requête aux personnes en charge de la surveillance ou des rondes ;
 - 10) signale immédiatement son vol ou sa perte à l'entité ayant formulé la demande du titre ;
 - 11) n'accède qu'aux secteurs qui lui ont été autorisés et uniquement pour les besoins de son activité professionnelle ;
 - 12) le restitue dès la cessation de son activité en PCZSAR à l'entité qui a formulé la demande ou, si ce n'est pas possible, à la BGTA.
- B. Le titulaire d'un CME :**
- 1) présente, en l'absence d'un dispositif d'identification biométrique, avec son certificat de membre d'équipage, un document attestant son identité (CNI, passeport, titre de séjour ou permis de conduire) ;
 - 2) le porte de manière apparente pendant tout le temps de sa présence en PCZSAR ;
 - 3) n'entrave, ni neutralise le fonctionnement normal des dispositifs de contrôle d'accès à la PCZSAR ;
 - 4) ne facilite pas l'entrée de personnes dépourvues des autorisations nécessaires en PCZSAR ;
 - 5) ne facilite pas l'entrée des personnes et des objets qu'elles transportent en PCZSAR, en dehors des accès communs et privatifs à la PCZSAR ;
 - 6) ne le prête pas à un tiers, pour quelque motif que ce soit ;
 - 7) sans préjudice du point 1.2.3.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 2015/1998, le présente sur requête aux personnes en charge de la surveillance ou des rondes ;
 - 8) signale immédiatement son vol ou sa perte à l'ETA qui l'a établi ou, si ce n'est pas possible, à la BGTA (*pour les CME établis par une ETA française*) ;
 - 9) dès la cessation de son activité, le restitue à l'ETA qui l'a établi ou, si ce n'est pas possible, à la BGTA (*pour les CME établis par une ETA française*) ;
- C. Le titulaires d'une licence de navigant et l'élève pilote porteur d'un document justifiant de son entrée en formation :**
- 1) ne les prêtent pas à un tiers, pour quelque motif que ce soit ;
 - 2) sans préjudice du point 1.2.3.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 2015/1998, les présentent sur requête aux personnes en charge de la surveillance ou des rondes ;
 - 3) signalent immédiatement leur vol ou leur perte à la BGTA.
- D. Le passager :**
- 1) Sous réserve de disposer d'une carte d'embarquement valide (ou équivalent pour les vols d'affaires/privés), un passager n'est autorisé à accéder à la PCZSAR que dans le but d'embarquer à bord d'un aéronef.
- E. L'entité faisant la demande de TCA**
- 1) est responsable de la mise en œuvre des points a) et c) de la vérification des antécédents prévue au point 11.1.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 2015/1998 ;
 - 2) s'assure que la personne qui demande à bénéficier d'un TCA est à jour d'une des formations mentionnées à la sous-section 11.2.6 de l'annexe précitée ;

- 3) fait accompagner en permanence, en PCZSAR, la personne pour laquelle elle a obtenu un TCA « accompagné », par une personne qu'elle a spécifiquement désignée pour cet accompagnement
 - 4) notifie immédiatement la perte, le vol ou la non-restitution du TCA à l'exploitant d'aérodrome ;
 - 5) déclare immédiatement à l'exploitant d'aérodrome les évolutions intervenues dans les activités des personnes agissant pour son compte lorsque ces évolutions impliquent la fin de validité d'un TCA ou la modification des domaines accessibles ;
 - 6) informe immédiatement et par écrit le titulaire d'un TCA qui ne justifie plus d'une activité en PCZSAR, ou dont le titre est arrivé en fin de validité, de son obligation de lui restituer ;
 - 7) organise un service de collecte des TCA périmés et les restitue immédiatement au gestionnaire de l'aérodrome.
- F. L'ETA établissant des CME
- 1) est responsable de la mise en œuvre des points a) et c) de la vérification des antécédents prévue au point 11.1.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 2015/1998 ;
 - 2) s'assure que la personne qui demande à bénéficier d'un TCA est à jour d'une des formations mentionnées à la sous-section 11.2.6 de l'annexe précitée ;
 - 3) notifie immédiatement la perte, le vol ou la non-restitution du TCA à la BGTA ;
 - 4) délivre un CME pour chaque membre d'équipage rattaché à l'un de ses établissements situés sur le territoire national ;
 - 5) s'assure que la personne qui demande un CME possède l'habilitation prévue à l'article L.6342-3 du code des transports, la durée de validité du CME demandé ne pouvant dépasser celle de cette habilitation ;
 - 6) remet le CME que sur présentation d'un document attestant l'identité de son titulaire (CNI, passeport, titre de séjour ou permis de conduire) ;
 - 7) retire le CME des personnels dont le contrat de travail ou ce CME est arrivé à échéance et procède à sa destruction.

ARTICLE 20 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX TCA

L'accès à la PCZSAR de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc est soumis à la possession d'un TCA valide dont l'obtention répond aux conditions suivantes :

20.1 - TCA soumis à habilitation

20.1.1 - Justification d'une activité en côté piste

Les entités/organismes à l'origine des demandes d'autorisation d'accès au côté piste de personnes autres que des passagers justifient de l'activité professionnelle de ces personnes. En tant qu'utilisatrices ou occupantes du côté piste à des fins professionnelles, ces entités disposent d'une autorisation d'activité qui leur est préalablement délivrée par le gestionnaire d'aérodrome.

20.1.2 - Habilitation préfectorale

Les personnes autres que les passagers qui disposent d'un accès non-accompagné à la PCZSAR sont titulaires d'une habilitation délivrée par la préfecture de la Savoie. L'habilitation est valable sur l'ensemble du territoire national pour une durée maximale de 3 ans.

Une demande d'habilitation est automatiquement prise en compte dans l'application STITCH dès lors que le responsable sûreté d'une entité a rempli une demande de TCA et que cette dernière est acceptée par l'exploitant d'aérodrome.

La délivrance de l'habilitation est précédée d'une enquête administrative diligentée par la préfecture de la Savoie. L'habilitation peut être refusée, suspendue ou retirée lorsque la

moralité ou le comportement de la personne titulaire n'est pas compatible avec l'exercice d'une activité en PCZSAR.

20.1.3 - Demande/renouvellement de TCA – Application STITCH

Les demandes et renouvellements de TCA sont dématérialisés dans STITCH, application permettant la gestion des différents processus de demande et de délivrance des habilitations et des TCA ainsi que leur fabrication. Pour toute entreprise disposant d'une autorisation d'activité professionnelle en PCZSAR, un portail d'accès à STITCH est ouvert, par l'exploitant d'aérodrome, pour permettre au responsable sûreté de l'entreprise la saisie des demandes/renouvellement de TCA des personnels.

20.1.4 - Délivrance des TCA

Conformément à l'article R.213-3-2 du CAC, l'autorisation d'accès au côté piste est délivrée par le préfet de la Savoie. Toutefois, par arrêté préfectoral donnant délégation de signature à la directrice de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est, la délivrance des autorisations permettant l'accès et la circulation au côté piste et en zone de sûreté à accès réglementé de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc est déléguée à la division sûreté de la DSAC Centre-Est.

20.1.5 - Fabrication, remise, restitution et destruction des TCA

- I. Les TCA sont fabriqués par le service gestionnaire des TCA de l'exploitant d'aérodrome avec l'application STITCH. La fabrication d'un TCA n'est possible que si l'autorisation d'accès et l'habilitation ont préalablement été délivrées respectivement par la DSAC-CE et la préfecture de la Savoie.
- II. Les TCA permanents sont remis à leurs titulaires, par le service gestionnaire des TCA de l'exploitant d'aérodrome, sur présentation d'un document justifiant de leur identité (CNI, passeport, titre de séjour ou permis de conduire) et production de l'attestation individuelle de formation « 11.2.6.2 » suivie depuis moins de 3 ans ou d'une attestation individuelle, valide, de l'une des formations en sûreté aéroportuaire prévues aux points 11.2.3, 11.2.4 et 11.2.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 2015/1998, suivie en fonction des tâches exercées par la personne. En cas de renouvellement, l'exploitant d'aérodrome s'assure, préalablement à toute remise du nouveau TCA, de la restitution du TCA remplacé. Aucun nouveau TCA n'est remis à son titulaire si l'ancien n'a pas été restitué, à moins que ce dernier n'ait fait l'objet d'une déclaration de perte ou de vol. La non-restitution d'un TCA sans déclaration de perte ou de vol fait l'objet d'un constat de manquement relevé par les SCE.
- III. Lorsqu'ils arrivent en fin de validité ou lorsque leurs titulaires ne justifient plus d'une activité en PCZSAR, les TCA sont restitués au service gestionnaire qui les a fabriqués. Selon le cas, l'exploitant d'aérodrome procède à leur annulation ou leur désactivation dans STITCH avant de les détruire.

20.2 - TCA non-soumis à habilitation

20.2.1 - TCA « accompagné »

Toute personne autre qu'un passager, non-titulaire d'un TCA et justifiant d'un accès ponctuel à la PCZSAR, ou titulaire d'un TCA soumis à habilitation en cours de validité sur la plateforme et devant avoir accès à un secteur (sûreté ou fonctionnel) ne figurant pas sur son TCA principal, peut se voir délivrer un TCA « accompagné ».

Les TCA « accompagné » ont une validité maximale de 24 heures. Leur utilisation n'est autorisée que dans la limite de 5 jours consécutifs suivant la première demande et ce sur une même période de 30 jours.

Les TCA « accompagné » sont délivrés par la BGTA avec un préavis minimum de 48 heures. Bien que non soumis à habilitation, la délivrance de ces TCA peut préalablement donner lieu à une enquête administrative.

La remise et le suivi des TCA « accompagné » sont du ressort de l'exploitant d'aérodrome.

20.2.2 - TCA temporaire

Lorsque le demandeur est déjà titulaire d'un TCA soumis à habilitation et en cours de validité lui permettant d'accéder en ZSAR/PCZSAR d'un aérodrome français, à l'exception d'un TCA donnant accès à un LUE, il peut lui être délivré un TCA temporaire l'autorisant à circuler sans accompagnement dans le ou les secteurs figurant sur son TCA principal.

Les TCA temporaires sont délivrés par l'exploitant de l'aéroport de Chambéry dans le respect des conditions suivantes :

- 1) le responsable/correspondant sûreté de l'entité qui établit la demande est en mesure de justifier de la nécessité, pour la personne concernée, d'accéder en PCZSAR ;
- 2) la durée de validité du TCA temporaire n'excède ni la durée du TCA principal, ni la durée prévisible de l'activité de son titulaire en PCZSAR.
- 3) la personne concernée :
 - a. présente son TCA en cours de validité avec un ordre de mission ;
 - b. dépose une photocopie d'une pièce d'identité contre la remise du TCA temporaire ;
 - c. porte de manière apparente son TCA permanent ainsi que le TCA temporaire qui lui a été remis pendant toute la durée de sa présence en PCZSAR ;
 - d. restitue le TCA temporaire au service qui lui a remis, à l'issue de sa mission.
- 4) le personnel chargé du contrôle d'accès en PCZSAR vérifie :
 - a. la validité du TCA permanent ;
 - b. les secteurs (sûreté et fonctionnel) autorisés sur le TCA permanent ;
 - c. la validité du TCA temporaire (nom de l'aérodrome, TCA n'apparaissant pas dans la liste des TCA perdus ou volés).

