

## FASCICULE des REGLES SECURITE & ENVIRONNEMENT

### DE L'AEROPORT TOULOUSE-BLAGNAC

### POUR LES PRESTATIONS de SERVICES, TRAVAUX & OPERATIONS REALISEES PAR DES ENTREPRISES EXTERIEURES



## SOMMAIRE

<b>A. REGLES GENERALES SECURITE &amp; ENVIRONNEMENT APPLICABLES SUR TOUTES LES ZONES DE LA CONCESSION AEROPORTUAIRE .....</b>	<b>4</b>
<b>1. POLITIQUE QUALITE – SECURITE – SURETE – ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>5</b>
<b>2. PRESCRIPTIONS GENERALES SECURITE ET ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>6</b>
2.1. Autorités.....	6
2.2. Mise en danger.....	6
2.3. Coordination de la sécurité.....	6
2.4. Formation et information du personnel .....	7
2.5. Protection collective et signalisation .....	7
2.6. Propreté de l’opération ou du chantier .....	8
2.7. Hygiène et santé de l’opération ou du chantier.....	8
2.8. Livraison de chantier.....	8
2.9. Pollution atmosphérique / odeurs et poussières .....	9
2.10. Nuisances sonores .....	9
2.11. Produits chimiques.....	10
2.12. Produits chimiques CMR et dangereux pour l’environnement.....	10
2.13. Déversement de produits / pollution de sol .....	10
2.14. Incidents, accidents et pollutions.....	10
2.15. Clôture du chantier ou zone de travaux .....	11
<b>3. PRESCRIPTIONS SECURITE.....</b>	<b>11</b>
3.1. Documents de références .....	12
3.2. Personnels intervenants .....	13
3.3. Interventions, risques et mesures de prévention particulières.....	14
<b>4. PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>18</b>
4.1. Utilisation et consommation d’eau.....	18
4.2. Envol des poussières.....	19
4.3. Rejets d’effluents dans les réseaux .....	19
4.4. Utilisation et consommation d’énergie .....	20
4.5. Gestion et élimination des déchets .....	20
4.6. Pollution du sol.....	21
4.7. Pollution atmosphérique.....	21
<b>B. PRESCRIPTIONS SECURITE PARTICULIERES APPLICABLES DANS LES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC .....</b>	<b>22</b>
1. DEFINITION .....	23
2. SECURITE DU PLUBLIC, PERIMETRE DE CHANTIER .....	23
3. STOCKAGE .....	24
4. SYSTEME DE SECURITE INCENDIE.....	24
5. PREVENTION DU RISQUE INCENDIE.....	24

<b>C. PRESCRIPTIONS SECURITE PARTICULIERES APPLICABLES AUX INTERVENTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC ET DE MANOEUVRE .....</b>	<b>25</b>
1. PRESCRIPTIONS GENERALES.....	26
2. EQUIPEMENTS DE PROTECTIONS INDIVIDUELLES OBLIGATOIRES.....	26
2.1. Visibilité des personnes.....	26
2.2. Protections auditives.....	26
3. CIRCULATION SUR L'AIRES DE TRAFIC .....	27
3.1. Limitation de vitesse .....	27
3.2. Limitation du Stationnement.....	27
3.3. Autorisation de conduite TRA .....	27
4. CIRCULATION SUR L'AIRES DE MANOEUVRE .....	27
4.1. Équipements des véhicules .....	28
4.2. Limitation de Vitesse .....	28
4.3. Stationnement.....	28
4.4. Autorisation de conduite MAN.....	28
4.5. Notion d'accompagnement.....	28
4.6. La Radio .....	28
4.7. Notions de servitude .....	29
4.8. Conditions météo .....	29
5. LES DANGERS AUTOUR DE L'AVION.....	30
5.1. Marquages au sol .....	30
5.2. Priorité.....	31
5.3. Périmètre de sécurité collision .....	31
5.4. Périmètre de sécurité incendie .....	31
5.5. Zone de souffle et d'aspiration .....	32
6. MESURES DE PREVENTION CONTRE TOUT ENVOL D'OBJET ET MATERIEL...32	
7. AUTRES POINTS SPECIFIQUES .....	33
7.1. Clôtures périmétriques.....	33
7.2. Animaux .....	33
<b>D. SUIVI ET CONTROLE DES PRESTATIONS DE SERVICES, TRAVAUX &amp; OPERATIONS REALISEES PAR LES ENTREPRISES EXTERIEURES.....</b>	<b>34</b>
1. MODALITES DU SUIVI ET DU CONTROLE DES PRESTATIONS.....	35
2. SUITES DONNEES AUX CONSTATS .....	36
3. PENALITES ET RUPTURE DE CONTRAT .....	37
4. EN CAS DE DIFFICULTES .....	38
<b>ANNEXES.....</b>	<b>40</b>

**A. REGLES GENERALES SECURITE & ENVIRONNEMENT  
APPLICABLES SUR TOUTES LES ZONES DE LA CONCESSION  
AEROPORTUAIRE**

## 1. POLITIQUE QUALITE – SECURITE – SURETE – ENVIRONNEMENT

Depuis 2005, la Société AÉROPORT TOULOUSE-BLAGNAC (SATB) détient une triple certification Qualité, Sécurité, Environnement correspondant aux référentiels internationaux, ISO 9001 (Qualité), OHSAS 18001(Sécurité) et ISO 14001 (Environnement) et s'est engagée dans une démarche active de prévention sécurité et de protection de l'environnement.

Par ailleurs, dans le cadre de la certification des aérodromes, la SATB a mis en place un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) conformément à l'arrêté du 30 novembre 2006.

***L'Aéroport Toulouse Blagnac est engagé dans de nombreux projets et de profondes mutations orientant ses choix pour l'avenir.***

↳ ***Dans ce contexte, la politique QSSE contribue à l'orientation du plan stratégique de l'entreprise.***

↳ ***Cette politique se fonde sur un socle d'engagements permanents, dans le cadre de notre Système de Management Intégré, qui doit être au cœur de nos actions.***

↳ ***A court terme, elle s'articule autour d'objectifs annuels qui éclairent son champ d'action.***

### ***● La politique QSSE contribue à l'orientation du plan stratégique de l'entreprise***

L'Ambition de figurer parmi les aéroports régionaux de référence en Europe montre bien notre volonté de consolider la nouvelle société autour de ses Raisons d'être et de promouvoir nos Valeurs ; celles-ci devront être le socle naturel pour y parvenir.

*Extrait de nos Raisons d'être :*

*« Assurer sans faille nos missions régaliennes »*

*Extrait de nos Valeurs :*

*« Le sens du client, l'esprit d'équipe, l'orientation performance et résultat, la sécurité et la sûreté »*

Renforcer nos engagements de service, optimiser le processus traitement passager et mettre le développement durable au cœur de notre croissance sont autant d'axes de travail qui ont été identifiés au cours de l'élaboration de la nouvelle stratégie. Toutes ces orientations sont établies en concertation avec les actionnaires et les collaborateurs, qui ont à se prononcer sur leur bien-fondé

### ***● Notre politique se fonde sur un socle d'engagements permanents au cœur de nos actions***

↳ Prévenir, évaluer et maîtriser les risques en veillant à être en conformité avec la réglementation et les autres exigences en matière de sécurité aéroportuaire et santé au travail, sûreté, environnement et qualité ;

↳ Être à l'écoute et prendre en compte les attentes de l'ensemble de nos clients et partenaires ;

↳ Mettre en place les moyens humains et matériels nécessaires pour répondre aux besoins ainsi que les indicateurs permettant d'apprécier l'amélioration de nos activités et services ;

↳ Communiquer aussi bien en interne qu'en externe sur les actions conduites et les résultats obtenus ;

↳ Définir des objectifs annuels afin d'améliorer nos performances, prendre en compte et anticiper l'évolution de notre contexte.

Dans le cadre de cette politique, toute entreprise intervenant sur la zone aéroportuaire, pour des travaux, services, prestations, ou en tant que fournisseurs ou sous-traitants de ces intervenants, doit se conformer aux règles décrites dans ce fascicule.

**Chaque entreprise est entièrement responsable de l'identification, de l'analyse, et de la prévention de ses risques propres et de la mise en place, de la connaissance ainsi que de l'application par son personnel des règles d'hygiène et de sécurité (article R.4511 du code du travail).**

La SATB assure, sauf cas particuliers précisés dans les documents de consultations et/ou de coordination, la coordination générale et en particulier des mesures de prévention liées aux opérations réalisées en coactivité. Au titre de cette coopération, la SATB peut alerter l'entreprise extérieure lorsqu'elle a connaissance d'un danger grave concernant un des salariés de cette entreprise ou de ses sous-traitants ainsi que les organismes de prévention (inspection du travail, CARSAT...)

## 2. PRESCRIPTIONS GENERALES SECURITE ET ENVIRONNEMENT

### 2.1. Autorités

Le responsable de chaque entreprise extérieure assurera l'autorité effective et le contrôle des activités exercées par ses salariés et ses sous-traitants sur site ou, à défaut, donnera délégation à un agent qualifié, notamment pour se conformer en son nom aux prescriptions du code du travail en matière de santé et de sécurité au travail. Cette délégation formelle sera communiquée à la SATB : à défaut le signataire de documents en lien avec la sécurité de l'intervention sera réputé délégataire.

### 2.2. Mise en danger

**En cas de danger ou accident causé par l'entreprise extérieure ou l'un de ses sous-traitants, la SATB se réserve le droit de faire interrompre immédiatement l'opération. Ceci ne pourra être motif à retard ou pénalités à l'encontre de la SATB.**

**Aucun recours ne pourra être introduit contre la SATB en vertu du présent document. Tous les dommages ou préjudices subis par la SATB à la suite de non-observations des règles énumérées dans ce fascicule et dans les documents de coordination et de celles résultant de la législation en matière d'hygiène et de sécurité notamment, seront à la charge de l'entreprise extérieure.**

### 2.3. Coordination de la sécurité

L'entreprise doit également se soumettre, de même que ses sous-traitants, aux règles de coordination de la sécurité définies sur la plate-forme aéroportuaire par la SATB et ses représentants.

Toute opération doit se faire dans le respect de la réglementation des règles d'hygiène, de sécurité et du droit du travail en vigueur.

La SATB édite un livret sécurité rassemblant les consignes sécurité générales propres à l'aéroport Toulouse Blagnac. Il est à disposition au Poste de Premiers Secours (Aérogare Blagnac II, RDC, hall B). En outre, la SATB demande aux intervenants de respecter les règles décrites ci-dessous, pour réduire les risques, les nuisances et l'impact des opérations.

