



PREFECTURE DU RHONE

ARRÊTE PRÉFECTORAL N° 2014162-0004
relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon-Bron

LE PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE SUD-EST,
PREFET DE LA REGION RHONE-ALPES,
PREFET DU DEPARTEMENT DU RHONE,
Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur
Officier dans l'Ordre National du Mérite

Vu le règlement (CE) n° 300/2008 du parlement européen et du conseil du 11 mars 2008 définissant des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et ses règlements et décisions de mise en œuvre, notamment le règlement (UE) 185/2010,

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

Vu le règlement (CE) 562/2006 du 15-03-2006 établissant un Code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes,

Vu le code des transports,

Vu le code de l'aviation civile,

Vu le code des douanes,

Vu le code de la route,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code pénal,

Vu la loi n° 2003-329 du 18 mars 2003 pour la Sécurité Intérieure,

Vu le décret n° 60-652 du 28 juin 1960 portant organisation des services extérieurs métropolitains de l'aviation civile,

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

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

Vu l'arrêté du 7 janvier 2000 relatif à la répartition des missions de sécurité et de paix publiques entre la police nationale et la gendarmerie nationale sur l'emprise des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique,

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

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

Vu l'arrêté interministériel du 2 mars 2007 autorisant le transfert de la concession des aérodromes de Lyon Saint-Exupéry et Lyon Bron à la société Aéroport de Lyon,

Vu l'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile,

Vu l'arrêté du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'approbation des cours de formation, d'organisation des examens de certification et certaines mesures transitoires de sûreté de l'aviation civile,

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

Vu la circulaire du 14 mai 2010 relative aux conditions d'accès et à la délivrance des titres de circulation sur les aérodromes,

Vu la circulaire ministérielle du 5 août 2010, relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes,

Vu l'avis du directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est,

Vu l'avis du commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Lyon,

Vu l'avis du directeur interrégional des douanes de Lyon,

Vu l'avis du directeur départemental de la police aux frontières du Rhône,

Vu l'avis du directeur général de la société Aéroports de Lyon, concessionnaire de l'aéroport,

Vu l'avis de l'officier général de la zone de défense Sud-Est,

Vu la note portant évaluation locale du risque pour l'application du règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 sur l'aérodrome de Lyon-Bron,

Sur proposition du préfet délégué pour la sécurité et la défense à Lyon,

ARRÊTE :

Préambule

Les pouvoirs de police exercés par le préfet sur l'aérodrome de Lyon-Bron concernent le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

En ce qui concerne la sûreté de l'aviation civile, outre la réglementation européenne et nationale en vigueur, le présent arrêté précise les mesures spécifiques applicables sur cet aérodrome.

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

Liste des acronymes utilisés dans le présent arrêté ou dans ses mesures d'application

ADS	Agent De Sûreté
AIM	Arrêté interministériel
AIP	Aeronautical Information Publication (publications d'information aéronautique)
BRIA	Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol
CE	Commission Européenne
CLS	Comité Local de Sûreté aéroportuaire
COS	Comité Opérationnel de Sûreté
CP	Côté Piste
CV	Côté Ville
DSAC-CE (1a)	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est
DSAC-CE (1e)	Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est
DDT	Direction Départementale des Territoires
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
GTA	Gendarmerie des Transports Aériens
I/F	Inspection / Filtrage
MMD	Masse maximale au décollage (MTOW : Maximum Take-Off Weight)
NBCUE	Normes de Base Communes de l'Union européenne
PAF	Police Aux Frontières
PCZSAR	Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé
PIF	Poste d'Inspection Filtrage
PARIF	Poste d'Accès Routier et d'Inspection Filtrage
RX	Equipement d'imagerie radioscopique classique
SNA-CE	Service de la Navigation Aérienne Centre-Est
SSLIA	Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs
TCA	Titre de circulation aéroportuaire
UE	Union européenne
ZD	Zone Délimitée
ZSAR	Zone de Sûreté à Accès Réglementé