La remise et le suivi des TCA temporaires sont du ressort de l'exploitant d'aérodrome.

20.3 - TCA et obligations de l'exploitant d'aérodrome

Pour l'application des dispositions des articles 18.1.5 et 18.2 ci-dessus et conformément aux dispositions de l'article 1-2-5-3 I-T de l'AIM du 11/09/2013 modifié, l'exploitant d'aérodrome met en place un service gestionnaire chargé des TCA.

En tant que de besoin et avec l'accord du préfet, après avis de la DSAC-CE, la mise en œuvre de ce service gestionnaire peut être confiée à un sous-traitant. Pour ce faire, l'exploitant d'aérodrome établit un cahier des charges fixant les obligations incombant à son sous-traitant.

ARTICLE 21 - INSPECTION-FILTRAGE DES PERSONNES À L'ENTRÉE DE LA PCZSAR

L'entrée des personnes en PCZSAR est soumise à une inspection-filtrage systématique conformément aux dispositions prévues par les réglementations européenne et nationale.

ARTICLE 22 - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ET CAS D'EXEMPTIONS D'INSPECTION-FILTRAGE

Les seuls cas prévoyant une exemption d'inspection-filtrage ou autorisant des dispositions spécifiques dans le cadre de sa mise en œuvre sont ceux fixés dans les AIM du 11/09/2013 modifiés :

- 1) articles DR-1-3-2 I-T, DR-1-3-3 I-T, 1-3-4 I-T, DR-1-3-4 I-T, 1-3-6 I-T, DR-1-3-6 I-T, DR-1-3-7 I-T et DR-1-3-8 I-T pour les personnes autres que les passagers et les objets qu'elles transportent ;
- 2) articles DR-4-1-1 I-T, 4-1-6 I-T, DR-4-1-5 I-T, DR-4-1-6 I-T, DR-4-1-7 I-T et DR-4-1-8 I-T pour les passagers et leurs bagages de cabine ;
- 3) article DR-5-1-1 I-T pour les bagages de soute.

ARTICLE 23 - CONDITIONS DE CIRCULATION DES ÉQUIPAGES EN PCZSAR

L'exploitant d'aérodrome identifie dans son programme de sûreté le cheminement emprunté en PCZSAR par les membres d'équipage de l'aviation commerciale et d'affaires, en provenance de pays non-listés à l'appendice 3-B de l'annexe du règlement (UE) n° 2015/1998 et non-titulaires d'un TCA valable sur l'aérodrome, pour se rendre sans accompagnement de l'aéronef duquel ils débarquent vers les zones auxquelles ils peuvent avoir accès et inversement.

Les zones accessibles aux équipages en PCZSAR, au sens du point 1.2.7.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 2015/1998, sont matérialisées sur un plan de l'annexe 3 du présent arrêté.

ARTICLE 24 - INTRODUCTION D'ARTICLES PROHIBÉS EN PCZSAR

L'introduction en PCZSAR d'un ou plusieurs articles listés dans l'appendice 1-A du règlement (UE) n° 2015/1998 n'est autorisée qu'aux personnes autres que des passagers chargés de l'exécution de tâches essentielles au fonctionnement des installations aéroportuaires, ou de l'aéronef, ou pour assurer des fonctions en vol.

Les conditions d'introduction d'articles prohibés en PCZSAR font l'objet d'une mesure particulière d'application du présent arrêté.

CHAPITRE V : ACCÈS ET CIRCULATION DES VÉHICULES EN CÔTÉ PISTE

ARTICLE 25 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

L'accès au côté piste n'est autorisé qu'aux véhicules ayant une raison légitime de s'y trouver et disposant de ce fait d'une autorisation.

Pour tout véhicule accédant au côté piste, l'autorisation d'accès est matérialisée par un laissez-passer véhicule (LPV) qui peut être permanent ou temporaire. Seuls les zones et secteurs (sûreté et fonctionnel) mentionnés sur les LPV sont accessibles aux véhicules autorisés.

Les LPV permanents et temporaires sont fabriqués et remis par l'exploitant d'aérodrome, après délivrance de l'autorisation d'accès par la BGTA.

Les modalités de délivrance des LPV permanent et temporaire font l'objet d'une mesure particulière d'application du présent arrêté.

L'accès au côté piste s'effectue par l'un des points de passage autorisés à cette fin et dans le respect des procédures et modalités d'exploitation respectivement fixées pour chacun d'eux.

Des précisions complémentaires pourront être apportées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté établies par le Directeur de la sécurité de l'aviation civile centre-est.

ARTICLE 26 - CATÉGORIES DE VÉHICULES AUTORISÉES DU CÔTÉ PISTE

Les catégories de véhicules listées à l'article 1-2-1-3 de l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013 modifié sont réputées détenir l'autorisation d'accès au côté piste.

ARTICLE 27 - DÉLIVRANCE DES LPV

L'autorisation d'accès d'un véhicule au côté piste est délivrée par la BGTA de Chambéry après instruction du dossier de demande qui lui est transmis par l'exploitant d'aérodrome. A cet effet, la BGTA peut procéder à une enquête administrative sur le véhicule.

ARTICLE 28 - FABRICATION, REMISE, RESTITUTION DES LPV

- I. Les LPV sont fabriqués par le service gestionnaire chargé des laissez-passer de l'exploitant d'aérodrome. La fabrication d'un LPV n'est autorisée qu'après délivrance de l'autorisation d'accès par la BGTA.
- II. Les LPV sont remis aux demandeurs par le service gestionnaire chargé des laissez-passer de l'exploitant d'aérodrome sur présentation de l'original du certificat d'immatriculation du véhicule auquel il est destiné (sauf pour les véhicules de location pour lesquels l'original du certificat est conservé par le loueur). Dans le cas d'un LPV temporaire, il est remis en échange de l'original du certificat d'immatriculation du véhicule qui est conservé pendant toute la durée d'utilisation du LPV temporaire (sauf pour les véhicules de location pour lesquels l'original du certificat est conservé par le loueur).
- III. Lorsqu'ils arrivent en fin de validité ou lorsque leurs titulaires ne justifient plus d'une activité en côté piste, les LPV sont immédiatement restitués au service gestionnaire de l'exploitant d'aérodrome. En cas de non-retour d'un LPV, ce service gestionnaire en informe sans délai la BGTA.

ARTICLE 29 - CONTRÔLE D'ACCÈS DES VÉHICULES

L'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc ne disposant pas de LPV électroniques, le contrôle d'accès des véhicules s'effectue comme suit :

29.1 - Accès au CPS et aux ZD

L'accès au CPS et aux ZD est réglementé. Seuls les véhicules affichant de manière visible un LPV valide comportant les secteurs d'activités et fonctionnels pertinents sont autorisés à y accéder.

29.2 - Accès à la PCZSAR

L'accès à la PCZSAR est contrôlé. Ne peuvent y accéder que les véhicules affichant de manière visible un LPV valide et disposant des secteurs fonctionnels et de sûreté adéquats, après contrôle de ce dernier par du personnel dûment formé.

ARTICLE 30 - VÉHICULES DISPENSÉS DE LPV

Sont dispensés de LPV :

- 1) les véhicules utilisés par les personnes répondant aux dispositions de l'article DR-1-2-2-1 I-T de l'AIM du 11/09/2013.
- 2) Tout véhicule appartenant à un cortège officiel¹ escorté par la BGTA ou un autre SCE désigné par la préfecture

Cas particulier des véhicules « captifs » :

Conformément aux dispositions du point 1.2.6.9 du règlement (UE) n° 2015/1998, les véhicules uniquement utilisés en côté piste et qui ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique peuvent être exemptés de LPV. Ils sont toutefois identifiés par la mention « EXCLUSIF CP CMF » indiquant clairement qu'il s'agit de véhicules opérationnels utilisés sur l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc. Cette mention est d'une taille suffisante pour être reconnaissable à distance, la taille des caractères n'est pas inférieure à 10 centimètres.

ARTICLE 31 - CARACTÉRISTIQUES DES LPV

31.1 - LPV Permanent

Le LPV permanent concerne un véhicule déterminé et affiche les caractéristiques suivantes :

¹ Cortège officiel : est considéré comme un cortège officiel, un groupe de véhicules identifiés et autorisés par la préfecture de la Savoie et escortés par un SCE (police, gendarmerie ou douane)

- le nom de l'aérodrome ;
- l'immatriculation du véhicule ;
- le nom de l'entreprise qui l'utilise ;
- les zones et secteurs auxquels il donne accès ;
- un numéro d'ordre ;
- la date d'expiration qui ne peut excéder 3 ans.

31.2 - LPV temporaire

Le LPV temporaire comporte :

- le nom de l'aérodrome ;
- l'immatriculation du véhicule ;
- les zones et secteurs auxquels il donne accès ;
- un numéro d'ordre ;
- la date et l'heure de délivrance par la BGTA ;
- la date et l'heure de fin de validité (24h maximum).

ARTICLE 32 - OBLIGATIONS LIÉES AUX LPV PERMANENTS ET TEMPORAIRES

32.1 - Pour l'utilisateur d'un véhicule disposant d'un LPV

L'utilisateur d'un véhicule disposant d'un LPV :

- 1) s'assure que le LPV est apposé sur le véhicule de manière à être visible pendant toute la durée de sa présence en côté piste ;
- 2) signale immédiatement son vol ou sa perte à l'entité qui a formulé la demande du LPV ;
- 3) dans le cas d'un LPV temporaire, le restitue au service gestionnaire immédiatement à la fin de sa période d'utilisation ou, si celle-ci est supérieure à 24h, à la fin de chaque journée calendaire.

32.2 - Pour l'entité faisant la demande de LPV

L'entité faisant la demande de LPV :

- 1) notifie sans délai la perte, le vol ou le non-retour du LPV à l'exploitant d'aérodrome ;
- 2) appose de façon apparente sur le véhicule le nom de l'entreprise qui l'utilise et, le cas échéant, son logo ;
- 3) tient à jour la liste des véhicules disposant d'un LPV et déclare à l'exploitant d'aérodrome tout changement de statut d'un véhicule qui ne justifie plus d'un accès au côté piste et lui restitue le LPV correspondant.

32.3 - Pour l'exploitant d'aérodrome

Pour l'application des dispositions de l'article 26 du présent arrêté, et conformément aux dispositions des articles 1-2-1-1 I-T et 1-2-6-2 I-T de l'AIM du 11/09/2013 modifié, l'exploitant d'aérodrome met en place un service gestionnaire chargé des LPV. Ce service gestionnaire assure la gestion des LPV et la mise à jour de la liste des autorisations d'accès des véhicules au côté piste. La liste de ces autorisations est transmise, sur demande, à la BGTA et à la DSAC-CE.

En tant que de besoin et avec l'accord du préfet, après avis de la DSAC-CE, la mise en œuvre de ce service gestionnaire peut être confiée à un sous-traitant. Pour ce faire, l'exploitant d'aérodrome établit un cahier des charges fixant les obligations incombant à son sous-traitant.