#### **2.4. Formation et information du personnel**

**L'entreprise titulaire du contrat devra transmettre à son personnel, à ses sous-traitants, fournisseurs et locatiers, les instructions du présent fascicule et s'assurer de leur application tout au long de ses missions.**

Elle s'engage également à faire connaître, sur le lieu même de l'opération à l'ensemble de ses salariés qu'elle affecte à l'intervention, les règles de coordination définies avec la SATB et ses représentants, les dangers spécifiques auxquels ils sont exposés et les mesures prises pour les prévenir sous un format intelligible par tous (langue et niveau d'alphabétisation).

La SATB pourra contrôler à tout moment que ceci a été réalisé, notamment en interrogeant les salariés concernés.

L'accès à certaines zones et la réalisation de certaines activités peuvent requérir des formations et habilitations spécifiques : l'employeur est responsable de leur planification. (Recyclage inclus)

#### **2.5. Protection collective et signalisation**

L'entreprise devra baliser la zone de travail pour éliminer les risques de coactivité entre son personnel et toutes personnes extérieures à l'intervention.

**La fourniture (sauf cas particulier énoncé au point 3.3.1 de ce document), la mise en place, le déplacement éventuel, le maintien en place et en état pendant toute la durée des travaux, et l'enlèvement en fin de travaux, de tous les dispositifs de balisage et de sécurité provisoires et définitifs seront réalisés par les soins et à la charge de l'entreprise.**

Lorsque nécessaire, une signalisation supplémentaire sera apposée pour informer du danger ou des mesures de prévention à respecter et indiquera les cheminements et accès provisoires qui devront être suivis par les usagers et personnels.

Toutes les dispositions seront prises pour limiter les risques lorsque le chantier est laissé sans surveillance (balisage périmétrique clos, équipements sécurisés, tranchées et regards protégés, etc...).

L'entreprise s'assurera à tout moment de l'absence de projection de matière, de risque de chute de hauteur, de chute de plain pieds, d'objets ou matériels dangereux accessibles. L'entreprise s'assurera également de l'absence d'impact des travaux sur les réseaux.

Les interventions sans protection au-dessus d'un espace de circulation ou zone de travail sont interdites.

## **2.6. Propreté de l'opération ou du chantier**

L'entreprise s'engage à tenir les lieux d'intervention propres et à stocker les matériels et matières premières afin d'éviter tout risque pour le personnel, le public, les véhicules ou les aéronefs.

L'entreprise devra s'assurer quotidiennement de laisser les zones de travail (chantier ou lieux) et les voiries propres et dégagées.

L'entreprise devra avoir les moyens nécessaires pour nettoyer les zones salies.

Les produits liquides et les équipements susceptibles de fuir seront systématiquement stockés sur rétention. (Cf. partie A point 2.11)

L'entreprise évitera toute détérioration des plantations et arbres. Si nécessaire, les plantations existantes devront être protégées par l'entreprise.

## **2.7. Hygiène et santé de l'opération ou du chantier**

Si l'importance des chantiers ou des opérations le justifie, l'entreprise devra prendre les dispositions utiles pour assurer l'hygiène la santé et la sécurité des personnes et des installations sur la base de vie créée, notamment par l'établissement des réseaux de voirie, d'alimentation en eau potable et d'assainissement.

Les vérifications périodiques réglementaires des équipements et installations de la base de vie (alimentation eau potable...) sont à la charge de l'entreprise sauf mention contraire explicite dans le contrat.

## **2.8. Livraison de chantier**

Sauf mentions explicites contraires fixées au contrat ou dans les documents de coordination, l'ensemble des livraisons inhérentes aux opérations/travaux/chantiers ayant lieu dans l'aérogare et en périphérie directe devront s'effectuer :

- Pour la zone côté ville :

Au niveau du parking professionnel sur la zone de livraison prévue à cet effet. Des monte-charges sont à disposition au sous-sol du Hall D pour pouvoir accéder aux différents niveaux de l'aérogare de la zone côté ville.



Des dispositifs de manutention de charges complémentaires pourront être nécessaires selon les lieux de livraison, ceux-ci seront à la charge de l'entreprise.

- Pour la zone côté pistes :

Au niveau du parking professionnel sur la zone de livraison prévue à cet effet. Pour le passage de la livraison en zone d'accès contrôlée, un poste d'inspection filtrage est présent au sous-sol du Hall D.

Depuis le portail C ou le PARIF DAC, attention, toute livraison qui ne pourra pas être inspectée filtrée à l'aide des équipements radioscopiques fera l'objet d'une fouille manuelle (ouverture des colis).

Les livraisons devant s'effectuer impérativement sur des voiries exploitées (rue des arrivées, viaduc, voie ENT, zone de tri bagages...) seront soumises à accord préalable du chargé d'affaires de la SATB concerné et devront être à caractère exceptionnels. L'entreprise devra assurer la sécurité du public pendant le cheminement de la livraison jusqu'à sa zone de réception notamment en mettant à disposition des moyens humains et de manutention appropriés. La surveillance physique des abords de la zone de livraison devra être assurée par l'entreprise. **Dans le cas où la livraison peut provoquer des risques spécifiques pour le public, la livraison devra être opérée en dehors des heures d'exploitation de l'aérogare (23h00 à 04h00).**

Attention à la limitation de gabarit, le passage par la voie de service ENT en zone côté pistes est limité en hauteur en dessous des pré-passerelles. Respecter les limitations de hauteur signalées.

Les moyens de manutention sont à la charge de l'entreprise extérieure.

## **2.9. Pollution atmosphérique / odeurs et poussières**

L'entreprise devra empêcher les pollutions atmosphériques ou les gênes respiratoires de toutes natures liées à l'intervention telles que la poussière ou l'utilisation de produits nocifs ou irritants. Dans le cas contraire, elle coordonnera l'intervention avec la SATB avant le début de l'intervention.

L'utilisation de produits fortement odorants, même non dangereux doit être signalée. La mise en œuvre de produits toxiques est soumise impérativement à autorisation préalable de la SATB. (Cf. partie A points 2.11 et 2.12)

## **2.10. Nuisances sonores**

Par défaut les travaux bruyants et gênant l'exploitation et la qualité de service de l'aérogare seront réalisés de nuit après autorisation de la SATB et réalisation des démarches administratives nécessaires par l'entreprise intervenante. Des dérogations pourront être octroyées par la SATB après examen du dossier selon la durée et la localisation de l'intervention.

## 2.11. Produits chimiques

L'entreprise précisera la nature et la quantité des produits chimiques qui seront mis en œuvre ou stockés sur l'aéroport Toulouse Blagnac pendant l'opération ou le chantier. Elle respectera les zones de stockage qui lui seront désignées.

Tout stockage de liquides dangereux à l'intérieur ou à l'extérieur de l'aérogare se fera en respectant les prescriptions de la Fiche de Données de Sécurité (FDS). Cette FDS doit être à disposition sur le lieu de stockage des produits.

Le stockage de produits dangereux se fera sur rétention, en respectant les contraintes de compatibilité et sera limité à la consommation quotidienne. Si des moyens particuliers d'intervention sont nécessaires, l'entreprise devra les prévoir.

Les produits seront facilement identifiables par un étiquetage conforme à la réglementation en vigueur.

Les bouteilles de gaz seront stockées à l'extérieur et arrimées ou stockées dans un rack conformément aux pratiques de sécurité usuelles. Elles seront manipulées avec précaution.

## 2.12. Produits chimiques CMR et dangereux pour l'environnement

**L'entreprise ne devra pas utiliser de produit Cancérogène Mutagène Reprotoxique (CMR) ou dangereux pour l'environnement, sauf si l'entreprise peut justifier qu'il n'existe pas de produit de remplacement. Une autorisation de la SATB formelle devra être obtenue avant la mise en œuvre de tels produits.**

## 2.13. Déversement de produits / pollution de sol

Toute pollution du fait d'un déversement de produit sur le sol ou d'un rejet non autorisé dans les réseaux est de l'entière responsabilité de l'entreprise. Celle-ci sera alors redevable des coûts induits (traitement, dépollution etc...)

L'entreprise mettra à disposition en début de toutes opérations, tous les moyens d'intervention pour traiter, éviter la propagation de la pollution (absorbants, obturateur de réseaux...) et remettre en état le site.

Le déversement dans le réseau SATB est soumis à autorisation préalable.

## 2.14. Incidents, accidents et pollutions

Pour les opérations soumises à une mission de Coordination de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS), le coordonnateur devra afficher une consigne « En cas d'accident » mentionnant les numéros des secours en au moins deux points du chantier (*Voir annexe V pour exemple de consigne*). Les numéros mentionnés sur cette affiche seront identifiés et validés par le chargé d'affaires du chantier de la Direction Technique de la SATB en accord avec le Service Sécurité. Selon le type de chantier (ampleur, durée, localisation...) le numéro des secours externes ou le numéro du Service Poste de Premiers Secours (SPPS) de l'aéroport sera transmis.

**Pour tous les autres travaux, il conviendra d'alerter le SPPS en cas d'incendie, d'incident ou d'accident (dégât matériel, physique, pollution...) :**

- **Depuis les secteurs MAN et TRA via la radio des véhicules**
- **Depuis tout autre endroit via un téléphone au 05 61 42 45 45 ou au 45 45 depuis un poste interne**

La responsabilité et les coûts inhérents aux pollutions, dégradations et au non-respect des prescriptions énoncées seront imputés à l'entreprise.

## **2.15. Clôture du chantier ou zone de travaux**

En fin de journée ou en cas d'arrêt temporaire des opérations, le chantier ou la zone de travaux sera mis en sécurité et la permanence de la signalétique contrôlée.

A la clôture du chantier, l'entreprise extérieure s'assurera :

- De l'absence de dangers résiduels
- De la remise en état de la zone
- De l'élimination des déchets, matériaux et matériels.

En cas de non-respect de ce point, la SATB refacturera à l'entreprise extérieure l'intégralité des opérations de remédiation réalisées et pourra en complément appliquer les pénalités prévues au point 3 de la partie D, de ce présent document.

## **3. PRESCRIPTIONS SECURITE**

Les entreprises effectuant des travaux sur la zone aéroportuaire sont susceptibles d'être contrôlées par les services en charge de la prévention des risques sur l'aéroport Toulouse Blagnac.

Celles-ci devront être en mesure de présenter un document justifiant de leur légitimité à intervenir sur le site et le cas échéant du permis de feu en cas d'intervention par points chauds. En cas de non présentation d'un des documents de référence ci-après, les interventions pourront être suspendues dans l'attente de régularisation.

### 3.1. Documents de références

#### 3.1.1. Permis de travail

Sauf cas particulier dans le cadre de certains chantiers sous coordination SPS, le permis de travail doit être rédigé avant toute intervention réalisée par une entreprise extérieure sur la concession aéroportuaire. Il est délivré par les chargés d'affaires de la Direction Technique de la SATB.

Ce document récapitule les dispositions prises pour la sécurité de l'opération. Il permet entre autre à l'entreprise de repérer les lieux et de prendre connaissance des consignes et conditions particulières d'accès à la zone d'intervention.

