

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Blagnac, le 10/07/2018

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud

Décision n° 112 /D/DSAC/S/2018

Le Directeur de la sécurité de l'Aviation civile Sud

- Vu le code de l'aviation civile et plus particulièrement les articles R 213.1-4 et R.213-6 ;
- Vu l'arrêté préfectoral du 21 juin 2017 fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac ;

DECIDE

Article 1

Les mesures particulières d'application des règles générales relatives à la sécurité définies par l'arrêté préfectoral du 21 juin 2017 fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac sont précisées dans le document joint à la présente décision.

Article 2

La décision 98/D/2015 du 15 juin 2015 est abrogée.

Article 3

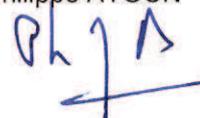
Les fonctionnaires de la direction départementale interdépartementale de la police aux frontières, les militaires de la gendarmerie nationale, les agents et fonctionnaires de la direction générale de l'aviation civile ainsi que les fonctionnaires des douanes, sont, dans leur domaine de compétence, chargés de l'application des dispositions contenues dans ce document.

Article 4

La présente décision et le document joint seront publiés au recueil des actes administratifs (RAA) de la préfecture de la Haute-Garonne.

Le directeur de la Sécurité de l'aviation civile Sud

Philippe AYOUN



Allée Saint Exupéry
BP 60100
31703 BLAGNAC
Tél : +33 (0) 5 67 22 90 00



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud

**MESURES PARTICULIERES D'APPLICATION
relatives à la sécurité**

de l'arrêté préfectoral en date du 21/06/2017

fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

version du 2018/07/10

TITRE I - CIRCULATION DES PERSONNES

I-1- PRESCRIPTIONS DIVERSES APPLICABLES A LA CIRCULATION DES PERSONNES

I-1.1 – DISPOSITIONS GENERALES

* Les piétons sont tenus de respecter la signalisation verticale et horizontale les concernant et d'emprunter les cheminements piétonniers lorsqu'ils existent et qu'ils sont praticables.

* Les piétons sont prioritaires sur les véhicules sur les cheminements piétonniers et sur les voies de circulation où la vitesse est limitée à 30km/h ou moins. Cette priorité ne s'applique pas sur les aires de trafic et de manœuvre.

I-1.2 – COTE VILLE

Les usagers doivent se conformer aux indications portées sur les différents panneaux installés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments ainsi qu'à la signalétique en place dans l'aérogare.

Il est interdit de laisser sans surveillance quelque objet ou matériel que ce soit côté ville

I-1.3- COTE PISTE

* Il est formellement interdit de fumer côté piste à l'exception des emplacements dédiés à cet effet et mentionnés sur le plan joint en annexe I au présent document.

* Il est interdit de laisser sans surveillance quelque objet ou matériel que ce soit sur les aires de mouvement (aires de trafic et aires de manœuvre),

* tout incident ou accident de personne et/ou de matériel sur l'aire de mouvement doit être porté à la connaissance de l'exploitant d'aérodrome dans le plus bref délai auprès du PCR et dans un délai de 72H au service en charge du Système de Gestion de la Sécurité : securite@toulouse.aeroport.fr

* Toute personne doit signaler sans délai sur la fréquence aéronautique ainsi qu'à l'exploitant de l'aérodrome (PCR) la présence d'animaux présentant un risque pour la sécurité des vols, d'un objet ou matériel abandonné sur les aires de mouvement (aires de trafic et aires de manœuvre),

* La justification de la présence de toute personne se trouvant en un point quelconque des aires de trafic peut toujours être exigée.

* Le port de vêtements rétro-réfléchissants haute visibilité classes 2 ou 3, conformes à la norme EN471, est obligatoire pour circuler sur les aires de trafic et de manœuvre, dans les zones de chargement et déchargement des bagages et sur la route de service en front des installations. Le port de protections auditives et de chaussures de sécurité est fortement recommandé.