ARTICLE 33 - INSPECTION-FILTRAGE DES VÉHICULES À L'ENTRÉE DE LA PCZSAR

L'entrée des véhicules en PCZSAR est soumise à une inspection-filtrage systématique, conformément aux dispositions prévues par les réglementations européenne et nationale.

Les modalités de fouille sont conformes à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 34 - EXEMPTION D'INSPECTION-FILTRAGE POUR CERTAINS VÉHICULES

Seuls les véhicules répondant aux dispositions des articles DR-1-4-1 I-T et DR-1-4-2 I-T de l'AIM du 11/09/2013, modifié sont exemptés d'inspection-filtrage.

CHAPITRE VI: ACCÈS ET STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET AUTRES OBJETS OU MARCHANDISES EN CÔTÉ PISTE

Chapitre laissé intentionnellement vide

CHAPITRE VII: CAS PARTICULIERS

A. ÉVÈNEMENTS PARTICULIERS ET TRAVAUX

ARTICLE 35 - CONDITIONS GÉNÉRALES

Tous travaux ou organisation d'évènement particulier (hors cas des manifestations aériennes régies par l'arrêté du 4 avril 1996) nécessitant un déclassement provisoire d'une partie du côté piste, en côté ville, fait l'objet d'une demande écrite, adressée par l'exploitant d'aérodrome, à la préfecture de la Savoie, avec copie à la DSAC-CE. Cette demande qui donne lieu à l'établissement d'un arrêté préfectoral, après avis de la DSAC-CE, est effectuée au moins 30 jours avant la date prévisionnelle de début des travaux ou de l'évènement.

ARTICLE 36 - CONSTITUTION DU DOSSIER ET ORGANISATION

Dans le dossier de demande se trouvent les informations portant sur l'organisation mise en place pour garantir le respect de la réglementation en vigueur, en matière de protection et de contrôle d'accès associés au déclassement de zone demandé. Le dossier comporte, à minima, les informations et documents suivants :

- 1) un courrier du responsable de l'entité sollicitant le déclassement de zone, dans lequel sont précisés la nature de l'évènement ou des travaux prévus ainsi que les dates et heures de début et de fin de la période de déclassement envisagée ;
- 2) s'il n'est pas déjà à l'origine de la demande, un courrier de l'exploitant d'aérodrome autorisant l'évènement ou les travaux ;
- 3) un descriptif des mesures de sûreté spécifiquement mises en place (modalités d'accès à la zone déclassée, de surveillance des frontières avec les zones adjacentes, dispositifs physiques prévus pour matérialiser la ligne frontière provisoire, etc...) ;
- 4) un plan lisible et suffisamment précis permettant d'identifier la zone déclassée, ses accès et le déplacement provisoire de la ligne frontière entre côté ville et côté piste ;
- 5) tout document/information permettant aux services de la DSAC-CE et de la préfecture de la Savoie d'apprécier la nature et l'ampleur de l'évènement ou des travaux envisagés.

Toute demande incomplète et/ou ne respectant pas le délai fixé à l'article 34, ci-dessus, sera classée sans suite par la préfecture.

ARTICLE 37 - RESPONSABILITÉS

Le maître d'ouvrage ou l'organisateur de l'évènement désigne un responsable qui sera le correspondant des SCE, en matière de sûreté, pendant toute la durée effective du déclassement de zone. Son nom et ses coordonnées figurent dans le dossier de demande.

Ils s'engagent par ailleurs au respect, de la part de tous les intervenants, des dispositions prévues par l'arrêté préfectoral portant déclassement de zone et plus généralement de la réglementation en vigueur.

ARTICLE 38 - COLIS, BAGAGES OU EFFETS PERSONNELS ABANDONNÉS

Il est interdit de laisser sans surveillance des bagages, colis et autres effets personnels. Cette interdiction vaut du côté ville comme du côté piste.

L'exploitant d'aérodrome met en place une signalisation suffisante à l'attention du public, vis-à-vis de cette interdiction, par tous les moyens qu'il jugera pertinents et notamment par le biais de messages audio diffusés à intervalles réguliers en langues française et anglaise.

Toute découverte d'un colis, d'un bagage ou d'effets personnels laissés sans surveillance est suivie d'un signalement auprès du personnel de l'exploitant d'aérodrome et des SCE présents sur la plateforme (BGTA, douane et patrouille Sentinelle, le cas échéant).

TITRE II : SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

Les dispositions qui suivent sont prises en application de l'article R.213-1-4 du Code de l'aviation civile

CHAPITRE I : ZONES ACCESSIBLES AU STATIONNEMENT ET À LA CIRCULATION DES AÉRONEFS

Chapitre laissé intentionnellement vide.

CHAPITRE II : DISPOSITIONS APPLICABLES SUR LES AIRES DE STATIONNEMENT DES AÉRONEFS, EN PLUS DE CELLES QUI SONT ÉDICTÉES PAR LA RÉGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION AÉRIENNE

A. MESURES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS D'AÉRONEFS ÉVOLUANT OU STATIONNANT SUR L'AIRE DE TRAFIC

Sur l'aire de trafic, l'exploitant de l'aéronef (ou son assistant en escale) s'assure du respect des règles de sécurité lors de l'arrivée, du départ et de l'escale de l'aéronef, notamment de celles concernant la prévention des abordages, des collisions et des risques liés au souffle ou à l'aspiration des moteurs.

ARTICLE 39 - OBLIGATIONS DU PERSONNEL AU SOL

Toute personne habilitée à transmettre à un pilote les signaux de mise en route et de mise en puissance des moteurs, de mise en place ou de départ s'assure au préalable :

- que les consignes de sécurité édictées par l'exploitant d'aéronef sont respectées ;
- que la zone impactée par ces manœuvre (poste concerné, poste voisin et en vis-à-vis) est dégagée et qu'aucun accident n'est à craindre du fait de la présence de véhicules, d'engins, de matériels, de passerelles télescopiques ou d'objets susceptibles d'être heurtés par l'aéronef ou d'être soumis à des poussées dangereuses liées au souffle ou à l'aspiration des hélices ou des réacteurs.

Si ces conditions ne sont pas satisfaites, cet agent peut prescrire l'arrêt immédiat de l'aéronef ou des moteurs.

Dans le cas où l'exécution, l'achèvement d'une manœuvre aux moteurs ou le mauvais positionnement de l'aéronef présentent des risques, l'exploitant d'aéronef y remédie immédiatement en le tractant.

Sur les postes de stationnement où des cheminements véhicules sont situés sur la trajectoire des aéronefs, la présence d'une vigie est obligatoire.

ARTICLE 40 - MISE EN ROUTE DES MOTEURS

Sur les postes de stationnement, les feux anticollisions de l'aéronef sont allumés préalablement à la mise en marche des moteurs et restent en fonction pendant toute la durée de leur fonctionnement.

ARTICLE 41 - ESSAIS MOTEURS

41.1 - Consignes générales de sécurité :

L'ETA, ou la société d'assistance chargée d'effectuer l'essai moteur, désigne une personne chargée de s'assurer au préalable et pendant toute la durée de l'essai :

- que les consignes de sécurité édictées par l'exploitant d'aéronef et le constructeur le cas échéant, sont respectées ;
- que la zone concernée est dégagée et que l'essai moteur s'effectue sans risque de souffle ou d'aspiration pour les personnels, aéronefs, véhicules, engins, matériels ou objets situés à proximité. Lorsque des cheminements véhicules interfèrent avec la zone concernée, la personne visée ci-dessus interrompt éventuellement la circulation des véhicules ou l'essai moteur, afin d'éviter tout accident ou blocage de la circulation.

Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la personne visée ci-dessus peut prescrire l'arrêt immédiat des moteurs.

Les agents chargés des essais s'assurent que ceux-ci sont effectués sans risque de souffle ou d'aspiration pour les personnes et les véhicules circulant à proximité de l'aéronef.

41.2 - Localisation géographique des essais moteurs

Les emplacements autorisés pour la réalisation des essais moteurs dépendent de deux paramètres :

- 1) la puissance souhaitée pour l'essai : on distingue 3 niveaux de puissance (tels que définis dans le manuel d'exploitation de l'aéronef) :
 - ralenti sol ;
 - comprise entre ralenti sol et puissance mise en route ou roulage ;
 - supérieure à puissance de mise en route ou roulage.
- 2) le type d'aéronef.

41.3 - Information préalable sur la réalisation des essais moteurs

Tout essai moteur est soumis à une information ou une autorisation préalable de l'EAE, suivant la localisation de l'essai (information pour les lieux privés, autorisation pour les autres). Cette obligation s'applique aux essais sur les postes de stationnement avions, quels qu'ils soient (privés ou non), ainsi que sur l'aire de manœuvre.

ARTICLE 42 - STATIONNEMENT DES AÉRONEFS

Les aéronefs stationnent aux emplacements désignés par l'EAE.

ARTICLE 43 - PLACEMENT DES AÉRONEFS

Le placement des aéronefs s'effectue en respectant les consignes définies dans le manuel d'exploitation des postes de stationnement. Il s'effectue en utilisant les marques matérialisées au sol ou en suivant les indications d'un placeur/signaleur.

S'il est assuré par un placeur/signaleur, celui-ci est formé par son employeur.

Ce placeur/signaleur s'assure que la zone concernée par la manœuvre de l'aéronef est dégagée et propre. Il prend les mesures nécessaires pour éviter les accidents qui pourraient résulter du souffle ou de l'aspiration des moteurs de l'aéronef.

De nuit ou par conditions de mauvaise visibilité, le matériel de signalisation utilisé par le placeur/signaleur est lumineux.

ARTICLE 44 - REPOUSSAGE DES AÉRONEFS

Toute opération de repoussage d'aéronefs est interdite si une personne se trouve à moins de trois mètres du train avant de l'aéronef ou du tracteur chargé du repoussage.

Le système de communication du casque à l'avion est soit sans fil, soit par raccordement permettant un débranchement par action rapide volontaire.

Lors du repoussage, l'agent portant le casque pour les liaisons avion se tient à l'extérieur de l'engin effectuant le repoussage pendant tout le déroulement de l'opération. Il se maintient à une distance minimale de 3 mètres de l'engin et du train de l'aéronef.

B. MESURES APPLICABLES AUX PIÉTONS OEUVRANT SUR L'AIRE DE TRAFIC

Les personnes circulant à pieds sur l'aire de trafic reçoivent de leur employeur une formation relative aux risques liés aux activités en milieu aéroportuaire, aux règles de circulation côté piste et respectent les règles suivantes :

ARTICLE 45 - TRAVERSÉE DES VOIES DE CIRCULATION AVIONS

Les traversées des voies de circulation avions s'effectuent dans les cheminements établis et délimités à cet effet.

Les traversées des voies de circulation avions s'effectuent à une distance minimale de 150 mètres devant les aéronefs en mouvement.

En plus de la priorité avion, les piétons circulant sur ces cheminements laissent la priorité aux véhicules circulant sur les voies de circulation avions.