Le permis de travail peut être complémentaire d'un Plan de Prévention formel établi en référence aux articles R4512-6 à R4512-16 du code du travail. Sauf cas particulier il est indispensable pour l'obtention d'un permis feu. (cf. plan de prévention et permis feu)

#### 3.1.2. Protocole de sécurité (arrêté du 26/04/1996)

Le Service Sécurité de la SATB rédige un protocole de sécurité pour les opérations de chargement et/ou déchargement en collaboration avec les entreprises effectuant ce type d'opération. Le protocole de sécurité comprend toutes les indications et informations utiles à l'évaluation des risques de toute nature générés par l'opération et les mesures de prévention et de sécurité qui doivent être observées à chacune des phases de sa réalisation. Ce protocole de sécurité est établi dans le cadre d'un échange entre les employeurs concernés ou leurs représentants, préalablement à la réalisation de l'opération.

#### 3.1.3. Plan de prévention (Articles R4512-6 à R4512-16 du code du travail)

Le Service Sécurité de la SATB rédige un plan de prévention annuel ou occasionnel en collaboration avec les entreprises extérieures. Les employeurs procèdent en commun à une analyse des risques pouvant résulter de l'interférence entre leurs activités, les installations et les matériels. Lorsque ces risques existent, les employeurs arrêtent d'un commun accord, avant le début des travaux le plan de prévention définissant les mesures qui doivent être prises par chaque entreprise en vue de prévenir ces risques.

##### Champs d'application du plan de prévention :

- Entreprises extérieures effectuant un nombre total d'heures de travail prévisible égal au moins à quatre cents heures de travail sur une année
- Entreprises extérieures effectuant des travaux dangereux quelle que soit la durée prévisible de l'opération. La liste des travaux dangereux est définie par l'arrêté du 19 mars 1993 et complétée des travaux suivant sur le site aéroportuaire :
  - Intervention sur les aires de mouvement avion
  - Intervention avec risque de coactivité avec le public et/ou usagers

Il est de la responsabilité du titulaire du contrat d'informer la SATB de tous travaux dangereux nécessitant un plan de prévention (Arrêté du 19 mars 1993).

### 3.1.4. Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS)

Une coordination en matière de sécurité et de santé est organisée pour tout chantier de bâtiment ou de génie civil où sont appelés à intervenir plusieurs travailleurs indépendants ou entreprises, entreprises sous-traitantes incluses, aux fins de prévenir les risques de coactivité résultant de leurs interventions simultanées ou successives pendant les phases de conception et de réalisation de l'ouvrage. Dans ce cas l'entreprise devra rédiger un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) suivant les conditions de réalisation définies dans les articles R4532-56 à R4532-74. Celui-ci sera validé par le Coordonnateur en charge de la coordination sécurité sur le chantier.

La SATB peut décider d'initier une mission SPS en lieu et place d'un plan de prévention lorsqu'il estime que la nature des risques le justifie.

### 3.1.5. Permis de feu

Toutes les interventions par points chauds sur la concession aéroportuaire doivent faire l'objet d'un permis de feu dont la validité ne peut excéder une journée (sauf dérogation du Service Sécurité).

#### Définition d'un point chaud :

- Une flamme nue (soudage, travaux d'étanchéité...)
- Des étincelles (meulage, tronçonnage, perçage...)
- Une source de chaleur (lampe à gaz...)

Le permis de feu est délivré par le Service de Poste de Premiers Secours (SPPS) ou du Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA). Il permet l'analyse des risques liés à l'opération et la prévention des dangers d'incendie ou d'explosion.

Avant le début de l'intervention par point chaud (Meulage, découpe, soudure...) prévenir le SPPS au 05 61 42 45 46.

## 3.2. Personnels intervenants

L'employeur de l'entreprise extérieure est responsable de la mise à disposition pour son personnel de l'ensemble des équipements de protection individuelle et le cas échéant collective prévus par les documents précédemment cités et nécessaires pour se protéger contre les risques engendrés par leur activité sur le site (Garde de corps provisoire, gilet rétro-réfléchissant, chaussures de sécurité, harnais, casque, etc...).

L'employeur affectera des personnes compétentes, formées et possédant les habilitations nécessaires pour les tâches à exécuter (habilitation électrique, autorisation de conduite, formation travail en hauteur, etc...). Ces documents seront mis à disposition et pourront être contrôlés par la SATB.

### 3.3. Interventions, risques et mesures de prévention particulières

#### 3.3.1. Balisage des interventions temporaires dans l'aérogare

Les employeurs des entreprises extérieures travaillant à l'année sur la plateforme, devront fournir à leurs personnels le matériel pour baliser la zone de travail et ainsi interdire l'accès à toute personne étrangère à l'intervention. Le type de matériel et le positionnement devront être validés par le chargé d'affaires de la SATB. Ces équipements doivent être en bon état, propre et d'apparence correcte.

Les entreprises intervenant occasionnellement pourront se faire prêter du matériel de balisage par la SATB. Ces équipements sont à disposition pour les interventions s'effectuant à l'intérieur de l'aérogare et pour une durée d'une semaine maximum, au magasin du bâtiment Technique n°27 entre 8h et 16h. Toute dégradation (vol, perte...) sera refacturée à l'entreprise.

L'entreprise devra assurer pendant toute la durée des travaux le bon maintien du matériel de balisage.

#### 3.3.2. Conformité des équipements et des matériels

L'employeur de l'entreprise extérieure devra à tout moment pouvoir prouver la conformité des équipements de travail utilisés.

L'entreprise sera à jour des vérifications périodiques réglementaires obligatoires de tous les équipements et matériels utilisés.

En cas de prêt de matériel par la SATB, les prescriptions d'entretien, de maintenance et de contrôle seront fixées dans les documents de coordination.

#### 3.3.3. Travail Isolé

Article R4512-13 du Code du travail : *Lorsque l'opération est réalisée de nuit ou dans un lieu isolé ou à un moment où l'activité de l'entreprise utilisatrice est interrompue, le chef de l'entreprise extérieure intéressé prend les mesures nécessaires pour qu'aucun travailleur ne travaille isolément en un point où il ne pourrait être secouru à bref délai en cas d'accident.*

Chaque société est donc tenue, de s'assurer qu'aucune personne ne travaille isolée au sens du code du travail et de mettre en place les mesures de prévention appropriées.

Afin de limiter le délai d'intervention des secours en cas d'accident ou de malaise, la SATB peut mettre à disposition des équipements de protection du travailleur isolé de type talkie-walkie pour des interventions ponctuelles et non répétée dans le temps. Les modalités de prêt seront alors exposées à l'entreprise extérieure par le Chargé d'affaires de la SATB ou du Service Sécurité lors de la rédaction des documents de sécurité. (Permis de travail ou plan de prévention)

Toute dégradation de ces appareils (vol, perte...) sera refacturée à l'entreprise.

### 3.3.4. Travaux électriques

Les personnes affectées à des travaux d'ordre électrique devront être habilitées conformément au Code du Travail et à la Norme NF C 18-510 et équipées d'équipements de protection en adéquation avec l'opération effectuée. Les interventions ne pourront être réalisées qu'en possession d'une habilitation appropriée.

Toute intervention sur l'installation électrique doit avoir préalablement été autorisée par le service technique de la SATB qui vérifiera notamment :

- La neutralisation énergétique de la zone concernée
- La continuité électrique pour les zones hors travaux.

Toute intervention sur les installations de la SATB se fera hors tension. Sauf dérogation spécifique prévue au plan de prévention une consignation électrique préalable sera demandée auprès du service technique de la SATB (05-34-61-83-83) qui la réalisera en présence du chargé de travaux de l'entreprise extérieure en ayant fait la demande. Le principe de double consignation est en vigueur sur le site Aéroport Toulouse Blagnac, de ce fait le chargé de travaux de l'entreprise extérieure devra posséder son propre cadenas.

L'entreprise devra prévenir ce même service pour signaler la fin des opérations. La déconsignation s'effectuera alors par le service technique de la SATB en présence du chargé de travaux de l'entreprise extérieure.

**Toute perte d'exploitation liée à la non demande d'une consignation ou déconsignation sera facturée à l'entreprise.**

Les interventions sur les réseaux électriques du balisage aéronautique, sont très spécifiques et nécessitent une coordination poussée en amont de l'intervention. Certaines procédures internes de la SATB sont à respecter. Le chargé de travaux de l'entreprise extérieure devra obligatoirement se rapprocher du Chargé d'affaires de la Direction Technique de la SATB pour en connaître les modalités. Sauf accord et mesures de prévention spécifiques précisées par la SATB, aucune intervention ne devra être effectuée dans les regards de balisage aéronautique en présence de câbles avec connecteurs sans consignation préalable de ces réseaux électriques.

Les armoires, coffrets, tableaux électriques, mis en place par l'entreprise contractante du contrat fermeront à clef et seront maintenus fermés pendant la durée du chantier. Ils posséderont un degré de protection minimum IP 447. Les prises de courant seront protégées par des dispositifs différentiels de 30 mA.

Chaque entreprise a pour obligation de ne brancher que du matériel conforme aux normes en vigueur et en bon état dont, les caractéristiques de tension et de puissance sont compatibles avec celles du courant délivré.

Les outils électroportatifs seront adaptés aux conditions dans lesquelles ils doivent être utilisés. Ils seront conformes à la norme NFC 75-100. Les baladeuses seront conformes à la Norme NFC 71008.

D'une façon générale, le matériel utilisé sera de type professionnel, en particulier les prises et enrouleurs.



Toute modification d'installation, déplacement de coffret ou d'armoire électrique, d'installation de matériel complémentaire, sera obligatoirement déclarée au donneur d'ordre.

Les travaux ou aménagement ayant lieu dans un bâtiment existant devront faire l'objet avant leur démarrage de la dépose et de l'évacuation de tous les équipements non réutilisés ou non reconnectés (câblages, supports, divers équipements...), des branchements temporaires (coffret de chantier) du fait des travaux réalisés.

L'entreprise devra fournir tous les plans de recollement et à défaut ceux-ci seront réalisés à leur frais.

### 3.3.5. Intervention à proximité de réseaux : DICT

Afin de réduire les dommages causés aux réseaux lors des travaux effectués dans leur voisinage et de prévenir les conséquences sur la sécurité des personnes, les dispositions prévues par le Code de l'Environnement et en particulier les décrets 2011-1241 du 05/10/2011 et 2012-970 du 20/08/2012 doivent être respectés.

Entre autres modalités, l'exécutant des travaux devra adresser une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) auprès de chacun des exploitants. Le Chargé d'affaires de la Direction Technique de la SATB devra être informé des réponses obtenues.