* Les personnes autorisées et se déplaçant sur l'aire de mouvement doivent avoir reçu de leur employeur une formation relative aux risques inhérents aux activités et à la circulation en milieu aéroportuaire et doivent pouvoir en justifier à tout moment (attestation individuelle).

Sont exemptés de cette obligation, les agents des services de l'Etat en uniforme, les agents des services de secours et d'intervention (dont le SSLIA et le PPS de l'aérogare) ainsi que les personnes qu'ils seraient amenés à escorter sur demande expresse des services de l'Etat.

* Les personnes se déplaçant à pied sur les aires de trafic doivent :

- circuler à une distance suffisante d'un avion dont les feux anticollisions sont en marche,
- lorsqu'ils existent, suivre les cheminements destinés aux piétons et matérialisés au sol,
- ne pas couper la trajectoire d'un aéronef en mouvement et ne pas gêner sa manœuvre,
- ne pas circuler dans l'aire d'une passerelle en mouvement.

TITRE II - CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES COTE PISTE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

II-1.1 – GENERALITES

* La longueur de tout convoi de chariots, tracteurs compris, ne peut excéder 21 mètres, de façon à ce que soient limitées à une valeur acceptable les déviations de trajectoire au bout de l'attelage.

Cette longueur peut toutefois être portée à 25 mètres moyennant une dérogation accordée par l'exploitant d'aérodrome.

* L'exploitant d'aérodrome peut, de façon temporaire (chantiers par exemple) et après avis des services de l'Etat, modifier le sens de circulation et restreindre la vitesse en-deçà des limites autorisées fixées dans l'arrêté préfectoral de police.

II-1.2- TRAVAUX SUR L'AERODROME (CRITERES METEOROLOGIQUES)

A Toulouse-Blagnac, les procédures d'exploitation par faible visibilité appelées LVP (Low Visibility Procedures) sont mises en œuvre par le service de la navigation aérienne sud lorsque les valeurs de la visibilité horizontale et/ou du plafond deviennent inférieures ou égales aux seuils de déclenchement définis par ce service.

Quand l'aérodrome est mis en configuration LVP, les travaux sur l'aire de mouvement (= aires de trafic + aires de manœuvre) sont strictement interdits.

Les zones de travaux séparées de l'aire de mouvement par un dispositif imperméable aux véhicules, individus et animaux et accessibles via un cheminement n'interférant pas avec l'aire de mouvement ne sont pas soumises à ces restrictions.

Bien évidemment, les véhicules intervenant dans le cadre de travaux doivent en outre respecter les règles afférentes à la circulation sur les aires de trafic et de manœuvre, décrites dans les chapitres II et III suivants.

II-1.3 – PREVENTION DU PERIL ANIMALIER

Il est interdit de planter des végétaux ou de créer des points d'eau favorisant la présence d'animaux sauf autorisation de l'exploitant de l'aérodrome.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS SPECIALES RELATIVES

A LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT

SUR LES AIRES DE MANOEUVRE

ET LES ROUTES DE SERVICE ASSOCIEES.

II-2.1 - REGLES GENERALES

Toute personne évoluant sur l'aire de manœuvre doit avoir connaissance des consignes visant à limiter les risques sécurité pour lui, les autres opérateurs et les avions en suivant la formation théorique et pratique pour l'obtention de l'autorisation de conduire en aire de manœuvre. Elle doit pouvoir s'en justifier à tout moment (attestation individuelle). Ces connaissances doivent être mise à jour régulièrement et au minimum tous les 2 ans.

A défaut de l'autorisation de conduire, la personne sera accompagnée par une personne autorisée
Les piétons ne sont pas autorisés, sauf à proximité immédiate d'un véhicule ou dispositions spécifiques convenus avec l'exploitant aéroportuaire (ex : chantiers).