ARTICLE 46 - RISQUE DE SOUFFLE

Les piétons traversant une voie de circulation avion, sur un cheminement prévu à cet effet, circulent à une distance d'au moins 200 mètres à l'arrière d'un aéronef dont les moteurs sont en marche, compte tenu de l'éventualité d'une augmentation soudaine du régime des moteurs.

ARTICLE 47 - TRANSFERT DES PASSAGERS SUR UN POSTE AU CONTACT

Il est de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef, ou de son représentant, d'assurer la sécurité des passagers dont il a la charge. L'exploitant d'aéronef, ou son représentant, se conforme aux consignes établies pour le transfert des passagers.

L'exploitant d'aéronef dispose du personnel nécessaire pour :

- assurer, quel que soit le mode de transfert utilisé (bus ou piéton), et sous la conduite d'un ou plusieurs de ses agents ou de sa société d'assistance en escale, l'acheminement des passagers entre l'aérogare et l'aéronef et inversement ;
- assurer la sécurité des passagers, notamment par rapport au risque de souffle des avions situés à proximité ;
- alterner la circulation des véhicules et des passagers sur les voie de circulation des véhicules longeant les terminaux ;
- garantir le respect du périmètre de sécurité d'un avitaillement visé à l'article 59 ;
- s'assurer de laisser la priorité à tout aéronef manœuvrant sur son poste.

ARTICLE 48 - CONDITIONS D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT DES PASSAGERS

L'embarquement et le débarquement des passagers et le déchargement des bagages s'effectue lorsque l'aéronef est calé et ses moteurs arrêtés. Toutefois, sur demande et sous la responsabilité de l'ETA, ces opérations peuvent s'effectuer conformément aux instructions, consignes et procédures incluses dans le manuel d'exploitation de l'aéronef établi en application de l'annexe 6 à la convention relative à l'aviation civile.

ARTICLE 49 - TRANSFERT DE PASSAGERS SUR UN POSTE ELOIGNÉ

Les passagers ne peuvent pas être acheminés à pieds entre les aérogares et les postes de stationnement situés sur les aires éloignées.

Dans le cas où un acheminement doit se faire à pieds, une autorisation est demandée à l'EAE. Cet acheminement de passagers s'effectue avec accompagnement par des agents de l'ETA, ou de son assistant en escale, qui se conforment notamment aux dispositions du présent arrêté et notamment celles de l'article 72.1.

ARTICLE 50 - TRANSFERT DE PASSAGERS D'AVIATION GÉNÉRALE

Le commandant de bord est soumis à l'obligation du port du vêtement de signalisation à haute visibilité (gilet réfléchissant de sécurité) sur les aérodromes, selon les termes de l'article 72.1 du présent arrêté.

Les passagers d'aviation générale ne sont pas soumis à cette obligation, sous réserve de ne se déplacer que sur l'aire de trafic et :

- d'être accompagnés par le commandant de bord, ou par une personne autorisée par l'EAE et se conformant aux dispositions du présent arrêté ;
- et du rappel, par l'accompagnant, des consignes de sécurité relatives aux déplacements sur l'aire de trafic.

Les passagers ne peuvent se déplacer seul sur l'aire de mouvement, que s'ils y sont autorisés et se conforment aux dispositions du présent arrêté, pour les piétons circulant à pieds sur l'aire de mouvement (notamment les dispositions de l'article 72.1).

B. PLACEMENT DES VÉHICULES, ENGINES OU MATÉRIELS PENDANT LES OPÉRATIONS D'ESCALE

ARTICLE 51 - RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT D'AÉRONEF

Pendant le déroulement des opérations en escale sur un poste de stationnement aéronaf, l'exploitant de l'aéronaf désigne une personne dont l'une des missions est de veiller au respect des règles de sécurité prescrites par le présent arrêté.

Cette personne régule, chaque fois que nécessaire, les activités autour de l'aéronaf durant les phases critiques de chargement ou de déchargement, d'avitaillement, de catering, d'arrivée ou de départ de l'aéronaf. Par ailleurs, elle s'assure que l'ensemble des opérations peuvent être assurées par un, ou successivement plusieurs intervenants clairement identifiables.

Chaque personnel intervenant pour le compte de l'ETA reste toutefois responsable de ses actes et informe sans délai la personne désignée de tout écart ou tout risque identifié.

ARTICLE 52 - RISQUES DE SOUFFLE

Il appartient à l'exploitant, dont l'aéronaf occupe un poste de stationnement, de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les accidents qui pourraient résulter des manœuvres d'arrivée ou de départ d'un autre aéronaf stationné sur un poste voisin, par déplacement ou projection de véhicules, engins, matériels ou objets divers sur le poste occupé.

Ces mesures concernent :

- les personnels, en particulier ceux travaillant en hauteur (échelle ou escabeau) et pouvant être déséquilibrés, qui doivent cesser momentanément leurs activités ;
- les passagers ;
- le matériel léger (cales, obturateurs, carénages de moteurs, portes de visite, etc.) ou susceptible d'être déplacé par le souffle (véhicules légers), qui sera éloigné ;
- les bagages en attente de chargement qui seront arrimés et surveillés.

De plus, il incombe à l'exploitant d'aéronaf de prendre en compte les risques liés au souffle lors d'une arrivée ou d'un départ d'un poste de stationnement en autonome.

ARTICLE 53 - MARQUAGES AU SOL

L'EAE est responsable de la délimitation des différents emplacements sur les postes de stationnements.

Il est interdit aux usagers du côté piste de procéder eux-mêmes à des marquages de peinture au sol.

ARTICLE 54 - STATIONNEMENT DANS LE PÉRIMÈTRE DE SÉCURITÉ COLLISION

Lorsque l'aéronef est à l'arrêt, seuls les véhicules, engins et matériels indispensables aux opérations d'assistance sont autorisés à stationner dans le « périmètre de sécurité collision » (PSC).

En dehors de toute utilisation commerciale ou technique, les passerelles et escabeaux sont maintenus éloignés des aéronefs.

ARTICLE 55 - DÉPART DES AÉRONEFS

En vue du départ d'un aéronef, les matériels de piste sont évacués du PSC ou de la « zone d'évolution contrôlée » (ZEC) avant la mise en route des moteurs et rangés sur les emplacements réservés à cet effet, excepté ceux nécessaires aux opérations de départ qui sont positionnés en dehors de la trajectoire de l'aéronef.

ARTICLE 56 - FREINAGE DES VÉHICULES, ENGINES ET MATÉRIELS PENDANT LES OPÉRATIONS D'ESCALE

Pendant les opérations d'escale, dans le PSC et sur les emplacements de stationnement réservés à cet effet, les véhicules, engins et matériels sont immobilisés (freins serrés et béquillés s'il y a lieu) avec leurs moteurs à l'arrêt si leur fonctionnement n'est pas nécessaire. Les passerelles et escabeaux techniques sont entreposés sur les emplacements prévus à cet effet.

ARTICLE 57 - BALISAGE DES AILES

Pendant les opérations d'escale, l'emprise des ailes au sol est matérialisée sur le poste de stationnement à l'aide de dispositifs coniques de signalisation temporaires lestés (cônes de sécurité).

Dès l'arrêt de l'avion sur son poste de stationnement, les personnels chargés de l'assistance en escale disposent ces balises sous les extrémités des ailes de l'avion. Ces balises sont maintenues en place pendant toute la durée de l'escale et retirées au moment du départ de l'avion.

C. RÈGLES APPLICABLES DURANT LES OPÉRATIONS D'AVITAILLEMENT

ARTICLE 58 - AVITAILLEMENT DES AÉRONEFS EN CARBURANT

Les sociétés distributrices de carburant, les exploitants d'aéronefs et tous autres usagers aéronautiques, notamment l'EAE dans le cas où il exploite les infrastructures correspondantes, se conforment aux textes et réglementations en vigueur.

ARTICLE 59 - PÉRIMÈTRE DE SÉCURITÉ AVITAILLEMENT

Seul le personnel en charge de l'avitaillement, du service de piste et des opérations à effectuer sur l'avion est autorisé à pénétrer dans le « périmètre de sécurité avitaillement ». Ces personnels ne sont pas équipés de chaussures ferrées ou cloutées susceptibles de provoquer des étincelles

Seuls les matériels présentant les garanties de sécurité prescrites par la réglementation en vigueur sont autorisés à pénétrer, si nécessaire, dans la zone dangereuse que représente le « périmètre de sécurité avitaillement ».

ARTICLE 60 - DÉGAGEMENT DES VÉHICULES D'AVITAILLEMENT

Pendant les opérations d'avitaillement, l'avitailleur stationne son véhicule de manière à pouvoir s'éloigner de l'aéronef en marche avant. Les véhicules, engins et matériels circulant ou stationnant à proximité d'un aéronef en cours d'avitaillement ne portent pas atteinte à cette liberté de manœuvre.

ARTICLE 61 - FLAMMES – ÉTINCELLES

Toute utilisation d'appareil ou activité susceptible de provoquer des flammes ou des étincelles est interdite à l'intérieur du « périmètre de sécurité avitaillement ».

A l'intérieur de ce périmètre, il est interdit de jeter des outils ou des objets métalliques, de traîner des chaînes ou des échelles susceptibles de provoquer des étincelles. L'utilisation de flashes photographiques est également interdite dans cette zone.

ARTICLE 62 - PORT ET UTILISATION DE TÉLÉPHONES PORTABLES

Le port de téléphones portables en fonctionnement et leur utilisation sont interdits à l'intérieur de « périmètre de sécurité avitaillement ».

ARTICLE 63 - GÉNÉRATEURS DE PISTE

Les générateurs de piste sont mis à l'arrêt, sauf si l'une des conditions suivantes est respectée :

- le générateur est placé à l'extérieur du « périmètre de sécurité avitaillement » ;
- le matériel électrique équipant ces générateurs est d'un type utilisable dans les atmosphères explosives, conformément aux dispositions du décret 96-1010 du 19 novembre 1996 portant règlement sur le matériel électrique utilisable en atmosphère explosive (ATEX).

ARTICLE 64 - ACTIVATION DES FEUX ANTICOLLISION

L'activation des feux anticollision indique la mise en route imminente des moteurs de l'avion. Dans ce cas, les opérations d'avitaillement sont interrompues sans délai et le pilote est averti afin que la procédure de mise en marche des moteurs soit différée pour permettre la reprise et l'achèvement de ces opérations.

CHAPITRE III : MESURES GÉNÉRALES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET DE SAUVEGARDE DES PERSONNES ET DES BIENS

A. MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

ARTICLE 65 - UTILISATION DES MOYENS DE SECOURS ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

L'aérodrome dispose d'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), notamment chargé de la protection des personnes et des biens.

Ce service s'assure du respect des obligations de sécurité pour l'ensemble de l'aérodrome et rend compte de toute anomalie aux responsables chargés de la sécurité qui, si nécessaire, imposent la mise en place d'équipements de sécurité supplémentaires.

Chaque hangar, bâtiment ou local mis à la disposition de tiers est équipé, par l'occupant, de dispositifs de protection contre l'incendie (moyens de secours, extincteurs, RIA, etc.) dont la quantité, le type et les capacités sont en rapport avec l'importance et la destination des locaux. Le contrôle périodique de ces dispositifs et leur remise en état incombent à l'occupant des lieux.