### 3.3.6. Intervention sur le réseau eau potable

En prévention des chutes de débit et de pression sur le réseau, toute opération nécessitant une intervention sur le réseau eau potable devra avoir fait l'objet d'un accord préalable du Chargé d'affaires de la SATB.

A ce titre, sauf cas particulier pour les interventions urgentes, l'entreprise devra informer le chargé d'affaires de la SATB au minima un mois avant l'intervention.

A la fin de chaque intervention, l'entreprise en charge des travaux devra procéder à une désinfection et vérifier l'étanchéité de la zone concernée. Les résultats devront être conformes aux normes de potabilité en vigueur. A défaut, l'entreprise mettra en œuvre les mesures compensatoires nécessaires.

### 3.3.7. Intervention dans le réseau eau pluviales (Réseau visitable)

En prévention des risques associés à l'intervention dans les réseaux eaux pluviales (noyade, asphyxie...), toute opération nécessitant une intervention dans le réseau eaux pluviales devra avoir fait l'objet d'un accord préalable du chargé d'affaires de la SATB.

A ce titre, sauf cas particulier pour les interventions urgentes, l'entreprise devra informer le chargé d'affaires de la SATB au minimum 15 jours avant l'intervention.



### 3.3.8. Intervention dans la zone sécurisée DCV-IFBS

Toute personne travaillant dans la zone sécurisée DCV-IFBS devra avoir reçu avant toute intervention une formation d'accès en sécurité dans cette zone. Celle-ci sera dispensée par une personne habilitée de l'aéroport, une attestation de formation sera alors délivrée par l'Aéroport Toulouse Blagnac dont un exemplaire sera envoyé par le Service Sécurité à l'employeur de la personne formée.

Cette formation doit être renouvelée tous les 6 mois sauf disposition particulière précisée au plan de prévention. Le contrôle et le suivi des formations ainsi que l'organisation des recyclages en relation avec l'aéroport sont de la responsabilité de l'employeur. En aucun cas, la SATB ne pourra être tenue responsable pour défaut de formation ou recyclage en cas d'accident dans la zone.

Les personnes effectuant des travaux en hauteur dans la zone devront avoir pris connaissance au préalable des consignes de sécurité et des plans associés. L'employeur aura la responsabilité de mettre en œuvre les moyens et compétences nécessaires à l'exécution des travaux en sécurité.

L'évolution des technologies ou des risques peut nécessiter une mise à jour de la formation, le cas échéant en invalidant sans délai la validité de celle-ci. A ce titre, la SATB alertera les employeurs concernés de la nécessité de mise à jour de la formation.

Une personne non formée pourra travailler dans la zone à la seule condition d'être accompagnée en permanence par une personne formée.

### 3.3.9. Amiante

Conformément à la réglementation, la SATB diffuse et tient à disposition des entreprises extérieures exécutant des travaux dans les bâtiments de la zone aéroportuaire, le Dossier Technique Amiante (DTA) et les rapports de contrôle. (Décret du 13/09/2001).

Avant toute sollicitation de matériaux amiantés le Service Sécurité SATB devra être prévenu et le DTA consulté par les entreprises extérieures.

Quel que soit le type d'intervention sur l'amiante, les intervenants devront disposer d'une formation spécifique amiante conformément à la réglementation en vigueur.

- Référence réglementation :  
Arrêté du 22 décembre 2009  
Arrêté du 23 mai 2011

### 3.3.10. Intervention en hauteur (Toiture, lignes de vie, points d'ancrages...)

Les interventions en hauteur faisant partie de la liste des travaux dangereux définie par l'arrêté du 19 mars 1993, un plan de prévention devra obligatoirement être réalisé avant les interventions de ce type. Les moyens de prévention existants et les mesures spécifiques à respecter seront alors présentés à l'entreprise intervenante lors de la réalisation de celui-ci.

### 3.3.11. Intervention sur les voiries côté ville

Les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac sont fixées par un arrêté préfectoral. Pour effectuer des travaux sur la partie accessible au public, des arrêtés de circulation temporaires valables pendant la durée des travaux pourront être nécessaires. En effet selon les interventions et travaux effectués sur la voirie, des déviations et des restrictions des flux automobiles et piétons pourront être envisagées. Le cas échéant ces modifications devront être validées par la SATB qui fera au besoin une demande d'arrêté préfectoral temporaire de circulation. Pour cela, au moins 3 mois avant le démarrage des travaux concernés, il devra lui être présenté :

- La nature des travaux
- La durée et le phasage de leur déroulement, les DESC (Dossier d'Exploitation Sous Chantier), etc...
- Les impacts connus, envisagés et potentiels de ces travaux sur la circulation
- Les mesures palliatives mises en place

Ces propositions seront discutées avec les parties prenantes afin d'arrêter les conditions des travaux.

Dans tous les cas, une attention particulière sera portée sur la continuité et le maintien de la circulation automobile et le cheminement piétonnier. L'entreprise extérieure en charge de l'intervention devra privilégier les solutions les moins impactantes pour la fluidité des passagers de l'aéroport.

## **4. PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENT**

### 4.1. Utilisation et consommation d'eau

L'entreprise fournira à la SATB une évaluation de ses besoins en eau (qualité, quantité) en précisant ses différentes utilisations (process, arrosage contre envol de poussière, lavage, ...).

L'entreprise suivra ses consommations et remettra en fin de mission au chargé d'affaires de la SATB un bilan.

L'entreprise devra s'approvisionner en eau à l'endroit désigné par la SATB. L'eau pluviale traitée par la station de traitement des eaux pluviales ou les puits seront à utiliser en priorité. En dernier ressort et sur accord SATB, l'eau potable pourra être utilisée.

En fonction de l'ampleur de l'opération, la SATB pourra demander à la charge de l'entreprise d'installer des compteurs spécifiques pour suivre sa consommation d'eau.

L'utilisation des poteaux incendie comme point d'approvisionnement est strictement interdit sauf dérogation expressément validée par la SATB.

## 4.2. Envol des poussières

Si l'entreprise doit agir pour des raisons de sécurité contre l'envol de poussières par aspersion d'eau, l'entreprise évitera d'utiliser de l'eau potable.

Le point d'approvisionnement en eau lui sera précisé par la SATB et devra être respecté.

## 4.3. Rejets d'effluents dans les réseaux

**La SATB doit respecter des seuils de qualité pour les eaux pluviales et les eaux usées. Toutes les opérations engendrant des rejets dans les EP ou EU devront faire l'objet d'une autorisation de la SATB.**

### 4.3.1. Rejets dans les réseaux d'eaux pluviales

Les rejets d'effluents ne devront pas être effectués dans le réseau pluvial sans avoir été préalablement traités. Le titulaire du contrat proposera des solutions efficaces et adaptées.

Plus particulièrement :

- Lorsque des bétonneuses, centrales ou bennes béton sont présentes sur le site, les rejets de laitance dans les réseaux d'eaux pluviales ou usées sont strictement interdits. Il est indispensable d'interposer des bacs de décantation efficaces avant tout rejet, notamment lors du nettoyage des matériels.
- Lors de l'utilisation d'huile de décoffrage, l'entreprise proposera si possible une huile biodégradable (végétale), limitera la quantité utilisée au m<sup>2</sup> et mettra en œuvre des dispositifs de récupération efficace.
- Lors d'évacuation d'eau de pluie pompée, ces eaux seront décantées avant rejet.

Le nettoyage des engins est interdit en dehors des dispositions spécifiques prises par les documents de coordination.

### 4.3.2. Eaux usées

Il est strictement interdit de rejeter dans les réseaux d'eaux usées tout produit ou eau de rinçage et lavage de matériel.

Ne sont autorisés que les rejets issus des vestiaires et sanitaires.

#### 4.4. Utilisation et consommation d'énergie

L'entreprise fournira à la SATB une évaluation de ses besoins en énergie en précisant ses différentes utilisations. L'entreprise suivra ses consommations et un bilan sera fait en fin d'opération.

L'entreprise devra s'approvisionner en énergie à l'endroit désigné par la SATB.

En fonction de l'ampleur de l'opération, la SATB pourra demander à l'entreprise d'installer des compteurs spécifiques pour suivre la consommation d'énergie.

#### 4.5. Gestion et élimination des déchets

En cas de défaut, la SATB se réserve le droit de faire procéder à l'évacuation des déchets et au nettoyage des ouvrages par une entreprise tierce au frais de l'entrepreneur.

##### 4.5.1. Élimination des déchets

Tous les déchets, dangereux et non dangereux, générés sur l'opération seront intégralement acheminés et traités à l'extérieur du site aéroportuaire dans les filières adaptées et agréées.

Le titulaire du contrat n'est pas autorisé à utiliser la déchetterie interne de l'aéroport « Point Vert » située en zone réservée pour faire éliminer les déchets produits pendant les opérations.

##### 4.5.2. Tri des déchets

Le titulaire du contrat devra au maximum trier les déchets à la source, pour optimiser la valorisation des différentes matières. Au minimum, le tri devra séparer les déchets dangereux, les déchets inertes et les déchets banals.

Les bennes à déchets, fournies par l'entreprise seront protégées contre les envols de déchets (couvercles, filet, grillage...etc.).

Les filières de traitement ou de recyclage seront proposées et validées par la SATB.

##### 4.5.3. Traçabilité

L'entreprise tiendra à disposition de la SATB un registre chronologique de la production, de l'expédition et du traitement de ces déchets.

L'entreprise fournira, en fin d'opération, un bilan des déchets générés par nature, quantité, type de valorisation et destination, ainsi que l'ensemble des justificatifs de traitement (bons, factures, ...etc.).

Il pourra être demandé à l'entreprise de fournir des bordereaux de suivi de déchets (BSD) pour tous déchets (même non dangereux) dans le cas particulier de certains chantiers ou opérations, pour lesquels la SATB souhaite vérifier la traçabilité du traitement.

#### 4.5.4. Déchets dangereux

Dans le cadre du traitement de déchets dangereux (défini aux articles R 541-7 à R 541-11 du Code de l'environnement), le titulaire devra fournir :

- Certificat d'acceptation préalable (CAP) : L'entreprise fournira le CAP numéroté, délivré par le centre de traitement, garantissant les meilleures conditions techniques et économiques de traitement, de recyclage ou de valorisation.
- Bordereau de suivi de déchets dangereux (BSD) : Pour tout enlèvement de déchets dangereux, l'entreprise remplira un BSD, conformément à la réglementation en vigueur. L'entreprise restituera à la SATB, tous les bordereaux de suivi (originaux) et leurs feuillets complémentaires dûment complétés et signés, dans les délais définis par la réglementation.
- Agréments et autorisations : L'entreprise transmettra les copies des agréments et autorisations du/des transporteur(s), ainsi que des filières de traitement de ces déchets.