II-2.2 - CARACTERISTIQUES ET EQUIPEMENTS DES VEHICULES.

Les véhicules amenés à circuler sur l'aire de manœuvre et les routes de service associées doivent posséder les équipements et caractéristiques suivants:

* Equipements :

- gyrophare . Bleu pour les véhicules de police, de gendarmerie et de sécurité contre l'incendie.
 . Jaune ou orange pour tous les autres véhicules.
- équipement radio permettant d'établir un contact bilatéral avec les services de la circulation aérienne.
- équipement transpondeur validé par le SNA Sud permettant la localisation du véhicule dans le cadre de l'A-SMGCS niveau 2.
- feux vert et rouge à l'arrière commandés par le conducteur si le véhicule est destiné à assurer des convoys d'avions.

NB : Il appartient au conducteur de tout véhicule ou engin de s'assurer avant tout déplacement sur les pistes ou voies de circulation, du bon état de fonctionnement des équipements énumérés ci-dessus.

* Couleurs ou marques distinctives:

A l'exception des véhicules de sécurité contre l'incendie qui doivent être de couleur rouge et des véhicules de gendarmerie qui sont généralement de couleur bleue, les véhicules doivent répondre aux conditions suivantes :

- être de couleur jaune, orange ou blanche,
- pour les véhicules devant circuler sur les pistes, être dotés de bandes rétro réfléchissantes bicolores (rouge et blanc) de type homologué, ces bandes devant être apposées de chaque côté du véhicule ainsi que sur le toit.

Lorsque le véhicule n'est utilisé sur l'aire de manœuvre que de façon occasionnelle, les équipements (radio et gyrophare) et les marques rétro réfléchissantes peuvent être amovibles. Dans tous les autres cas, ils doivent être fixés de façon permanente

N.B: Les véhicules ne répondant pas aux exigences fixées ci-dessus doivent systématiquement être convoyés par un véhicule de service équipé en conséquence.

II-2.3 AUTORISATION DE CONDUIRE

La conduite d'un véhicule, engin, ou matériel sur l'aire de manœuvre ou sur les routes de service associées à l'aire de manœuvre est subordonnée à une formation préalable délivrée par l'exploitant d'aérodrome ou le SNA SUD qui s'assure, par un examen avant délivrance d'une attestation d'aptitude à la conduite, que le candidat conducteur connaît les règles de circulation et de stationnement qui s'y appliquent.

Les "formateurs" sont uniquement des formateurs du SNA Sud pour les personnels de l'Etat et de l'exploitant d'aérodrome pour les autres.

Le contenu de la formation est validé par l'exploitant d'aérodrome.

L'attestation doit pouvoir être présentée lors de tout contrôle effectué côté piste par les services compétents et doit mentionner la ou les parties de l'aire de manœuvre sur laquelle elle s'applique.

Cette attestation d'aptitude à la conduite a une durée de validité maximale de deux ans puis doit faire l'objet d'une demande de renouvellement auprès de l'exploitant d'aérodrome ou le SNA Sud qui s'assurera du maintien de compétence du demandeur avant la délivrance d'une nouvelle attestation.

II-2.4 - REGLES DE CIRCULATION

* Tout déplacement sur l'aire de manœuvre est interdit sauf pour des raisons dûment motivées, rendant celui-ci indispensable. Il appartiendra alors à l'employeur de fournir, sur demande, les justifications nécessaires.

En outre, l'utilisation des routes sud et nord doit être dans toute la mesure du possible privilégiée à toute traversée de piste.

* A l'exception des routes de contournement où seule une veille radio sur la fréquence assignée est obligatoire, préalablement à tout déplacement sur l'aire de manœuvre et sauf consignes particulières des services du contrôle de la navigation aérienne un contact radio devra être établi sur la fréquence assignée par l'organisme rendant les services de la circulation aérienne pour obtenir une autorisation de circuler.