Tout occupant s'assure que ses personnels connaissent le maniement des moyens de premier secours disposés dans les locaux qui lui sont affectés.

Il est interdit d'utiliser les moyens de premiers secours (extincteurs, bouches et poteaux d'incendie) à d'autres fins que celle de la lutte contre l'incendie.

Il est interdit d'apporter des modifications aux installations sans autorisation préalable du service compétent de l'aérodrome.

ARTICLE 66 - RAVITAILLEMENT EN CARBURANT DES VÉHICULES ET ENGIN

Le ravitaillement en carburant des véhicules, engins et matériels n'est autorisé qu'aux emplacements identifiés à cet effet par l'EAE qui aura préalablement vérifié que ces emplacements sont compatibles avec les consignes d'intervention du SSLIA en cas d'incendie d'aéronef.

Seuls les engins dont la conception ne permet pas un déplacement aisé peuvent être ravitaillés hors d'une station fixe sous réserve du respect des conditions suivantes :

- en dehors des postes de stationnement avions ;
- en dehors des voies de circulation véhicules ;
- à plus de 15 mètres des aérogares.

Les camions citernes, remorques et autres matériels utilisés pour le ravitaillement des véhicules et engins satisfont aux prescriptions de la réglementation en vigueur relative au transport des matières dangereuses.

ARTICLE 67 - DÉGAGEMENT DES ACCÈS

Toutes les voies d'accès aux différents bâtiments, portails et installations sont dégagées pour permettre l'intervention rapide du SSLIA.

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

Dans les bâtiments et hangars, les accès aux RIA, aux colonnes sèches, aux organes de commande des exutoires et, de façon générale, à tous les dispositifs d'extinction restent dégagés et accessibles en permanence.

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

ARTICLE 68 - CHAUFFAGE DES BÂTIMENTS

L'usage des appareils de chauffage est conforme aux normes et réglementations en vigueur, l'emploi d'appareils mobiles est interdit.

Avant de quitter les locaux, les occupants veillent à ce que tous les appareils de chauffage soient éteints. Ils s'assurent qu'aucun risque d'incendie n'est à craindre, en particulier avec les radiateurs ou matériels électriques.

ARTICLE 69 - CONDUITS DE FUMÉE DES BÂTIMENTS CÔTÉ PISTE

Les occupants conservent en état les dispositifs d'évacuation des fumées et procèdent à leur ramonage de leurs installations au moins une fois par an. Les cheminées des fourneaux des restaurants et des cantines sont ramonées mensuellement. Les filtres à graisse utilisés pour l'extraction des cuisines sont nettoyés au moins une fois par semaine.

ARTICLE 70 - PERMIS DE FEU

Il est interdit d'allumer des feux ou d'entreprendre une activité de nature à créer un risque incendie (réalisation de travaux par point chaud, incinération de détritiques, émission de fumées, etc.) sans l'accord préalable de l'EAE qui délivre, le cas échéant après avis de l'organisme de contrôle, un permis de feu fixant les instructions de sécurité appropriées.

L'emploi d'appareils à flamme nue, tels que les lampes à souder, chalumeaux, etc. est interdit dans les locaux et ateliers où se trouvent des produits dangereux, volatils, inflammables ou explosifs ainsi que sur les aires de stationnement, à proximité immédiate des aéronefs ou des citernes de carburant.

ARTICLE 71 - STOCKAGE ET DISTRIBUTION DE PRODUITS INFLAMMABLES

Le stockage et la distribution des carburants et de tout autre produit inflammable ou volatil s'effectuent conformément à la réglementation en vigueur (rétention appropriée, armoire de sécurité, cuves enterrées ou aériennes, etc.).

Les produits inflammables destinés aux travaux (éther, diluants, vernis, peintures, etc.) ainsi que les produits comburants (peroxydes, chlorates, nitrates, etc.) sont stockés dans des locaux spécialement aménagés à cet effet, dont l'emplacement et l'aménagement sont soumis à l'approbation du SSLIA. Par ailleurs, une identification claire de tous les produits, par des étiquettes précisant leur nature et leur dangerosité, est apposée sur chaque contenant.

Les dépôts sauvages ou anarchiques de produits inflammables sont interdits.

ARTICLE 72 - MESURE DE PROTECTION DES PERSONNELS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

Les personnels autorisés et circulant à pieds sur l'aire de mouvement ont reçu de leur employeur une formation relative aux risques inhérents aux activités en milieu aéroportuaire où ils sont amenés à travailler. Ils respectent les règles suivantes :

72.1 - Vêtements haute visibilité

Les piétons circulant sur l'aire de mouvement portent en permanence un vêtement de signalisation à haute visibilité, conforme à la norme EN471, et permettant, en permanence, le port apparent du TCA.

Ce vêtement comporte le sigle ou le nom de la société employant le piéton.

Les passagers d'aéronefs d'aviation commerciale, d'affaires ou générale sont dispensés du port du vêtement de haute visibilité dans les conditions définies aux articles 47 et 50 du présent arrêté.

72.2 - Passage piétons

Pour traverser ou longer les voies de service, les personnes circulant à pieds empruntent les voies réservées et matérialisées à cet effet.

72.3 - Priorité vis-à-vis des aéronefs

Dans tous les cas, les piétons laissent la priorité aux aéronefs, qu'ils soient au roulage ou en cours de placement, repoussage ou tractage.

B. PRÉCAUTIONS À PRENDRE À L'ÉGARD DES AÉRONEFS ET DES VÉHICULES

ARTICLE 73 - INTERDICTION DE FUMER ET PRÉVENTION DU RISQUE INCENDIE

Il est interdit de fumer sur l'aire de mouvement y compris les aires opérationnelles associées et les lieux de stockage de carburant ou de matières inflammables, à l'exception des emplacements dédiés à cet effet.

Il est également interdit de fumer ou de faire usage de briquet ou d'allumettes dans les hangars recevant des aéronefs, dans les ateliers où sont manipulées des matières inflammables, à moins de 15 mètres des soutes à essence et des camions citernes stationnés ou en mouvement sur la plateforme.

Il est interdit d'allumer des feux ou d'entreprendre une activité qui créerait un risque incendie :

- dans les lieux de stockage de carburant ou de matières inflammables ;
- sur l'aire de mouvement et les aires opérationnelles sauf autorisation reçue de l'EAE (cf article 70 – Permis de feu).

ARTICLE 74 - CONSOMMATION D'ALCOOL ET DE SUBSTANCES AYANT DES EFFETS SUR LA VIGILANCE

Pour des raisons de sécurité, l'introduction et la consommation d'alcool et de toute autre substance ayant des effets sur la vigilance est interdite en zone « côté piste ».

Par ailleurs et conformément aux dispositions de l'article R4228-21 du code du Travail, « il est interdit de laisser entrer ou séjourner dans les lieux de travail des personnes en état d'ivresse ».

De plus, l'article R234-1 du code de la Route dispose que « même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait de conduire un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et, suivant le cas, d'une peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour une durée de 3 ans au plus, l'immobilisation du véhicule pouvant également être prescrite ».

Pour les personnels impliqués dans l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome, le SSLIA, ainsi que pour les personnels accompagnés opérant sur l'aire de mouvement, il est interdit :

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

ARTICLE 75 - DÉGIVRAGE DES AÉRONEFS

Le dégivrage des aéronefs 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 et son taux de dilution sont communiqués à l'EAE.

Toute opération d'antigivrage ou de dégivrage fait l'objet d'une information préalable à l'EAE, par l'ETA ou la société chargée de cette opération.

ARTICLE 76 - NETTOYAGE DES AÉRONEFS

La vidange du trop-plein des véhicules ou des produits usagés n'est autorisée que dans les équipements réservés à cet effet.

Le nettoyage extérieur des aéronefs est interdit.

ARTICLE 77 - RISQUE DE POLLUTION PAR LIQUIDES

77.1 - Avitaillement et vidange des fluides avions

Après les opérations d'avitaillement ou de vidange de fluides (carburant, eau potable, eau sanitaire, etc.), les exploitants d'aéronefs s'assurent du nettoyage des postes de stationnement avion. Ils prennent toutes les dispositions pour que tout déversement au sol soit résorbé afin d'éviter toute forme de pollution des eaux pluviales ou tout risque de rendre les surfaces glissantes.

Dans le cas où il leur serait impossible, dans un délai raisonnable, de nettoyer le poste de stationnement et en cas de dispersion sur l'aire de manœuvre, ils en informent sans délai l'EAE. Celui-ci prend les dispositions pour que le poste et éventuellement l'aire de manœuvre soient remis en état.

ARTICLE 78 - ENTRETIEN DES VÉHICULES, ENGINES ET MATÉRIELS

Les véhicules, engins et matériels se rendant sur l'aire de mouvement sont maintenus en bon état de façon à éviter tout écoulement de fluide(s) ou perte de pièces mécaniques.

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

C. MAINTIEN EN BON ÉTAT DE L'AIRE DE MOUVEMENT

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 ramasse et évacue tout objet pouvant représenter un danger pour la circulation des aéronefs. En cas d'impossibilité, il en signale la présence à l'EAE.

Tout objet trouvé sur l'aire de mouvement, susceptible d'être une pièce d'aéronef, est ramené sans délai au service d'exploitation de l'EAE ou au service chargé de la navigation aérienne (SNA) suivant le cas, pour enquête.

Une FNE est rédigée et transmise suivant la procédure en vigueur.

ARTICLE 79 - PROPRETÉ DES AIRES DE TRAFIC

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.

Dans le cas où il lui serait impossible, dans un délai raisonnable, de nettoyer le poste de stationnement, ou en cas de dispersion sur l'aire de manœuvre, l'exploitant d'aéronef en informe, sans délai, l'EAE. Celui-ci prend les dispositions pour que le poste de stationnement avion et éventuellement l'aire de manœuvre soient 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.

La mise en place de poubelles sur les aires de stationnement incombe à l'EAE.

ARTICLE 80 - FILMS ET BÂCHES DE PROTECTION

Seuls les films plastiques et les bâches de protection identifiés comme appartenant à l'entreprise utilisatrice sont autorisés.

Ces dispositifs utilisés pour la protection des bagages sont conçus pour ne pas se déchirer et restent solidaires des engins de transport.

Il appartient au prestataire d'assistance en escale responsable du chargement de s'assurer de la récupération des films plastiques, bâches de protection et autres débris et de les mettre dans les poubelles appropriées.

CHAPITRE IV : PRESCRIPTIONS SANITAIRES

ARTICLE 81 - DÉPÔT ET ENLÈVEMENT DES DÉCHETS ET MATIÈRE DE DÉCHARGE

Les dépôts de déchets sont interdits en dehors des conteneurs prévus ou des emplacements désignés à cet effet.

Les déchets industriels spéciaux issus des opérations d'assistance en escale, en particulier l'entretien en ligne, sont placés dans les conteneurs prévus pour chaque type de déchets spéciaux, lorsqu'ils existent. Dans le cas contraire, ceux-ci sont retournés à l'atelier d'origine des opérateurs d'assistance et font l'objet d'une collecte à la charge du producteur.