#### 4.6. Pollution du sol

L'entreprise devra prendre toutes les dispositions pour éviter les déversements de substances sur le sol susceptibles d'entraîner des pollutions du sol et de la nappe phréatique, notamment au niveau du stockage ou de l'utilisation de produits, d'huile de décoffrage, du stockage de déchets, ...etc.

L'entreprise devra fournir les absorbants nécessaires ou les moyens de dépollution adéquats. L'entreprise est responsable de l'évacuation des produits absorbants souillés conformément à la réglementation déchet en vigueur et aux prescriptions environnementales précisées dans ce document.

L'entreprise devra garantir la qualité des remblais apportés sur le site, lorsqu'il y en a et fournir les certificats d'analyse.

A défaut de constat préalable, l'entreprise sera tenue pour responsable des pollutions constatées in fine sur l'emprise de ses travaux.

#### 4.7. Pollution atmosphérique

L'entreprise sera vigilante à limiter les pollutions atmosphériques de toutes natures. Le brûlage est interdit.

**B. PRESCRIPTIONS SECURITE PARTICULIERES APPLICABLES  
DANS LES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC**

## 1. DEFINITION

Le terme Etablissement Recevant du Public (ERP), défini à l'article R123-2 du Code de la construction et de l'habitation, désigne en droit français les lieux publics ou privés accueillant des clients ou des utilisateurs autres que les employés (salariés ou fonctionnaires), qui sont, eux, protégés par les règles relatives à la santé et sécurité au travail.

Cela regroupe un très grand nombre d'établissements comme les cinémas, théâtres, magasins (de l'échoppe à la grande surface), bibliothèques, écoles, universités, hôtels, restaurants, hôpitaux... que ce soient des structures fixes ou provisoires (chapiteau, structures gonflables).

Sur la plate-forme aéroportuaire de Blagnac, 4 bâtiments sont classés ERP :

- B01 : Aérogare d'aviation d'Affaires
- B05 : Aérogare commerciale
- B60 : Parking Silo I (Parking P1)
- B61 : Bâtiment La Passerelle en rez de jardin (Niveau -1) et rez de chaussée.
- B73 : Parking Silo II

**Pour information c'est près de 7 millions de passagers qui transitent à l'Aéroport de Toulouse Blagnac chaque année, notre mission est d'assurer leur sécurité au quotidien.**

## 2. SECURITE DU PUBLIC, PERIMETRE DE CHANTIER

Les prescriptions sécurité et environnement mentionnés dans ce document aux points 2, 3 et 4 de la partie A sont applicables aux ERP.

**D'une manière générale toute intervention dans un ERP devra faire l'objet d'une attention particulière et accrue vis-à-vis du risque de coactivité avec le public.**

Les entreprises effectuant des petits travaux, des interventions de maintenance ou de courtes durées dans les ERP devront se conformer aux points 2.5 et/ou 3.3.1 de la partie A de ce présent document.

Les chantiers de plus grande ampleur (durée plus conséquente, périmètre d'intervention plus large, impact sur une circulation du public laissée en activité...) pourront faire l'objet d'un isolement complet avec des cloisons de chantier en 19 mm équipées d'une serrure sur organigramme. Le cas échéant, les spécifications techniques des palissades à mettre en place par l'entreprise seront communiquées par le chargé d'affaires de la SATB.

### 3. STOCKAGE

Le stockage de produits et matériels dans l'ERP sera limité à l'utilisation quotidienne. Sauf accord préalable de la SATB tous les équipements devront être évacués chaque soir.

Il est interdit de stocker des produits inflammables ou explosifs tels que des bouteilles de gaz dans l'ERP.

Sauf autorisation préalable par le Service Sécurité ATB, il est formellement interdit de charger des équipements sur batterie à l'intérieur de l'aérogare.

### 4. SYSTEME DE SECURITE INCENDIE

L'Aéroport Toulouse Blagnac est équipé de détection incendie, celle-ci pourra si nécessaire être isolée ou déposée le temps de l'intervention ou du chantier. Ceci sera défini dans les documents de coordination. L'entreprise devra veiller à sa remise en service après travaux et devra mentionner sur le registre sécurité toute modification.

Toutes interventions sur des organes de sécurité doivent être notifiées sur le registre sécurité présent au Poste de Premiers Secours (RDC Hall B)

### 5. PREVENTION DU RISQUE INCENDIE

Toutes les mesures seront prises par l'entreprise extérieure pour prévenir les risques incendie liés à son activité. Toute intervention par point chaud devra préalablement faire l'objet d'une demande d'un permis de feu (*Cf. Partie A point 3.1.5 Permis de feu*)

De manière générale, l'entreprise devra respecter les règles de sécurité ci-après afin d'empêcher tout départ de feu ou d'en limiter les effets :

- Laissez les accès libre aux équipements de sécurité incendie
- N'encombrez pas les issues de secours
- Ne bloquez pas la fermeture des portes coupe-feu
- Conservez votre zone de chantier propre et bien rangée
- Veillez à l'évacuation quotidienne des déchets
- Interdiction de fumer dans les ERP
- Ne laissez pas des appareils électriques sous tension près de matières combustibles
- Ne surchargez pas les prises de courant, évitez l'utilisation de rallonges et de multiprises
- Ne bricolez pas les installations électriques



**C. PRESCRIPTIONS SECURITE PARTICULIERES APPLICABLES  
AUX INTERVENTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC ET DE  
MANOEUVRE**

## 1. PRESCRIPTIONS GENERALES

Conformément à l'arrêté du 19/04/11 relatif au SGS :

- Toute intervention sur les aires de mouvement (Secteurs fonctionnels TRA et MAN) doit faire l'objet au préalable d'une Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéronautique (AISA). Cette évaluation est menée par le chargé d'affaires ATB. Le prestataire s'engage à respecter les mesures de réduction de risques et de coordination avec d'autres intervenants éventuels.
- Le personnel de l'entreprise s'engage à notifier tout événement qu'il juge susceptible d'avoir des incidences significatives soit immédiatement auprès du CEP au 05 61 42 45 05 ou à posteriori auprès du chargé d'affaires ATB.
- Toute intervention sur l'aire de mouvement avion nécessite une programmation hebdomadaire par le Service Escale afin de constituer la compilation des travaux pour chaque semaine et ainsi établir un plan de phasage qui devra être respecté par l'entreprise.

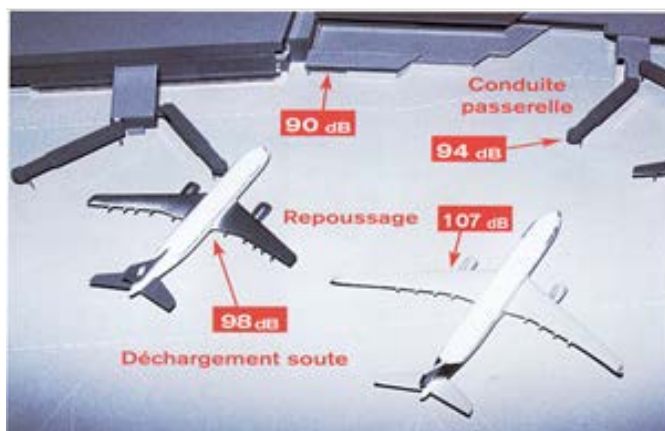
## 2. EQUIPEMENTS DE PROTECTIONS INDIVIDUELLES OBLIGATOIRES

### 2.1. Visibilité des personnes

Les chasubles ou vêtements haute visibilité de classe II ou III sont obligatoires quelle que soit l'activité. Leur fourniture est à la charge de l'entreprise extérieure.

### 2.2. Protections auditives

Afin de respecter le code du travail (Art R4434-7) **les protections individuelles auditives sont obligatoires sur les aires de trafic TRA et de manœuvre MAN.**



(Données à titre indicatives)



### 3. CIRCULATION SUR L'AIRE DE TRAFIC

Les aires de Trafic comprennent les aires de stationnement avions Blagnac 1, Blagnac 2, et Darse. (*Voir plan en annexe I*)

#### 3.1. Limitation de vitesse

- à 5km sur la zone manutention bagages (B)
- à 25 km sur l'aire de trafic (TRA)
- à 40 km sur la route d'entretien (ENT)

#### 3.2. Limitation du Stationnement

Le stationnement se fait uniquement sur les emplacements prévus à cet effet. Toutes les autres zones sont interdites au stationnement notamment sous les ailes des avions et au niveau de la zone d'évolution des passerelles.

La dépose de matériel est interdite en dehors des zones désignées.

#### 3.3. Autorisation de conduite TRA

L'autorisation de conduite aire de trafic est obligatoire pour circuler en véhicule sur la zone TRA. Pour cela, les intervenants doivent passer un examen auprès d'un formateur agréé. Cet examen valide la partie théorique et pratique portant sur les règles de sécurité coté piste.

La formation est assurée sur simple demande par la SATB. L'autorisation est délivrée après réussite du test.

### 4. CIRCULATION SUR L'AIRE DE MANOEUVRE

L'aire de Manœuvre comprend les pistes, les taxiways et les routes de service. (*Voir plan en annexe I*)

L'aire de manœuvre d'un aérodrome est un domaine sur lequel les aéronefs sont amenés à circuler, décoller et atterrir en conformité avec les exigences du Règlement de la Circulation Aérienne (RCA).

Parallèlement aux aéronefs, l'aire de manœuvre est aussi empruntée par d'autres véhicules (Maintenance, pompiers, véhicules de piste, tractages ....).

**Sauf dans les zones de chantier délimitées ou pour des raisons d'intervention prévues et organisées, la circulation à pied est interdite sur les secteurs MAN et TRA.**

#### 4.1. Équipements des véhicules

Sont obligatoires pour les véhicules :

- Les gyrophares
- Les Moyens radios (principal et secours)
- Les bandes rétro-réfléchissantes sur véhicules
- Un logo d'identification

#### 4.2. Limitation de Vitesse

Elle est de 50 km/h sur les voies de circulation. Les portes des véhicules doivent obligatoirement être fermées.

#### 4.3. Stationnement

Tout stationnement est interdit sur l'aire de manœuvre. Ne jamais abandonner le véhicule même en cas de panne et prévenez immédiatement le contrôleur SNA sur la fréquence via la radio portable.

#### 4.4. Autorisation de conduite MAN

Les conducteurs amenés à circuler sur l'aire de manœuvre doivent suivre une formation sur les exigences réglementaires relatives à cette aire.

Pour toute demande d'autorisation de conduite, s'adresser au chargé d'affaires SATB.

#### 4.5. Notion d'accompagnement

Sans autorisation MAN, l'accompagnement par un conducteur habilité est obligatoire. Les conducteurs devront impérativement se conformer aux ordres de l'accompagnant.

La circulation sur l'aire de manœuvre sans autorisation est passible de sanctions administratives et pénales.

#### 4.6. La Radio

L'utilisation de la radio est soumise à une formation et à une autorisation du service de la navigation aérienne (SNA). Tout déplacement est subordonné à une autorisation radio de la Tour de Contrôle.