Un indicatif radio propre à chaque véhicule devra être utilisé. Il est indiqué de manière visible pour l'usager et sera délivré par le service de la navigation aérienne.

Le contrôleur pourra éventuellement, en fonction des conditions météorologiques ou en cas de problèmes d'exploitation particuliers, refuser ou différer l'autorisation de circuler.

* Pendant tout le temps de son déplacement sur les aires de manœuvre et les routes de service associées, le véhicule devra rester en écoute radio sur la fréquence qui lui aura été spécifiée par l'organisme de contrôle afin que celui-ci puisse, en cas de besoin, le contacter sans délai.

* Toute traversée de piste, en service ou pas, est subordonnée à une demande et à un accord des services de la circulation aérienne. Cette demande devra être formulée au point d'arrêt (matérialisé par deux traits jaunes continus et deux traits jaunes pointillés, encadrés par des panneaux d'arrêt rouges), infranchissable sans l'accord des services du contrôle.

* Aucun point d'attente ne doit être franchi sans une autorisation de l'organisme de contrôle d'aérodrome.

* Tout dégagement de piste et de sa bande doit s'accompagner d'une information à l'organisme de contrôle d'aérodrome.

* D'une manière générale, les conducteurs doivent laisser la priorité aux aéronefs tractés ou pas et, le cas échéant, dégager la voie de circulation et sa bande.

* Tout stationnement est interdit sur l'aire de manœuvre et dans ses servitudes.

* Les conducteurs sont tenus de clôturer la communication radio avec l'organisme de contrôle dès qu'ils quittent l'aire de manœuvre.

* Les conducteurs des véhicules doivent répondre à toute injonction de l'organisme chargé du contrôle de la navigation aérienne qui peut notamment limiter leur circulation ou l'interdire en situation de faible visibilité, lors de la mise en œuvre des procédures LVP (Low Visibility Procedures).

* La circulation à pied est formellement interdite sur l'aire de manœuvre sauf :

- sous la surveillance d'un véhicule autorisé,
- pour assurer le repoussage d'un aéronef ou récupérer l'engin de repoussage,
- Aux personnels de dépannage et agents de la compagnie d'un avion immobilisé et ce avec l'autorisation de l'organisme de contrôle de la navigation aérienne,
- dans les zones temporairement fermées aux aéronefs et avec l'autorisation de l'organisme de contrôle de la navigation aérienne.

II-2.5 - CIRCULATION SUR L'AIRES DE MANŒUVRE

Les consignes applicables aux diverses interventions sont les suivantes:

a) Balayage de l'aire de manœuvre

Cette intervention s'effectue sous contact radio permanent avec la tour de contrôle.

b) Prévention du péril animalier

Les conditions de ces interventions peuvent faire l'objet de consignes particulières.

c) - Ouverture de chantiers sur l'aire de manœuvre

Les chantiers sur l'aire de manœuvre font l'objet d'instructions particulières propres à chaque cas visant à garantir le respect des règles de sûreté et de sécurité.

En tout état de cause, les règles générales concernant les conditions météorologiques minimales, les équipements des véhicules et les compétences des conducteurs s'appliquent de fait.

d)- Autres interventions

Outre les véhicules des services de la navigation aérienne chargés de la maintenance des équipements techniques et les véhicules de l'exploitant d'aérodrome effectuant les visites de l'aire de manœuvre, les véhicules du SSLIA, des véhicules des services de l'Etat peuvent être autorisés par les services de la circulation Aérienne à pénétrer sur l'aire de manœuvre à l'occasion d'incidents divers.

Ces interventions font l'objet d'instructions particulières adaptées à la situation.

II-2.6. MODALITES DE CIRCULATION SUR LES ROUTES ASSOCIEES A L'AIRES DE MANŒUVRE

L'utilisation des routes associées à l'aire de manœuvre est réservée aux usagers détenteurs d'une autorisation spécifique, sauf pour des raisons exceptionnelles (urgence, travaux...). Cette utilisation s'effectuera après coordination avec l'organisme rendant les services de la circulation aérienne et en respectant, le cas échéant, les instructions données par celui-ci.