Sommaire

TITRE Ier PORTANT SUR LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE	9
Chapitre Ier : DELIMITATION PHYSIQUE DES ZONES ET STATUTS SURETE	9
ARTICLE 1 – LIMITES DES ZONES CONSTITUANT L'AERODROME	9
ARTICLE 2 – DESCRIPTION PHYSIQUE DE LA ZONE COTE VILLE.....	9
ARTICLE 3 – DESCRIPTION PHYSIQUE DE LA ZONE COTE PISTE	10
ARTICLE 3-1 – INSTALLATIONS AERONAUTIQUES	10
ARTICLE 3-2 – ZONES ET SECTEURS	11
a/ Les zones d'activités	11
b/ Les lieux à usage exclusif (LUE)	11
c/ Les secteurs fonctionnels.....	12
ARTICLE 4 – LES STATUTS SURETE EN COTE PISTE.....	12
ARTICLE 4-1 – STATUT SURETE COTE PISTE SIMPLE	13
ARTICLE 4-2 – STATUT SURETE ZD	13
ARTICLE 4-3 – STATUT SURETE PCZSAR ET SECTEURS SURETE ASSOCIES	13
Chapitre II : MESURES GENERALES DE SURETE	15
ARTICLE 5 – MESURES DE SURVEILLANCE GENERALE	15
ARTICLE 5-1 – SURVEILLANCE DE L'AERODROME	15
ARTICLE 5-2 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE COMMUNES A L'EXPLOITANT D'AERODROME ET AUX OCCUPANTS DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF.....	15
ARTICLE 5-3 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT AUX OCCUPANTS DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF EN ZONE DELIMITEE.....	15
ARTICLE 5-4 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A L'EXPLOITANT D'AERODROME.....	16
ARTICLE 6 – MESURES DE VIGILANCE GENERALE APPLICABLES EN ZONE DELIMITEE.....	16
ARTICLE 7 – MESURES DE PROTECTION A L'ENTREE DE LA PCZSAR.....	16
ARTICLE 8 – MESURES DE PROTECTION DES HANGARS EN ZONE DELIMITEE.....	16
ARTICLE 9 – MESURES DE PROTECTION DES AERONEFS EN ZONE DELIMITEE	16
ARTICLE 10 – ACTIVATION DE LA PCZSAR.....	17
ARTICLE 10-1 – CONDITIONS D'ACTIVATION DE LA PCZSAR ET DES SECTEURS DE SURETE	17
ARTICLE 10-2 – MODALITES DE SECURISATION DE LA PC ZSAR	17
ARTICLE 11 – DETERMINATION DES VOLS POUVANT ETRE OPERES A PARTIR DE LA ZONE DELIMITEE.....	18
ARTICLE 12 – MESURES DE SURETE ADAPTEES AUX VOLS NON OPERES A PARTIR DE LA PC ZSAR	18