La sécurité commence par de bons échanges radio avec le contrôleur Tour. (*Alphabet aéronautique, radio et phraséologie en Annexe III pour exemple*)

#### 4.7. Notions de servitude

Il existe différentes servitudes aéronautiques permettant de protéger les installations et infrastructures indispensables (piste, équipement de radio navigations, météo ...). Tout déplacement doit se faire dans le respect de ces servitudes.

Exemple pour une piste :

(Voir plan en annexe II)

Si un point d'arrêt est franchi, la piste correspondante est alors « occupée ». S'il n'y a pas eu d'autorisation pour pénétrer sur la piste, le véhicule est en incursion de piste, ce qui engage gravement la sécurité du trafic aérien et la responsabilité du conducteur.



#### 4.8. Conditions météo

##### 4.8.1. Généralités

Avant tout déplacement, il faut prendre connaissance de la météo et des procédures en cours auprès du chargé d'affaires de la SATB, du Superviseur Pistes ou de la météo.

En cas de vent fort des précautions particulières afin d'éviter tout envol intempestif vers des zones en activité devront être prises. Celles-ci seront communiquées lors de la réalisation de l'AISA. De la même manière, certaines conditions telles que les orages, la neige etc. feront l'objet de consignes spécifiques.

##### 4.8.2. Conditions de mauvaise visibilité : LVP Low Visibility Procedure

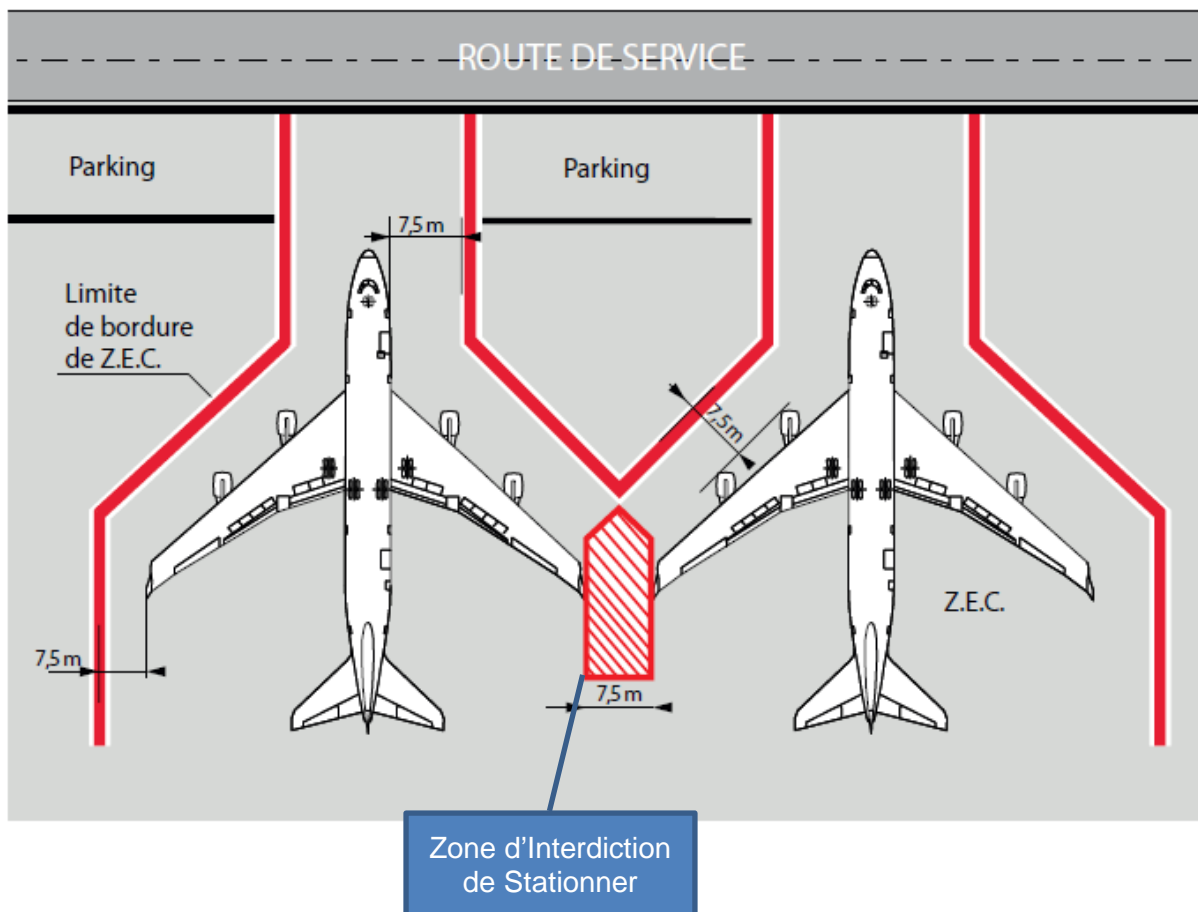
Si le Service de la Navigation Aérienne décide d'exploiter l'Aéroport Toulouse Blagnac en condition LVP, l'ensemble des véhicules et personnels présent sur les aires de mouvement avions devra être évacué. Toute activité et circulation devront cesser. Dans certains cas prévus et mentionnés au moment de la réalisation de l'AISA (Cf. Partie C point 1), une sécurisation de la zone de chantier pourra être demandée avant son évacuation (exemple sécurisation des fouilles, fermeture des accès chantier...).

## 5. LES DANGERS AUTOUR DE L'AVION

### 5.1. Marquages au sol

Ils sont conformes aux recommandations ITAC (Instructions Techniques des Aéroports Civils).

La ligne de marquage au sol de la zone d'Evolution Contrôlée (ZEC) autour de l'avion marque la limite du poste de stationnement vis à vis des matériels et des véhicules de piste. Elle n'est franchissable qu'après l'arrêt des moteurs de l'avion et sur autorisation de l'assistant ou de la compagnie. L'espace représenté par la ZEC doit être libre de tout obstacle au départ et à l'arrivée de l'avion. Il est recommandé de ne laisser aucun véhicule ou matériel dans la ZEC même en présence d'un aéronef en day-stop, notamment en raison des risques de rafales de vent. Le personnel, les véhicules et matériels gravitant autour d'un avion en escale ne doivent pas dépasser les limites de la ZEC.



La ligne de sécurité matérialise la limite entre l'aire de manœuvre et l'aire de trafic dans laquelle doit se trouver la totalité de l'avion en stationnement. Aucun aéronef ou véhicule ne doit franchir cette limite pour pénétrer sur l'aire de manœuvre, sans l'autorisation de la tour de contrôle.

## 5.2. Priorité

La priorité de circulation est due :

- Aux avions même tractés ou repoussés
- Aux véhicules de secours
- Aux véhicules de déneigement
- Aux piétons y compris passagers
- Aux véhicules circulant sur les voies de service lorsque vous quittez un poste de stationnement avion ou une zone de tri bagages
- Aux bus quittant leur stationnement avec passagers à bord

## 5.3. Périmètre de sécurité collision

La collision est le risque principal rencontré par un avion sur l'aire de trafic. Aussi, une zone dite « périmètre de sécurité avion » a été définie. Il s'agit d'un polygone qui enveloppe extérieurement l'avion à une distance de 5 mètres des extrémités de l'aéronef.

Autour de ce périmètre ou dans ce périmètre, la circulation se fait dans le sens des aiguilles d'une montre. Les véhicules doivent rouler au pas et contrôler sans cesse la distance qui les sépare de l'avion.



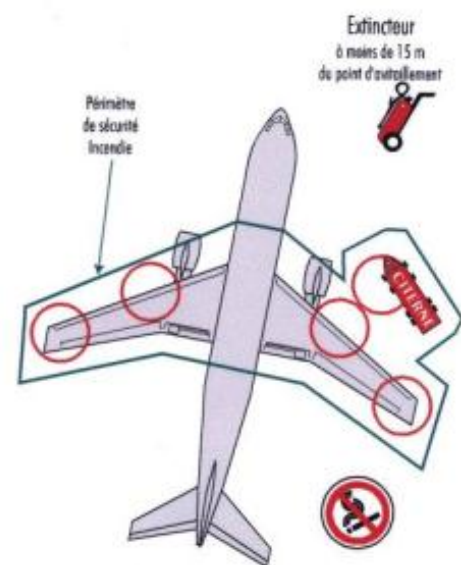
## 5.4. Périmètre de sécurité incendie

Le périmètre de sécurité « incendie » délimite la zone dangereuse enveloppant à une distance de trois mètres, les réservoirs, conduits d'avitaillement et citernes des véhicules aviateurs.

Seuls les personnes et le matériel des sociétés d'avitaillement sont autorisés à pénétrer dans ce périmètre. La trajectoire de dégagement des véhicules aviateurs doit être libre. Il est interdit de rouler sur les flexibles d'avitaillement.

Les agents ne doivent pas laisser traîner directement sur le sol tout objet susceptible de provoquer des étincelles (échelle, chaîne, escabeau...).

Pour information le point éclair du carburant le + utilisé est de 38°C et la température de la chaussée est fréquemment supérieure à 38°C en période estivale.



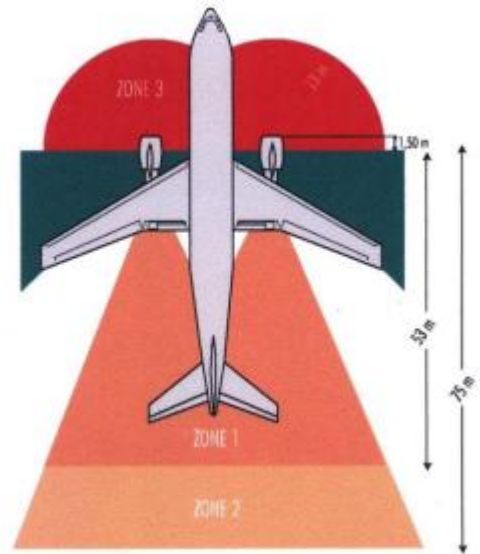


## 5.5. Zone de souffle et d'aspiration

Lorsque les moteurs fonctionnent, ne pas rentrer dans les zones d'aspiration et de souffle.

Rappel : le fonctionnement au sol des feux anticollisions annonce qu'au moins un moteur fonctionne ou que son démarrage est imminent.

- Aspiration des réacteurs : la distance de sécurité est de 15 mètres minimum
- Souffle : la distance de sécurité est équivalente à 2 fois la longueur de l'avion
- Aspiration des hélices : une hélice en rotation est peu visible. Une hélice est silencieuse surtout après l'arrêt du moteur. Toujours attendre l'arrêt complet des hélices et les contourner même à l'arrêt.