A l'exclusion des services autorisés par l'organisme rendant les services de la circulation aérienne, l'utilisation de toutes les routes associées à l'aire de manœuvre est interdite en LVP (Low Visibility Procedure).

II-2.6.1. LA ROUTE DITE « SSLIA » : Depuis le bâtiment du SSLIA, elle traverse la voie « P », puis traverse les deux pistes, elle est strictement réservée aux agents du SSLIA dans l'exercice de leur fonction. Le contact radio ainsi que le maintien de la veille radio sont obligatoires.

II-2.6.2 LES ROUTES DE CONTOURNEMENT :

Pour les routes de contournement, la circulation s'effectue en maintenant une veille de la fréquence assignée par l'organisme rendant les services de la circulation aérienne et en respectant, le cas échéant, les instructions données par celui-ci.

La route « Est » : s'étend de la voie « T40 » à la voie « T101 ». Une attention particulière doit être portée en cas de roulage d'aéronef sur la voie « P » (aéronefs ayant une envergure > 65m).

La route « Sud » : s'étend de la voie menant au hangar DGAC à la voie Airbus « S20 », elle contourne le seuil 32R. Compte tenu de son dimensionnement structurel, elle ne peut accueillir des véhicules de plus de 10 tonnes par essieu. L'interdiction de l'utiliser en conditions LVP est matérialisée "in situ" soit par une barrière, soit par des panneaux lumineux "Feux allumés- circulation interdite". Le contact radio est obligatoire pour les véhicules dont la hauteur est > 5 mètres.

La route « Ouest » : s'étend de la voie airbus « S20 » à la voie Airbus « S90 ». Elle est située dans l'aire de trafic déléguée à Airbus. Sauf consignes particulières, la circulation s'y effectue en veillant la fréquence de la vigie Saint- Martin.

La route « Nord » : s'étend de la voie Airbus « S90 » à la voie « T101 », elle contourne le seuil 14R. L'interdiction de l'utiliser en conditions LVP est matérialisée "in situ" par une barrière côté Airbus. De la même façon que pour toutes les routes associées à l'aire de manœuvre, la circulation sur la route « Nord » s'effectue sous veille radio de la fréquence assignée par l'organisme rendant les services de la circulation aérienne. Toutefois le contact radio reste obligatoire pour les véhicules dont la hauteur est > 5m (des panneaux de rappel sont installés à des emplacements précis).

II-2.6.3 LES ROUTES AVIAIRES

Pour toutes ces routes, la circulation s'effectue après contact et veille de la fréquence assignée par l'organisme rendant les services de la circulation aérienne en respectant, le cas échéant, les instructions données par celui-ci.

La route « Aviaire » : cette route est située entre les deux pistes.

La route « Aviaire Est » : s'étend de la route Sud à la voie « N8 ». Cette route est réservée aux véhicules SPPA. A noter un point chaud au niveau du croisement avec la voie « N6 », où une attention particulière sera portée sur le trafic environnant.

La route « Aviaire Ouest » : s'étend de la route Sud à la voie « S11 ». Cette route est réservée aux véhicules SPPA.

A noter qu'elle est située à l'intérieur de la bande de la piste 14R_32L, une attention particulière sera portée sur le trafic environnant.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS SPECIALES RELATIVES A LA CIRCULATION ET AU
STATIONNEMENT
SUR LES AIRES DE TRAFIC**II.3 1- REGLES GENERALES**

Toute personne évoluant sur l'aire de trafic doit avoir connaissance des consignes visant à limiter les risques sécurité pour lui, les autres opérateurs et les avions et doit pouvoir en justifier à tout moment (attestation individuelle) Ces connaissances doivent être mise à jour régulièrement et au minimum tous les 3 ans.