Tout dépôt de déchets ou de matière de décharge est interdit sur l'aéroport en dehors des emplacements prévus à cet effet par l'EAE.

Le dépôt, l'enlèvement et le traitement des déchets sont soumis à la réglementation en vigueur.

Tous les véhicules ou engins chargés du transport de déchets sont impérativement bâchés ou fermés afin d'éviter la dispersion des déchets lors de leurs déplacements.

Les déchets domestiques sont obligatoirement déposés dans des conteneurs d'un type agréé par l'EAE qui fait procéder à leur enlèvement et à leur élimination sous des modes compatibles avec la santé, la salubrité et l'environnement. Le tri des matières déposées dans les conteneurs est interdit.

Les matières présentant un danger particulier sont séparées des déchets et font l'objet d'un traitement particulier, selon les instructions données par l'EAE.

ARTICLE 82 - VIDANGE ET NETTOYAGE DES TOILETTES D'AVIONS

Seul un organisme agréé par l'EAE est autorisé à effectuer la vidange et le nettoyage des toilettes d'avions. Ces opérations sont réalisées à l'aide de véhicules spécialement aménagés à cet effet et dans les conditions fixées par la réglementation.

ARTICLE 83 - REJET DES EAUX RÉSIDUAIRES

Les eaux résiduaires sont collectées et traitées dans des installations de l'aérodrome prévues à cet effet, conformément à la réglementation en vigueur relative au rejet des eaux résiduaires dans le tout à l'égout.

CHAPITRE V : DISPOSITIONS APPLICABLES À LA GARDE ET À LA CONSERVATION DES AÉRONEFS, VÉHICULES, MATÉRIELS ET MARCHANDISES UTILISANT LA PLATE-FORME OU LES INSTALLATIONS DE L'AÉRODROME

ARTICLE 84 - CONSERVATION DU DOMAINE DE L'AÉRODROME

Il est interdit de détruire ou de dégrader les immeubles et installations du domaine de l'aérodrome, de troubler leur fonctionnement par quelque moyen que ce soit, de mutiler les arbres, de marcher sur les gazons et massifs de fleurs, d'abandonner ou de jeter des papiers ou des débris ailleurs que dans les corbeilles prévues à cet effet.

En cas d'établissement d'un procès-verbal constatant des dégradations ou l'exécution d'ouvrage ou de travaux pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou entraver l'exploitation des services aéronautiques, La DSAC-CE peut adresser aux contrevenants une mise en demeure pour leur enjoindre de cesser les travaux et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial. En cas de refus des intéressés, l'EAE fait, en tant que de besoin, exécuter d'office les travaux nécessaires à la remise en état des lieux, aux frais du contrevenant.

ARTICLE 85 - PLANTATIONS, CULTURES ET FAUCHAGE

A l'exception des services d'entretien de l'aérodrome, seuls peuvent procéder à des travaux de fauchage ou de cultures, les titulaires d'AOT de terrains nus réservés à cette destination qui leur ont été accordées par l'EAE, dans des secteurs prédéterminés et selon des modalités définies par l'EAE. Par ailleurs, les titulaires d'une amodiation ou d'une AOT soumettent chaque année leur plan d'assolement à l'approbation de l'EAE qui vérifie notamment leur compatibilité avec la politique de prévention contre le péril animalier.

Les tracteurs et engins spécialisés sont équipés d'une signalisation adaptée, conforme au code de la Route et aux règlements particuliers en vigueur sur l'aérodrome. Leur pénétration du côté piste est soumise à l'autorisation préalable du SNA-CE.

ARTICLE 86 - EXERCICE DE LA CHASSE

L'exercice de la chasse est interdit sur l'emprise de l'aérodrome sauf pour le personnel du service chargé de la prévention du péril animalier, dans le cadre de ses missions.

Si nécessaire, l'EAE sollicite auprès de la préfecture l'organisation de battues administratives, conformément aux dispositions de l'article L.427-6 du Code de l'environnement.

ARTICLE 87 - STOCKAGE DES MATÉRIAUX ET IMPLANTATION DE BÂTIMENTS

La construction de bâtiments, l'implantation de locaux provisoires, baraques ou abris, ainsi que les stockages volumineux de matériaux et objets divers sont interdits, sauf autorisation de l'EAE ou, le cas échéant, du service de l'Etat territorialement compétent.

En l'absence d'autorisation ou lorsque celle-ci est retirée, le bénéficiaire procède à l'enlèvement des matériaux, objets, baraques ou abris, selon les prescriptions et dans les délais qui lui ont été impartis. A défaut d'exécution, l'EAE procède d'office à leur enlèvement aux frais et risques dudit bénéficiaire.

ARTICLE 88 - CONDITIONS D'USAGE DES INSTALLATIONS

L'EAE publie les conditions d'usage des installations, dans le cadre des consignes d'utilisation, qui rappellent notamment aux usagers et au public, les règles qui gouvernent leur responsabilité.

Ces consignes font l'objet d'affiches apposées à proximité des ouvrages et installations et de dispositions insérées dans les contrats d'occupation.

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

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS APPLICABLES À LA CONDUITE, À LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES VÉHICULES

A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

ARTICLE 89 - CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES EN ZONE CÔTÉ PISTE

89.1 - Accès des véhicules

Sont seuls autorisés à accéder dans tout ou partie du côté piste les véhicules listés aux articles 92 (aire de manœuvre) et 102 (aire de trafic), sous réserve d'être équipés et identifiés conformément aux dispositions de l'article 94.

L'accès des véhicules personnels, y compris les cycles et motocycles est interdit en zone côté piste sauf autorisation délivrée par la DSAC-CE, après avis de la BGTA.

Tout conducteur de véhicule, engin ou matériel circulant du côté piste détient l'attestation de formation aux règles de circulation et de stationnement sur les aires de trafic ou de manœuvre, délivrée suivant le cas par l'EAE, l'organisme de contrôle ou par un employeur tiers, dans les conditions définies par la circulaire du 5 août 2010, relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes.

Les conducteurs et occupants des véhicules qui accèdent à la zone côté piste sont autorisés à y circuler dans les conditions définies au présent arrêté et se conforment notamment aux dispositions particulières prévues aux articles 95 (aire de manœuvre) et 103 (aire de trafic).

Le port d'un équipement de protection individuel contre le bruit n'est pas compatible avec la conduite d'un véhicule à cabine fermée.

Tout véhicule accédant et circulant sur l'aire de mouvement dispose d'un contrat d'assurance couvrant les éventuels dégâts causés aux aéronefs.

89.2 - Circulation des véhicules

Les conducteurs de véhicules circulant ou stationnant sur l'emprise de l'aérodrome (côté ville et côté piste) observent les règles générales de circulation édictées par le Code de la route.

Ils se conforment à la signalisation existante et obtempèrent aux injonctions des agents relevant de l'organisme de contrôle et des services compétents de l'Etat (police, gendarmerie et douanes).

Les conducteurs font preuve de toute la prudence inhérente aux risques particuliers que représente la conduite d'un véhicule en milieu aéroportuaire.

89.2.1 - Limitation de vitesse

Hors véhicules du SSLIA en mission d'urgence et de telle façon que le conducteur reste maître de son véhicule, la vitesse est limitée en côté piste :

- à 15 km/h sur les voies longeant et desservant les bâtiments et l'aérogare commerciale ;
- à 30 km/h dans le reste de la zone.

89.2.2 - Priorité aux aéronefs

Les conducteurs laissent, en toutes circonstances, la priorité aux aéronefs en mouvement ou en cours de tractage, aux passagers, ainsi qu'aux véhicules de secours et de sauvetage, en intervention, sans préjudice pour ces derniers des dispositions particulières concernant leur priorité vis-à-vis des aéronefs. A cet effet, ils obéissent aux injonctions des agents de l'organisme de contrôle.

Les conducteurs circulant sur les voies de circulation réservées aux aéronefs sont responsables de la prévention des collisions avec ces derniers.

89.3 - Stationnement des véhicules

En côté piste, les véhicules ne stationnent qu'aux emplacements réservés à cet effet.

Selon les emplacements, le stationnement peut être limité dans sa durée par une signalisation particulière. La durée du stationnement est limitée à la durée de la présence en côté piste de la personne utilisant le véhicule.

Sur prescription de l'exploitant, un OPJ fait procéder à l'enlèvement et à la mise en fourrière de tout véhicule en stationnement irrégulier aux frais et risques de son propriétaire.

ARTICLE 90 - ACCIDENT OU INCIDENT SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

Tout incident ou accident touchant à la structure d'un aéronef est signalé, sans délai, à la BGTA et à l'EAE.

De même, tout incident ou accident de personne et/ou matériel sur l'aire de mouvement est porté à la connaissance de l'EAE.

ARTICLE 91 - VÉHICULES, ENGIN ET MATÉRIELS

91.1 - Circulation des véhicules, engins et matériels

Les véhicules, engins et matériels ne sont pas autorisés à circuler en dehors des cheminements véhicules et routes de service à l'exception de ceux :

- ayant été autorisés à pénétrer et circuler sur l'aire de manœuvre, par l'organisme de contrôle ;
- étant autorisés, de par leurs fonctions, à circuler aux abords des ZEC et à y pénétrer ;

91.2 - Circulation des tracteurs repousseurs

Hors opération de repoussage, les tracteurs repousseurs disposant de 2 modes de déplacement, mode repoussage (roues directrices à l'arrière) et mode roulage (roues directrices à l'avant), circulent avec le mode roulage.

B. DISPOSITIONS SPÉCIALES RELATIVES À LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT SUR L'AIRE DE MANŒUVRE

ARTICLE 92 - ACCÈS DES VÉHICULES

Seuls sont autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre et ses zones de servitudes :

- 1) les véhicules des services de l'Etat (DGAC, Météo France, gendarmerie, police, douanes et sécurité civile) ;
- 2) les véhicules du SSLIA, du SPPA et, le cas échéant, du service médical d'urgence ;
- 3) les véhicules de l'EAE et de ses sous-traitants, dans le cadre de leurs missions d'entretien de la plateforme, de sécurité en piste ou de sûreté ;
- 4) les véhicules amenés à circuler occasionnellement sur l'aire de manœuvre, escortés par l'un des véhicules mentionnés aux points 1), 2) et 3).

L'accès à l'aire de manœuvre est limité aux nécessités de service.

ARTICLE 93 - CIRCULATION ET STATIONNEMENT

La circulation et le stationnement sur l'aire de manœuvre et ses zones de servitudes sont soumis à une autorisation de l'organisme de contrôle et au maintien d'une liaison radio bilatérale permanente avec cet organisme. Il n'est mis fin à cette liaison radio qu'avec son accord, au moment de quitter l'aire de manœuvre.

L'autorisation de circuler sur l'aire de manœuvre est susceptible d'être refusée par l'organisme de contrôle, notamment en fonction des conditions météorologiques en vigueur.

Aucun véhicule ou engin n'est laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de manœuvre ou à ses abords. Le cas échéant, sa présence est signalée sans délai à l'organisme de contrôle et, si nécessaire, à la BGTA.