- Zone d'aspiration
- Zone neutre
- Zone de souffle
- Zone de souffle

**ORDRE DE GRANDEUR DES ZONES DE SOUFFLE ET D'ASPIRATION POUR UN AIRBUS A300 B**

Lors des manœuvres d'arrivée et de départ d'un avion sur un poste de stationnement voisin, les agents doivent :

- Cesser toutes opérations qui risqueraient de les déséquilibrer
- Ecarter tout objet ou véhicule des zones d'aspiration et de souffle,
- Stopper le flux des passagers.

## 6. MESURES DE PREVENTION CONTRE TOUT ENVOL D'OBJET ET MATERIEL

**Les zones de chantier doivent être dans un état de propreté irréprochable. Tous les matériaux et équipements susceptibles de s'envoler doivent être sécurisés. Aucun déchet (sac poubelle, plastique, palette,) ou outil/matériel ne doit être abandonné.**

Par vent fort, l'envol des déchets abandonnés met en péril la sécurité des avions. Tout déchet ou gravât, écrasé, ingéré ou heurté par un avion, peut causer des dommages à l'appareil tel que l'explosion d'un réacteur.





Le 25 juillet 2000, le Concorde s'écrase sur un hôtel provoquant la mort de 113 personnes. L'accident fait suite à une collision entre le pneu avant droit du train gauche et une lamelle métallique présente sur la piste.

Ci-après un échantillon d'objet courant pouvant être dangereux pour les aéronefs :



## 7. AUTRES POINTS SPECIFIQUES

### 7.1. Clôtures périmétriques

En aucun cas, l'enceinte périphérique de l'aéroport ne doit être dégradée. Son ouverture est proscrite sans autorisation préalable spécifique des autorités compétentes et de la SATB.

### 7.2. Animaux

Il est interdit de faire pénétrer des animaux sur l'aérodrome même s'ils ne sont pas en liberté ou d'y favoriser, de quelque manière que ce soit, le développement ou l'implantation d'animaux.

La présence anormale d'animaux doit être immédiatement portée à connaissance de la SATB.

**D. SUIVI ET CONTROLE DES PRESTATIONS DE SERVICES,  
TRAVAUX & OPERATIONS REALISEES PAR LES ENTREPRISES  
EXTERIEURES**

## 1. MODALITES DU SUIVI ET DU CONTROLE DES PRESTATIONS

Le chargé d'affaires ou un représentant du service sécurité et/ou environnement de la SATB peuvent effectuer à tout moment et sans préavis une ou plusieurs visites de contrôle au cours de l'intervention de l'entreprise.

Au cours de la visite, ils sont susceptibles de faire des constats concernant notamment :

- Le respect des règles sécurité et environnement transmis au travers de ce document et des documents liés (plans de prévention, consignes spécifiques, etc...)
- L'anticipation des risques sécurité et environnement par les entreprises (démarche proactive)
- La coactivité avec d'autres entreprises ou public
- Les situations dangereuses ou pollutions éventuelles.

Les missions SPS peuvent également être contrôlées.

Par ailleurs, la SATB prendra en compte toute anomalie ou incident qui lui serait signalé, par ses représentants mais aussi par des tiers. Les constats relevant des points précédents qui seraient confirmés par l'analyse a posteriori des faits relatés seront pris en compte dans le cadre du suivi et du contrôle de prestation.

Dans le cas où l'entreprise extérieure s'opposerait à ce contrôle ou ne fournirait pas délibérément les éléments nécessaires à la bonne exécution, la SATB se réserve le droit d'interrompre sans délai l'opération et de demander à l'entreprise extérieure de quitter l'Aéroport Toulouse Blagnac. Les frais de remise en état, d'évacuation du matériel et matériaux seraient alors imputés à l'entreprise extérieure. Ceci ne pourra être motif à pénalités ou retard de la part de l'entreprise extérieure. L'exclusion peut être temporaire ou définitive, concerner la raison sociale elle-même ou des individus en particuliers.

## 2. SUITES DONNEES AUX CONSTATS

Si une situation présentant des risques graves pour la sécurité ou l'environnement est constatée, le chantier ou l'intervention en cours pourra être arrêté par un représentant de la SATB et pourra faire l'objet d'une information auprès de l'Inspection du Travail et des organismes de Prévention.

**Tout manquement pouvant entraîner l'attribution de points de pénalités (Cf. § suivant) pourra donner lieu à la suspension du chantier ou de l'intervention, dans l'attente de régularisation par l'entreprise et sans que celle-ci ne puisse opposer une quelconque réclamation à la SATB, et notamment une majoration de prix.**

Les manquements relevés seront communiqués à l'entreprise concernée et au coordonnateur SPS (si l'intervention est couverte par une mission SPS). Ceux-ci devront être levés dans les plus brefs délais et les dispositions prises communiquées par écrit au Coordonnateur SPS et/ou du chargé d'affaires de la SATB. Le coordonnateur SPS et/ou un représentant de la SATB accepteront ou non la levée de la non-conformité et le cas échéant de la reprise de l'intervention.

Les coûts de réparation des dégradations éventuelles, causées du fait de l'entreprise extérieure, de ses préposés ou de ceux de ces sous-traitants lui seront imputés.

### 3. PENALITES ET RUPTURE DE CONTRAT

En fonction des manquements relevés, la SATB attribuera des pénalités aux entreprises concernées suivant les tableaux ci-dessous :

<b>MANQUEMENTS RELEVES</b> <i>(Liste non exhaustive)</i>	<b>POINTS ATTRIBUES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Méconnaissance des consignes d'urgence en vigueur sur l'aéroport par le personnel ou l'encadrement (N° urgence par exemple).</li> <li>• Documents demandés non remis, BSD, FDS, Bilan déchets...</li> <li>• Stockage non autorisé.</li> </ul>	<b>1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gêne importante vis-à-vis du public ou usagers (bruit, poussières, fumée, dégagement olfactif fort).</li> <li>• Absence de kit de dépollution / de moyens d'intervention si risque spécifique</li> <li>• Mauvais état de propreté, chantier non rangé, fuite d'eau...</li> <li>• Livraison sur voirie non autorisée.</li> </ul>	<b>2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personnel intervenant sans formation, habilitation ou autorisation de conduite obligatoire.</li> <li>• Non présentation des vérifications périodiques obligatoires des équipements.</li> <li>• Stockage de déchets ou de produits non conformes (absence de rétention...).</li> <li>• Déversement non autorisé / pollution</li> <li>• Intervention zone côté piste sans vêtement haute visibilité porté.</li> <li>• Non-respect de mesures de prévention propre à l'intervention.</li> <li>• Chantier clôturé ne répondant pas aux exigences du point 2.15 de la Partie A</li> </ul>	<b>3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervention engagée avant établissement des documents de références sécurité obligatoires. (Permis de travail, plan de prévention, PPSPS...)</li> <li>• Déclaration de sous-traitance non portée à connaissance de la SATB.</li> <li>• Non-respect des règles de consignation/déconsignation électrique.</li> <li>• Méconnaissance par l'encadrement des mesures de sécurité propres à l'intervention.</li> <li>• Equipement de protection collective absent (garde-corps, blindage de fouille, ...).</li> <li>• Coactivité avec le public et usagers non maîtrisée (balisage chantier inefficace, travaux en superposition, déviation de piéton non identifiée, inexistante ou incohérente). Chantier laissé sans surveillance ou accessible au public.</li> <li>• Travaux par points chauds réalisés sans permis de feu.</li> <li>• Non-respect des consignes de l'accompagnant ou travail en dehors de la zone chantier et des heures autorisées pour les interventions côté piste. (Non-respect du plan de phasage)</li> <li>• Non-respect d'une consigne lié à la sécurité aéronautique.</li> <li>• Oubli ou perte d'un FOD*(Cf. Lexique) en Zone côté Piste</li> <li>• Utilisation de produits CMR sans autorisation.</li> </ul>	<b>6</b>

VALEUR DU POINT	PENALITES ASSOCIEES
1	Pénalité financière de 1/1000 par point du montant hors taxes du marché, avec un minimum fixé à 100 € et un maximum fixé à 5 000 €.
Dès lors que le nombre total de point est supérieur à 12 sur la totalité de la durée écoulée du marché.	<p>La valeur du point est multipliée par 4, avec un minimum relevé à 500 € et un maximum fixé à 25000 €.</p> <p>La SATB se réserve la possibilité de résilier le contrat (ou marché) dans les conditions précisées par celui-ci.</p>

#### 4. EN CAS DE DIFFICULTES

Dans le cas où l'entreprise extérieure :

- Estimerait ne pas disposer des infrastructures ou documents nécessaires à la bonne exécution des dispositions ci-avant, des consignes particulières qui lui auraient été communiquées dans le cadre de son contrat ou des prescriptions des documents de coordination sécurité
- Constaterait une défaillance dans les mesures de prévention du ressort de la SATB
- Serait témoin d'une situation de danger grave et imminent.

Elle devra alerter sans délai le chargé d'affaires SATB ou, à défaut :

	Responsable Sécurité	Responsable Environnement	Cadre d'Astreinte Opérations
Téléphone	05 61 42 44 30	05 61 42 44 18	06 11 68 36 26
Mail	<a href="mailto:m.lebruchec@toulouse.aeroport.fr">m.lebruchec@toulouse.aeroport.fr</a>	<a href="mailto:a.julia@toulouse.aeroport.fr">a.julia@toulouse.aeroport.fr</a>	Sans objet



La nature et le détail de cette alerte seront confirmés par courrier avec accusé de réception à l'adresse suivante :

Aéroport de Toulouse Blagnac  
Service Sécurité  
Bâtiment La Passerelle  
BP90103  
31703 BLAGNAC CEDEX

**Pour toute question :**

- Service Sécurité : Chargé de prévention chantiers et partenaires  
Sylvain RUSCASSIE – 05 34 61 83 08  
[s.ruscassie@toulouse.aeroport.fr](mailto:s.ruscassie@toulouse.aeroport.fr)
- Service Environnement : Chargée du Management Environnement  
Maud HIGEL – 05 34 61 80 36  
[m.higel@toulouse.aeroport.fr](mailto:m.higel@toulouse.aeroport.fr)