La formation pour l'obtention de l'autorisation de conduire ou de circuler à pied sur l'aire de trafic répond à cette exigence. A défaut d'une de ces autorisations, la personne sera accompagnée par une personne autorisée.

Les opérateurs doivent se conformer au règlement général et aux dispositions fixées par les manuels d'exploitation communiqués par l'exploitant d'aérodrome, en particulier, au Manuel de Traitement Avion

L'exploitant d'aérodrome est chargé d'attribuer les postes de stationnement sur les aires de trafic suivantes : aires de Blagnac I, aires de Blagnac II et darse d'aviation d'affaires.

L'acheminement des passagers entre la porte d'embarquement/débarquement et l'avion s'effectue sous la responsabilité de l'agent de la société d'assistance ou de la compagnie aérienne quel que soit le type d'embarquement/débarquement (à pied, bus ou passerelle),

II.3.2 - MANOEUVRE DES AERONEFS

* **Le déplacement des aéronefs tractés ou non tractés** sur l'aire de trafic est subordonné à un contact préalable avec l'organisme rendant les services de la circulation aérienne (tour de contrôle).

* Par dérogation aux dispositions générales applicables sur les aires de manœuvre, les manœuvres de repoussage des avions depuis l'aire de trafic vers l'aire de manœuvre ne sont assujetties **qu'à une autorisation de conduite sur les aires de trafic**.

* **Toute personne habilitée à transmettre** à un pilote les signaux de mise en route et de mise en puissance de mise en place ou de départ doit s'assurer, au préalable, que la zone intéressée est dégagée d'obstacles. Si cette condition n'est pas satisfaite, elle est tenue de prescrire l'arrêt immédiat de l'aéronef.

Dans le cas où l'exécution ou l'achèvement d'une manœuvre aux moteurs présente des risques, l'assistant sera obligatoirement tenu d'y procéder par remorquage par ses soins.

* **Sur les aires de trafic, les feux** de l'aéronef doivent être allumés quelques instants avant la mise en marche des moteurs et rester allumés pendant toute la durée de leur fonctionnement.

De nuit ou par mauvaise visibilité, les feux de navigation de tout aéronef en mouvement, de façon autonome ou tracté, doivent être allumés. Si l'avion est remorqué, le conducteur du tracteur doit en outre allumer les feux de croisement.

* **Aucune manœuvre au tracteur** ne pourra être effectuée de jour comme de nuit sans qu'un convoyeur qualifié ait pris place aux commandes de l'appareil.

* **Le placement des aéronefs** doit s'effectuer en utilisant les marques matérialisées au sol, les mires de guidage lorsqu'elles existent ou en suivant les indications d'un placeur qui interviendra sur décision de l'assistant.

* **A l'arrivée**, les aéronefs doivent impérativement occuper le poste de stationnement alloué par le PCR et transmis au pilote par la tour de contrôle.

* **Au départ**, les manœuvres autonomes sont formellement interdites pour les postes en "nose in".

La responsabilité de la phase "push-back" incombe au personnel sol de l'organisme d'assistance.

III.3.3 - CIRCULATION DES VEHICULES

D'une manière générale, la justification de la présence de tout véhicule en un point quelconque de l'aire de trafic peut toujours être exigée de son conducteur ou des occupants, exception faite des véhicules du SSLIA, du SPPS, des services de police, douane et gendarmerie ainsi que des services de la DGAC.

II.3.3.1 - AUTORISATION A SE DEPLACER SUR L'AIRE DE TRAFIC

La conduite d'un véhicule, engin ou matériel ou la circulation à pied sur l'aire de trafic est subordonnée à une formation préalable délivrée par l'employeur du demandeur. L'employeur s'assure par un examen, avant la délivrance d'une attestation d'aptitude à la conduite ou au déplacement à pied, que le candidat connaît les règles de circulation qui s'appliquent sur les aires de trafic de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac. L'attestation a une période de validité de 3 ans et doit pouvoir être présentée lors de tout contrôle effectué côté piste par les services compétents.