Tout véhicule circulant sur l'aire de manœuvre est identifié par son indicatif radio. Cet indicatif est attribué par l'organisme de contrôle ou l'EAE, suivant le cas, à l'exception de celui des tracteurs lors des opérations de remorquage qui est alors l'immatriculation de l'aéronef tracté.

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

La circulation sur la piste s'effectue, dans la mesure du possible, face au sens de décollage et d'atterrissage des aéronefs (contre « QFU »).

Lors des périodes de fermetures de l'organisme de contrôle, les déplacements sur l'aire de manœuvre s'effectuent selon la procédure « d'auto information », en laissant la priorité aux aéronefs.

Toute circulation sur l'aire de manœuvre s'effectue avec le gyrophare en fonction et les feux de croisement du véhicule allumés, en permanence.

ARTICLE 94 - IDENTIFICATION ET ÉQUIPEMENT DES VÉHICULES

94.1 - Équipements radio

Les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre sont équipés d'une liaison radiophonique bilatérale avec l'organisme de contrôle

94.2 - Gyrophares ou feux à éclats

Les véhicules de service « flyco » et les véhicules non accompagnés sont munis d'un gyrophare ou de feux à éclats de basse intensité de type C.

Les véhicules d'escorte type « follow-me » sont équipés d'un gyrophare ou de feux à éclats de basse intensité de type D.

Les autres véhicules, y compris les fourgons, peuvent être munis de 2 gyrophares ou feux à éclats installés, l'un à l'avant du véhicule, l'autre à l'arrière.

Ces gyrophares ou feux à éclats sont de couleur jaune. Ils restent en fonctionnement pendant toute la durée de la présence du véhicule sur l'aire de manœuvre.

94.3 - Peinture et identification

Les véhicules de service sont de couleur jaune, à l'exception des véhicules incendie du SSLIA et des véhicules de la BGTA.

94.4 - Fonctionnement des équipements des véhicules

Il appartient aux conducteurs des véhicules de s'assurer du bon fonctionnement des équipements mentionnés ci-dessus.

94.5 - Éclairage des véhicules

En situation de mauvaises conditions de visibilité et de nuit, les véhicules et engins circulent avec leurs feux de croisement allumés.

ARTICLE 95 - ATTESTATION DE FORMATION À LA CONDUITE SUR L'AIRE DE MANŒUVRE

La conduite de tout véhicule, engin ou matériel sur l'aire de manœuvre est soumise à une formation préalable délivrée par l'EAE, l'organisme de contrôle ou par un employeur tiers qui s'assure, par une vérification des compétences avant délivrance d'une attestation individuelle, que le candidat conducteur connaît les règles de circulation et de stationnement qui s'y appliquent.

ARTICLE 96 - CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

Le contrôle de la circulation sur l'aire de manœuvre et dans ses zones de servitudes est assuré par la BGTA ou par des agents de l'Etat ou de l'EAE assermentés.

Le conducteur peut faire l'objet de sanctions.

En cas de non-respect des consignes par un conducteur, celui-ci peut se voir interdire l'accès à l'aire de manœuvre. Ce type d'évènement est notifié selon les modalités précisées dans le règlement (UE) n° 376/2014 du 3 avril 2014, relatif aux comptes rendus, à l'analyse et au suivi d'évènements dans l'aviation civile et dans l'arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes rendus d'évènements et d'incidents d'aviation civile.

ARTICLE 97 - MANŒUVRE DES AÉRONEFS

Le déplacement des aéronefs, tractés ou non tractés, sur l'aire de manœuvre est soumis à une autorisation de l'organisme de contrôle. Une liaison radio bilatérale est maintenue avec cet organisme pendant toute la durée du déplacement.

Les feux anticollision de l'aéronef sont allumés ainsi que, de nuit et par mauvaise visibilité, ses feux de position.

Aucun tractage d'aéronef n'est effectué, de jour comme de nuit, sur l'aire de manœuvre (voies de circulation ou piste) sans qu'un agent qualifié ne soit aux commandes :

- du tracteur et ;

- de l'aéronef, sauf en cas d'utilisation d'un 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 de l'établissement du contact bilatéral avec l'organisme de contrôle. Si ce contact est réalisé par un agent, à partir de l'avion, une liaison bilatérale supplémentaire est obligatoire entre le tracteur et l'avion.

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

ARTICLE 98 - PIÉTONS SUR L'AIRE DE MANŒUVRE

La présence de piétons sur l'aire de manœuvre est interdite sauf :

- sous le contrôle d'un véhicule dont le conducteur peut procéder à l'évacuation rapide du véhicule en stationnement et/ou des piétons ;
- pour assurer le repoussage d'un aéronef ou récupérer l'engin de repoussage ;
- aux personnels de dépannage et agents d'une ETA dont l'aéronef est immobilisé et ce avec l'autorisation de l'organisme de contrôle ;
- dans les zones temporairement fermées aux aéronefs et avec autorisation de l'organisme de contrôle.

ARTICLE 99 - TRAVERSÉE DES VOIES DE CIRCULATION AVIONS

Lors de la traversée de voies de circulation avions, les conducteurs laissent la priorité aux aéronefs et aux véhicules y circulant.

La traversées des voies de circulation avions s'effectue à une distance minimale de 150 mètres devant les aéronefs en mouvement et de 200 mètres derrière ces mêmes aéronefs.

En condition de faible visibilité (LVP), la traversée de voies de circulation avions est réduite au strict minimum.

Les véhicules respectent la signalisation routière qui matérialise l'intersection de la voie de service avec la voie de circulation avion. En effet, quand une voie de service fait intersection avec une voie de circulation avion, une marque de point d'arrêt sur voie de service est apposée en travers de la voie de service et est associée à une signalisation routière appropriée. Celle-ci est située à une distance de la voie de circulation de façon à respecter la bande de la voie de circulation avion.

ARTICLE 100 - AIRES CRITIQUES DE PROTECTION DES MOYENS RADIOÉLECTRIQUES

Les aires critiques définissent des zones protégées de tout obstacle dont la présence est de nature à perturber le signal électromagnétique des moyens radioélectriques de l'aérodrome. Elles sont signalées par des panneaux portant l'inscription « ENTRÉE DANS UNE AIRE CRITIQUE ILS » disposés sur les chemins d'accès et peuvent être délimitées par une clôture rouge et blanche.

ARTICLE 101 - CONSIGNES PARTICULIÈRES

Les conducteurs se conforment aux consignes particulières fixées par le service chargé de la navigation aérienne.

Toutefois, les autorisations délivrées par l'organisme de contrôle ne sauraient servir de prétexte à un conducteur pour enfreindre un quelconque règlement établi.

Les conducteurs de véhicules doivent en outre obtempérer à toute injonction des agents de l'organisme de contrôle qui peuvent notamment limiter leur circulation en conditions de faible visibilité.

C. DISPOSITIONS SPÉCIALES RELATIVES À LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES AÉRONEFS, VÉHICULES, ENGIN OU MATÉRIELS ÉVOLUANT SUR L'AIRE DE TRAFIC

ARTICLE 102 - VÉHICULES AUTORISÉS

Sont autorisés à évoluer ou stationner sur l'aire de trafic et les routes de service associées :

- les véhicules du SSLIA, du SPPA et, le cas échéant, du service médical d'urgence ;
- les véhicules des services de l'Etat (DGAC, Météo France, gendarmerie, police, douanes et sécurité civile) ;
- les véhicules de l'EAE et de ses sous-traitants, dans le cadre de leurs missions d'entretien de la plateforme, de sécurité en piste ou de sûreté ;
- les véhicules et engins d'entreprises disposant d'une autorisation d'activité, mandatées par l'EAE ou par toute autre entreprise autorisée à utiliser ou occuper le côté piste ;
- les véhicules et engins des prestataires d'assistance en escale autorisés à effectuer des prestations aux aéronefs, dont la liste est établie par l'EAE ;
- les autocars agréés réservés au transport des passagers entre les installations terminales et les aéronefs ;
- les véhicules et engins exceptionnels convoyés ou accompagnés par un agent titulaire de l'autorisation de conduire sur l'aire de trafic ;
- les véhicules officiels et groupes de véhicules escortés par un service compétent de l'Etat (gendarmerie, police ou douanes) ;
- les véhicules et engins privés disposant d'une autorisation délivrée par la DSAC-CE, après avis de la BGTA.

ARTICLE 103 - ATTESTATION DE FORMATION À LA CONDUITE SUR L'AIRE DE TRAFIC

La conduite d'un véhicule, engin ou matériel sur l'aire de trafic et les voies de service associées est subordonnée à une formation préalable assurée par l'employeur qui délivre une attestation individuelle.

ARTICLE 104 - RÈGLES SPÉCIALES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

En toutes circonstances, les conducteurs laissent la priorité aux aéronefs et aux passagers et se conforment aux instructions de l'organisme de contrôle aérien, le cas échéant, et à celles des militaires de la BGTA et des agents des douanes.

En outre, les conducteurs se conforment aux consignes d'utilisation des véhicules et engins spéciaux sur l'aire de trafic, fixées par l'EAE, pour les opérations d'escale, afin que celles-ci soient assurées dans les meilleures conditions de sécurité et d'efficacité.

Aucun véhicule, engin ou matériel n'est laissé en stationnement sur l'aire de trafic à l'exception de ceux :

- rangés sur les emplacements des stationnements des aéronefs ou d'attente prévus à cet effet ;
- autorisés par l'EAE et l'organisme de contrôle dans le cadre de la réalisation de travaux sur l'aire de trafic.

Tout véhicule, engin ou matériel abandonné en dehors de ces emplacements est enlevé d'office, aux frais et risques de son propriétaire, dans les conditions prévues à l'article 89.3 « stationnement des véhicules » du présent arrêté.

ARTICLE 105 - CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

Sur l'aire de trafic, la surveillance de la circulation et du stationnement des véhicules, engins et matériels, et de leurs conducteurs incombe à la BGTA et aux personnels de l'EAE.

La justification de la présence de tout véhicule, engin ou matériel, en un point quelconque de l'aire de trafic, est susceptible d'être exigée de son conducteur ou de son occupant, par les militaires de la BGTA, sauf pour ceux :

- du SSLIA, du SPPA et du service médical d'urgence ;
- des autres services de l'Etat (DGAC, Météo France, gendarmerie, police, douanes et sécurité civile).

Toute infraction constatée aux règles de circulation et de stationnement sur l'aire de trafic est soumise aux sanctions prévues au titre V « Sanctions administratives et pénales » du présent arrêté.

En aucun cas, les autorités aéroportuaires ne peuvent être tenues pour responsables des accidents ou dommages susceptibles d'être provoqués ou subis par des véhicules, engins ou matériels abandonnés.

ARTICLE 106 - ECLAIRAGE DES VÉHICULES, ENGIN ET MATÉRIELS

Sur l'aire de trafic et en toutes circonstances, l'usage des feux de route (phares) est interdit.

La nuit ou par conditions LVP, l'usage des feux de croisement (codes) est obligatoire.

ARTICLE 107 - CONDITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES SUR LES POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS

107.1 - Stationnement des aéronefs

Les aéronefs stationnent aux emplacements désignés par l'EAE.