# ANNEXES

I – PLAN DES AIRES DE TRAFIC ET AIRE DE MANŒUVRE

II – PLAN NOTION DE SERVITUDE

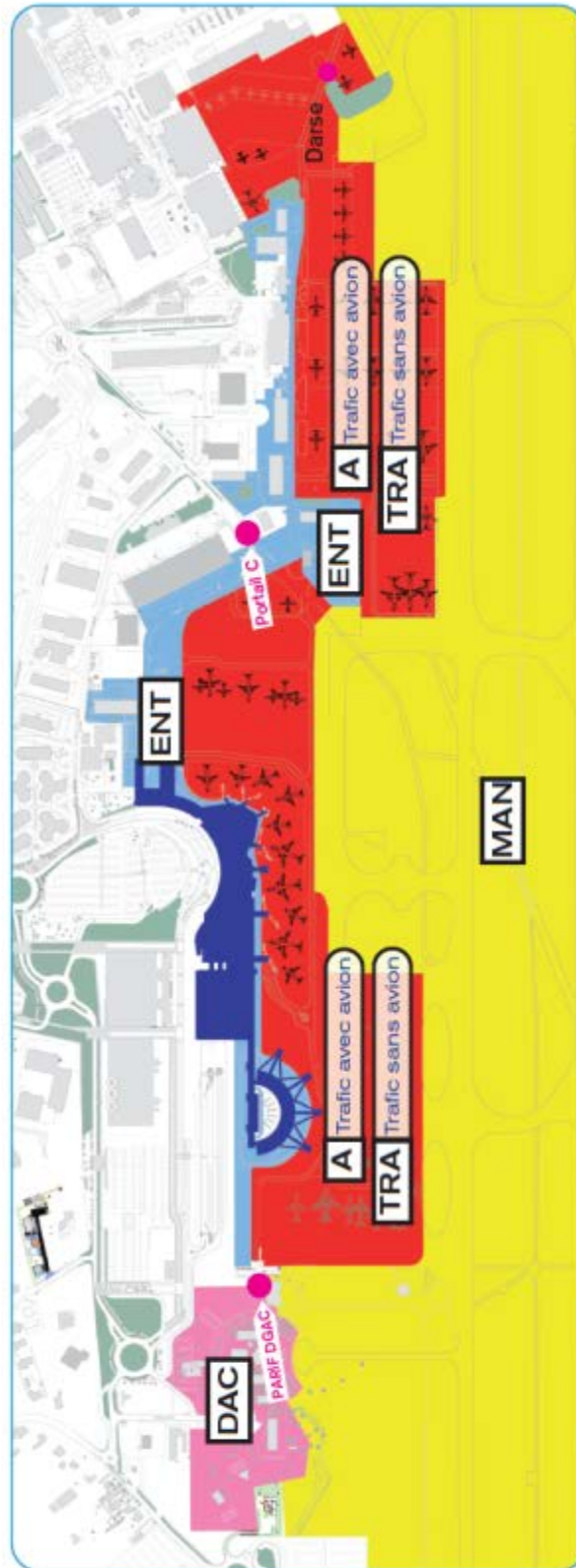
III - ALPHABET AERONAUTIQUE, RADIO ET PHRASEOLOGIE

IV – LEXIQUE

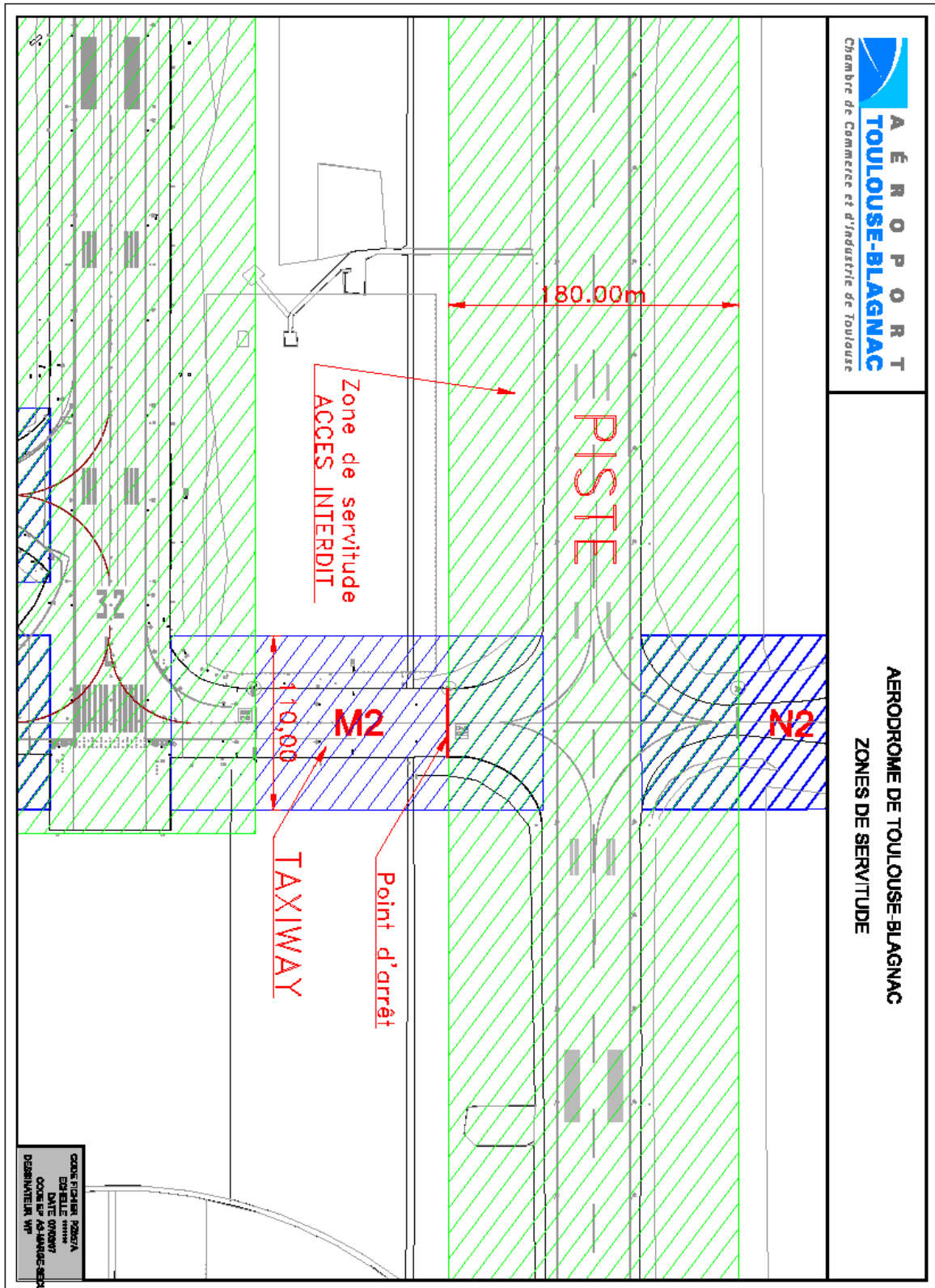
V – CONSIGNES EN CAS D'ACCIDENT



## I – PLAN DES AIRES DE TRAFIC ET AIRE DE MANŒUVRE



## II – PLAN NOTION DE SERVITUDE



### III – ALPHABET AERONAUTIQUE, RADIO ET PHRASEOLOGIE

#### Alphabet aéronautique

<b>A</b> ALPHA	<b>J</b> JULIETTE	<b>S</b> SIERRA
<b>B</b> BRAVO	<b>K</b> KILO	<b>T</b> TANGO
<b>C</b> CHARLIE	<b>L</b> LIMA	<b>U</b> UNIFORME
<b>D</b> DELTA	<b>M</b> MIKE	<b>V</b> VICTOR
<b>E</b> ECHO	<b>N</b> NOVEMBER	<b>W</b> WHISKY
<b>F</b> FOX	<b>O</b> OSCAR	<b>X</b> X-RAY
<b>G</b> GOLFE	<b>P</b> PAPA	<b>Y</b> YANKEE
<b>H</b> HOTEL	<b>Q</b> QUEBEC	<b>Z</b> ZOULOU
<b>I</b> INDIA	<b>R</b> ROMEO	

#### La radio et la phraséologie

Les fréquences à utiliser pour circuler en aire de manœuvre sont :

« **BLAGNAC SOL** » 121,9 sur les taxiways et routes de service

Fréquence utilisée par les avions sur leur poste de stationnement et sur les taxiways (voies de circulation), ainsi que par les véhicules autorisés (avec indicatif radio délivré par la DAC/SUD) lors d'un tractage par exemple, ou avant d'emprunter une route de service (sauf la route Sud avec veille 121.9 seulement).

« **BLAGNAC TOUR** » 118,1 sur les pistes

Lors d'une traversée ou remontée de piste, et uniquement sur instruction du contrôleur Sol de changer de fréquence.

« **ST MARTIN** » 121,825

Contact radio obligatoire sur le site géré par EADS (W20 à W60), en fin de route Sud ou après avoir traversé les pistes avec Blagnac Sol ou Blagnac Tour.

## IV – LEXIQUE

- BRIA : Bureau Régional d'Information et d'Assistance aux vols
- DAC : Direction Aviation Civile
- FOD : Foreign Object Débris (Tout objet, équipement, débris, déchet, matériaux oublié sur l'aire de mouvement)
- GTA : Gendarmerie des Transports Aériens
- LVP: Low Visibility Procedure (brouillard)
- PARIF : Poste d'Accès Routier Inspection Filtrage
- QFU : Sens d'atterrissage et de décollage sur une piste
- RWY : Runway (piste)
- SNA : Service de la Navigation Aérienne
- SSLIA : Service Sécurité de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs (Pompiers)
- TWY : taxiway (voie de circulation avion)

## CONSIGNE EN CAS D'ACCIDENT / D'INCENDIE



### Vous êtes témoin d'un accident ou incendie

Si possible faite intervenir un **S**auveteur **S**ecouriste du Travail



### Dans tous les cas, le secouriste ou le témoin

#### **PROTEGE :**

C'est reconnaître, sans s'exposer soi même les dangers persistants qui menacent la victime de l'accident et les autres personnes exposées.



### Le témoin ou le secouriste

#### **ALERTE OU FAIT ALERTER**

C'est transmettre aux moyens et aux personnes prévus dans l'organisation des secours, les informations nécessaires et suffisantes pour qu'ils puissent organiser leur intervention.

### Qui

→ Le **S**ervice **P**oste de **P**remier **S**ecours en composant depuis un téléphone le **05 61 42 45 45** (*Poste interne 45-45*)

→ Ou depuis l'aire de mouvement la **T**our de **C**ontrôle via **la radio sur la fréquence SOL 121.9**

→ Sur chantier Indépendant composer le **18** pour les pompiers extérieurs ou le **15** pour le SAMU

### **DANS LE MESSAGE D'ALERTE PRECISER :**

Le lieu de l'accident de l'incendie/ nom du chantier : \_\_\_\_\_

N° de bâtiment, zone d'intervention : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_\_

La nature de l'accident : *chute de hauteur, coupure...etc.*

Le nombre et l'état des victimes :

Décrire l'intervention du SST : *premiers soins, bouche à bouche...*

Fixer un point de rendez-vous et envoyer une personne au-devant des secours

**NE RACCROCHER JAMAIS LE PREMIER**

**ORGANISER SI POSSIBLE L'ACCES DES SECOURS SUR LE LIEU DE  
L'ACCIDENT AU PLUS PRES POSSIBLE DE LA VICTIME**