Les "formateurs" sont des personnes nommément désignées par leur employeur pour assurer la formation pratique et théorique des agents en vue de la conduite de véhicules sur les aires de trafic ou de déplacement à pied. Les formateurs sont formés et recyclés tous les 3 ans par un formateur du SNA Sud pour les personnels de l'Etat et par un formateur de l'exploitant d'aérodrome pour les autres. Le SNA Sud et l'exploitant de l'aérodrome tiennent une liste actualisée des formateurs agréés.

Le contenu des formations est validé par l'exploitant d'aérodrome.

L'autorisation de conduire ou de circuler à pied a une durée de validité maximale de 3 ans puis doit faire l'objet d'une demande de renouvellement auprès de l'exploitant d'aérodrome.

L'exploitant d'aérodrome pourra effectuer des contrôles aléatoires destinés à vérifier les connaissances et la compétence des formateurs ou des agents des entreprises privées possédant une attestation d'aptitude à la conduite sur les aires de trafic de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

II.3.3.2 - PRIORITE

Les conducteurs de véhicules et engins circulant sur les aires de trafic sont tenus, en toutes circonstances, de laisser la priorité aux aéronefs.

Par ailleurs, les véhicules quittant les aires de trafic de Blagnac I ou Blagnac II doivent impérativement laisser la priorité aux véhicules circulant sur la voie de service située en front des installations.

II.3.3.3 - ECLAIRAGE ET VITESSE

Les règles et signaux du code de la route doivent être respectés. Toutefois l'usage des feux de route est interdit, seuls les feux de position et feux de croisement étant autorisés.

L'utilisation du gyrophare ne doit pas conduire à une gêne des pilotes. Il appartient à chaque conducteur d'évaluer ce risque sachant néanmoins que l'objectif d'être vu par un aéronef en mouvement ou sur le point de l'être, doit être atteint.

II.3.3.4 - MANŒUVRES PARTICULIERES

Sauf pour les tracteurs et véhicules spéciaux dont la visibilité n'est limitée dans aucun secteur (visibilité sur 360°), la marche arrière ne doit être effectuée sur les postes de stationnement que si elle est guidée par une personne placée à terre en bonne position pour assurer cette manœuvre.

II.3.3.5 - DISTANCE DE SECURITE

Les véhicules ne doivent passer derrière un aéronef dont les feux anticollisions sont en fonction qu'à une distance suffisante pour éviter les accidents dans l'hypothèse d'une augmentation soudaine du régime des moteurs.

II.3.3.6 - PASSERELLES

Les règles de conduite et d'évolution des passerelles (en tant que véhicules) sont arrêtées par l'exploitant d'aérodrome dans un manuel d'utilisation des passerelles. Ces consignes doivent être respectées par les prestataires d'assistance en escale.

Ne sont autorisés à conduire les passerelles que les agents d'assistance spécialement formés à cette fin par les formateurs de leur employeur et bénéficiant de leur autorisation. Ces formateurs sont habilités par l'exploitant d'aérodrome.

La circulation des personnes et des véhicules est interdite dans leur périmètre d'évolution sauf exception délivrée par l'exploitant de l'aérodrome. Aucun véhicule, engin ou matériel ne doit être laissé en stationnement sur la surface matérialisée au sol délimitant la zone d'évolution des passerelles (ZEP).