107.2 - Circulation sur les postes de stationnement avions

Les conducteurs de véhicules, engins et matériels marquent un temps d'arrêt en limite du poste de stationnement :

- en arrivant ou en quittant un poste de stationnement avion ;
- pour emprunter un cheminement véhicule.

Ils laissent la priorité aux véhicules, engins et matériels qui circulent sur ce cheminement véhicule, sauf signalisation contraire.

Toute circulation est interdite en dehors de ces cheminements.

107.3 - Marche arrière des véhicules

Sur les postes de stationnement avion, la marche arrière ne sera pratiquée que si cette manœuvre est guidée par une personne au sol, placée en bonne position pour assurer cette fonction.

Cette obligation de guidage ne s'applique toutefois pas aux tracteurs, véhicules, engins et matériels sans attelage, si la marche arrière peut être pratiquée sans danger et notamment lorsque la personne effectuant cette manœuvre dispose de bonnes conditions de visibilité.

107.4 - Accès à la zone d'évolution contrôlée (ZEC)

L'accès à la ZEC de toute personne, véhicule, engin ou matériel n'est autorisé que pour raison de service.

Les véhicules marquent l'arrêt avant de pénétrer dans la zone.

Lorsque le poste de stationnement est occupé par un aéronef, l'accès à la ZEC n'est autorisé que lorsque l'aéronef est calé et ses moteurs à l'arrêt. Cette mesure ne s'applique pas aux engins et matériels indispensables à l'arrivée ou au départ des aéronefs.

107.5 - Accès au périmètre de sécurité collision (PSQ)

Les véhicules, engins et matériels d'assistance n'accèdent pas au PSQ d'un aéronef tant que ses feux anticollision sont en fonction. Cette disposition ne s'applique pas aux engins et matériels indispensables aux opérations techniques de départ de l'avion.

107.6 - Longueur des convois de chariots

La longueur des convois de chariots n'excède ni 22 mètres, tracteurs compris, ni quatre remorques au maximum, de façon à limiter à une valeur acceptable les déviations de trajectoire en bout d'attelage.

Les conducteurs s'assurent de la bonne liaison des chariots entre eux et de l'arrimage de leur chargement.

107.7 - Arrimage des accessoires – 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 soient pas projetés par le souffle des aéronefs ou emportés par le vent ;
- qu'ils ne tombent pas lors des déplacements.

En cas de vent dont la force est à définir par l'exploitant dans ses procédures internes, les véhicules, engins et matériels sont dégagés du PSQ.

107.8 - Priorité au placeur/signaleur avion

Lors des opérations de placement des aéronefs, et si la fonction de placement est assurée, tout conducteur de véhicule, engin ou matériel de piste circulant aux abords du poste de stationnement laisse la priorité au placeur/signaleur pendant toute la durée de son déplacement et de son guidage. Cette obligation s'applique notamment lorsque le placeur/signaleur traverse un cheminement véhicule.

En outre, aucune circulation n'est autorisée, entre le placeur/signaleur et l'aéronef, durant une opération de placement.

Les emplacements du placeur/signaleur, lorsqu'ils sont matérialisés au sol, sont dégagés de tout matériel et véhicule.

107.9 - Circulation de véhicules équipés de systèmes élévateurs

Les véhicules, engins et matériels équipés de systèmes hydrauliques permettant les opérations en hauteur ne circulent sur les cheminements véhicules que lorsque leur système est en position basse. En cas de panne du système en position haute, l'engin est convoyé lors de ses déplacements.

Pendant les opérations de chargement ou de déchargement d'un aéronef, la circulation en position haute, à l'intérieur de la ZEC, n'est autorisée que pour accoster ou s'éloigner de cet aéronef.

Les hauteurs minimales ou maximales (gabarit) de ces véhicules sont affichées dans la cabine, à la vue du conducteur.

TITRE III : POLICE ADMINISTRATIVE GÉNÉRALE

ARTICLE 108 - INTERDICTIONS DIVERSES

Dans l'emprise de l'aérodrome, il est interdit :

- de gêner, entraver ou neutraliser, de quelque manière que ce soit l'exploitation de l'aérodrome et le fonctionnement de ses installations ;
- de procéder à des prises de vues privées, commerciales, techniques ou de propagande, sauf autorisation écrite délivrée par l'EAE, après avis de la BGTA ;
- de procéder à des interventions médiatiques de tous ordres (tournage de films, etc.) sans autorisation écrite de l'EAE après information de la préfecture de la Savoie, de la DSAC-CE et de la BGTA ;
- de procéder à des quêtes, sollicitations, offres de service, distribution d'objets quelconques ou de prospectus sur l'aérodrome, d'apposer des affiches de quelque nature que ce soit en dehors des emplacements réservés à cet effet, sauf autorisation écrite délivrée par l'EAE, après information de la BGTA pour la zone « côté piste » ;
- de pénétrer ou de séjourner sur l'aérodrome avec des animaux (à l'exception de ceux devant être transportés dans les aéronefs, à condition qu'ils soient accompagnés et tenus en laisse, en cage ou en sac), de les y laisser divaguer ou de les y mettre en pacoage. Les chiens d'aveugle, d'assistance aux PMR et des services de sécurité ne sont pas concernés par cette interdiction ;
- d'effectuer du camping ou du caravanning sans autorisation écrite délivrée par l'EAE ;
- d'utiliser l'aire de trafic à des fins autres qu'aéronautiques sans autorisation écrite délivrée par l'EAE, après avis de la DSAC-CE et de la BGTA ;
- de procéder à des lâchers de pigeons voyageurs, de ballons ou d'utiliser un cerf-volant, sauf autorisation écrite de l'EAE après avis du service de la navigation aérienne Centre-Est (SNA-CE).

ARTICLE 109 - MESURES ANTI-POLLUTIONS

109.1 - Nuisances sonores

La mise en œuvre des matériels et équipements particulièrement bruyants, y compris les essais de moteurs d'avions et le fonctionnement de groupes auxiliaires, ainsi que toute activité susceptible de provoquer une pollution peuvent faire l'objet de mesures particulières édictées par l'EAE.

Celui-ci peut définir, de nuit, une plage horaire au cours de laquelle les essais moteurs sont interdits s'ils sont effectués avec un réducteur de bruit d'un modèle agréé par l'Administration. Cette restriction ne s'applique pas aux réglages courts, d'une durée inférieure à 5 minutes, effectués au ralenti, la puissance n'excédant pas celle utilisée pour les séquences de mise en route ou de roulage.

109.2 - Rejets divers, déversements accidentels

Sauf consigne écrite de l'EAE, tout rejet dans les réseaux d'eaux pluviales ou pouvant aboutir dans ceux-ci est interdit. En cas de pollution des réseaux d'eaux pluviales, la responsabilité de l'entreprise en étant à l'origine est engagée.

Chaque entreprise dispose des moyens lui permettant de contenir, traiter et faire éliminer toute pollution liée à des déversements accidentels.

ARTICLE 110 - MODIFICATION TEMPORAIRE DES DISPOSITIONS DU PRÉSENT ARRÊTÉ

Toute demande de modification des dispositions fixées par le présent arrêté et concernant le statut des zones composant le côté piste ou des conditions d'accès à ces zones, qu'elle

s'inscrive dans le cadre d'un projet d'évènement particulier ou d'un chantier, est formulée par l'entité à l'origine de l'opération avec un préavis minimal d'un mois.

Cette demande, accompagnée d'un dossier précisant la nature et la durée de l'opération et décrivant les moyens mis en œuvre et les procédures déployées pour garantir la prévention des accès au côté piste, est formalisée auprès de la préfecture de la Savoie, de la DSAC-CE et de l'EAE, si toutefois ce dernier n'en est pas à l'origine.

TITRE IV : CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE

ARTICLE 111 - AUTORISATION D'ACTIVITÉ

Sur l'emprise de l'aérodrome, aucune activité commerciale, industrielle ou artisanale n'est exercée sans agrément et/ou autorisation, délivrés par l'autorité compétente (agrément) ou par l'EAE (autorisation). Ces délivrances peuvent donner lieu au paiement d'une redevance.

L'activité de tout prestataire de services d'assistance en escale ainsi que celle de ses sous-traitants est subordonnée à l'obtention d'un agrément délivré par le préfet de la Savoie, après instruction de la demande par la DSAC-CE.

ARTICLE 112 - CESSATION D'ACTIVITÉ

Tout responsable d'une entreprise travaillant du côté piste informe sans délai l'EAE de sa cessation d'activité dans cette zone.

L'EAE informe la DSAC-CE et la BGTA de toute cessation d'activité d'une entreprise sur l'aérodrome.

TITRE V : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PÉNALES

ARTICLE 113 - MANQUEMENTS ET INFRACTIONS

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

Les manquements et infractions aux dispositions du présent arrêté sont relevés par tous agents civils et militaires habilités à cet effet et assermentés.

ARTICLE 114 - SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Les procès-verbaux de manquements aux dispositions du présent arrêté et à ses mesures particulières d'application sont instruits et sanctionnés conformément aux dispositions des articles R.217-3, R.217-3-1 et R.217-3-2, D.217-1 à D.217-3 du code de l'Aviation civile.

ARTICLE 115 - SANCTIONS PÉNALES

Les procès-verbaux d'infractions aux dispositions du présent arrêté et à ses mesures particulières d'application sont instruits et sanctionnés conformément aux dispositions des articles R.282-1-3 et R.282-3 du code de l'Aviation civile.

ARTICLE 116 - CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES VÉHICULES EN CÔTÉ PISTE – SANCTIONS

Outre les sanctions prévues à l'article précédent, toute infraction aux règles de circulation et de stationnement du côté piste de l'aérodrome, constatée par la BGTA ou le SNA-CE, peut entraîner le retrait temporaire ou définitif des attestations de formation à la conduite mentionnées aux articles 94 et 102 du présent arrêté.

TITRE VI : DISPOSITIONS SPÉCIALES

ARTICLE 117 - APPLICATION DE L'ARRÊTÉ

Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans toute l'emprise de l'aérodrome.

Les conditions particulières de circulation et de stationnement des véhicules, applicables dans le cadre de travaux réalisés côté ville ou côté piste, peuvent faire l'objet d'un arrêté spécifique.

ARTICLE 118 - ABROGATION DU PRÉCÉDENT ARRETE

L'arrêté préfectoral du 8 novembre 2019 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont-Blanc est abrogé.

ARTICLE 119 - PUBLICATION – ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs (RAA) de la préfecture de la Savoie puis mis à disposition des usagers de l'aérodrome de Chambéry Savoie Mont Blanc, par l'EAE (affichage, site internet, etc.)

Les dispositions du présent arrêté sont applicables à compter de sa publication.

ARTICLE 120 - EXÉCUTION

- la directrice de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est,
- le commandant du groupement de gendarmerie de la Savoie,
- le commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Lyon,
- le directeur des services douaniers de Chambéry,

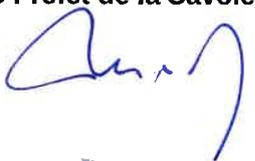
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Savoie.

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

- Voglans,
- Le Bourget-du-Lac,
- La Motte-Servolex

Fait à Chambéry, le 12 JAN. 2021

Le Préfet de la Savoie


Pascal BOLOT