II.3.3.7- STATIONNEMENT DES VEHICULES ET MATERIELS DE PISTE

a) Avant l'arrivée d'un aéronef, les véhicules, engins et matériels de piste devront être stationnés en dehors de la ZEC (Zone d'Evolution Contrôlée), sur les emplacements prévus à cet effet.

b) Avant le départ d'un aéronef, les véhicules, engins et matériel de piste doivent être évacués en dehors de la ZEC avant la mise en route des moteurs et rangés aux emplacements définis à cet effet à l'exception des engins nécessaires aux opérations techniques de départ et des extincteurs qui doivent cependant être placés à une distance suffisante.

c) Seuls les véhicules, engins et matériels indispensables aux opérations d'escale peuvent stationner sur les aires de trafic, sous réserve du respect des dispositions prévues en a) et b) ci-dessus. Les véhicules doivent être freinés.

Aucun obstacle ne doit déborder sur les servitudes des voies de circulation adjacentes aux postes de trafic et des voies de pénétration aux postes voisins. Ces servitudes sont délimitées au sol par des lignes blanches.

Pendant la durée de l'évolution d'un aéronef sur un poste voisin, aucun véhicule ou matériel susceptible d'être déplacé par le souffle ne doit stationner sur le côté exposé de l'avion en escale.

d) Des emplacements de stationnement dédiés dûment matérialisés sont attribués aux compagnies aériennes et services publics, aux véhicules officiels, en limite de l'aire de trafic, le long de la route de service située en front des installations.

e) Tout véhicule, engin, matériel stationné en-dehors des emplacements prévus et matérialisés au sol ou sur un emplacement ne lui étant pas attribué pourra être verbalisé par la GTA et déplacé par l'exploitant de l'aérodrome aux risques et périls du contrevenant.

II.3.3.8 - MAINTIEN EN BON ETAT D'ENTRETIEN DES AIRES DE TRAFIC

Les aires de trafic doivent être laissées en bon état de propreté et les personnels en charge des opérations au sol sur l'aéronef doivent s'assurer, après chaque mouvement, que rien n'a été laissé, sur les postes de stationnement et que ceux-ci ne sont ni souillés ni contaminés. A défaut, les personnels en charge des opérations au sol informeront l'exploitant de l'aérodrome.

II.3.3.9 - MESURES DE PROTECTION INDIVIDUELLE

Tous les engins et équipements utilisés doivent respecter les normes d'émission de bruit dans l'environnement.

II.3.3.10- RESPECT DES CHEMINEMENTS ET DE LA SIGNALISATION.

Les véhicules circulant sur les aires de trafic doivent impérativement respecter les cheminements matérialisés au sol et marquer l'arrêt à chaque indication "STOP".

Toute transgression à ces règles ne peut reposer que sur un motif d'urgence dont l'appréciation sera limitée aux véhicules spécialisés (SSLIA, GTA...).

En particulier, un déplacement lié à l'exploitation d'un aéronef ne peut dispenser du respect de ces règles de sécurité.

II.3.3.11- PERIMETRE SECURITE AVITAILLEMENT

Seuls les personnes et le matériel des sociétés d'avitaillement sont autorisés à pénétrer dans le périmètre sécurité incendie. La trajectoire de dégagement des véhicules avitailleurs doit être libre.

TITRE IV - MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

Les exploitants des locaux où sont manipulées ou entreposées des substances et préparations dangereuses et/ou des zones d'atmosphère dangereuse sont susceptibles de se former, sont tenus de respecter les dispositions et réglementations en vigueur, en particulier en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Ils doivent prendre toute mesure utile pour prévenir les risques pour les personnes, installations, aéronefs, zones de circulation et espaces communs, informer les tiers, y compris les services de secours et d'intervention, des dangers potentiels auxquels ils sont exposés et mettre à disposition les moyens de première intervention adéquats afin de limiter les conséquences d'un incident sur les personnes, les biens ou l'environnement.

Ils s'assurent que ceux-ci restent accessibles, disponibles et en bon état.

L'organisation des exercices d'évacuation et exercice incendie est à la charge de chaque employeur pour les locaux qu'il occupe.

LISTE DES ANNEXES

I- Localisation des zones "fumeurs" côté piste.

ANNEXE I – Localisation des zones pour fumeurs côté piste.