ARTICLE 12-1 – AERONEFS DE MOINS DE 15 000 KILOGRAMMES ET DE PLUS DE 3 500 KILOGRAMMES DE POIDS MAXIMUM AU DECOLLAGE OPERANT DES VOLS SANS VENTE DE BILLETS INDIVIDUELS AU PUBLIC	18
ARTICLE 12-2 – VOLS EN HELICOPTERE OPERANT DES VOLS SANS VENTE DE BILLETS INDIVIDUELS AU PUBLIC	18
ARTICLE 12-3 – VOLS HUMANITAIRES	19
ARTICLE 12-4 – VOLS EFFECTUES PAR DES AERONEFS DE MOINS DE 45 500 KILOGRAMMES DE MMD POUR LE TRANSPORT DU PERSONNEL ET DE PASSAGERS NON PAYANTS OU DE MARCHANDISES DANS LE CADRE DES ACTIVITES COMMERCIALES D’UNE ENTREPRISE UNIQUE	19
ARTICLE 12-5 – TRANSPORT DE FRET PAR AVION DE MOINS DE 15000 KILOGRAMMES DE MMD OU PAR HELICOPTERE HORS CADRE DES VOLS DES FORCES DE L’ORDRE, DES SERVICES DE LUTTE CONTRE L’INCENDIE, DES SERVICES MEDICAUX, DES SERVICES DE SECOURS OU D’URGENCE	19
ARTICLE 12-6 – AUTRES CATEGORIES DE VOLS	20
Chapitre III : CONDITIONS D'ACCES, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES PERSONNES ET DES VEHICULES EN COTE VILLE	21
ARTICLE 13 – CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE VILLE.....	21
ARTICLE 14 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE VILLE....	21
ARTICLE 15 – CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE	21
Chapitre IV : ACCES ET CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE PISTE	23
ARTICLE 16 – POINTS DE PASSAGE ENTRE LES ZONES COTE VILLE ET COTE PISTE	23
ARTICLE 17 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN COTE PISTE SIMPLE.....	23
ARTICLE 18 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN PCZSAR.....	23
ARTICLE 18-1 – MOYEN DE CONTROLE D’ACCES A L’ENTREE DE LA PCZSAR..	23
ARTICLE 18-2 – PERSONNES AUTORISÉES ET CONTROLE D’ACCES EN PCZSAR	23
a/ Passagers et membres d’équipage d’un aéronef	23
b/ Personnel aéroportuaire.....	24
c/ Exemption de contrôle d’accès des personnes en entrée de PCZSAR.....	25
ARTICLE 18 -3 – INSPECTION FILTRAGE A L’ENTREE DE LA PCZSAR.....	25
a/ Généralités.....	25
b/ Objets métiers	25
c/ Exemption d’inspection filtrage	25
ARTICLE 19 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN ZONE DELIMITEE	26
ARTICLE 19-1 – MOYENS DE CONTROLE D’ACCES A L’ENTREE DE LA ZONE DELIMITEE.....	26
ARTICLE 19-2 – PERSONNES AUTORISÉES ET CONTROLE D’ACCES EN ZONE DELIMITEE.....	26
a/ Zone Délimitée Aviation d’Affaires (ZDAA).....	26

b/ Zone Délimitée Aviation Générale (ZDAG).....	27
c/ Zone Délimitée des Services Publics (SAG/SAMU/SC).....	27
d/ Mesures communes à toute la ZD	27
ARTICLE 19-3 – INSPECTION FILTRAGE EN ZONE DELIMITEE.....	27
Chapitre V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE	28
ARTICLE 20 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN PCZSAR.....	28
ARTICLE 20-1– MOYEN DE CONTROLE D’ACCES A L’ENTREE DE LA PCZSAR....	28
ARTICLE 20-2– VEHICULES AUTORISÉS EN PCZSAR ET CONTROLE D’ACCES	28
ARTICLE 20-3– INSPECTION FILTRAGE A L’ENTREE DE LA PCZSAR.....	28
a/ Généralités.....	28
b/ Exemption de contrôle d’accès et d’inspection filtrage en PCZSAR	28
ARTICLE 21 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN ZONE DELIMITEE.....	28
ARTICLE 21-1– VEHICULES AUTORISÉS ET CONTROLE D’ACCES EN ZONE DELIMITEE.....	28
ARTICLE 21-2– INSPECTION FILTRAGE DES VEHICULES A L’ENTREE DE LA ZD	28
ARTICLE 22 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN COTE PISTE SIMPLE.....	29
Chapitre VI : ACCES ET STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET AUTRES OBJETS OU MARCHANDISES EN COTE PISTE	30
TITRE II PORTANT SUR LA SECURITE DE L’AVIATION CIVILE	31
Chapitre I : ZONES ACCESSIBLES AU STATIONNEMENT ET A LA CIRCULATION DES AERONEFS	31
Chapitre II : DISPOSITIONS APPLICABLES SUR LES AIRES DE STATIONNEMENT DES AERONEFS, EN PLUS DE CELLES QUI SONT EDICTEES PAR LA REGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION AERIENNE	31
ARTICLE 23 – ESSAIS MOTEURS.....	31
ARTICLE 24 – MESURES ANTI-POLLUTION.....	31
Chapitre III : MESURES GENERALES DE PROTECTION CONTRE L’INCENDIE ET DE SAUVEGARDE DES PERSONNES ET DES BIENS	32
ARTICLE 25 – AVITAILLEMENT DES AÉRONEFS EN CARBURANT.....	32
ARTICLE 26 – INTERDICTION DE FUMER	32
ARTICLE 27 – DÉGIVRAGE DES AÉRONEFS.....	32
ARTICLE 28 – PROTECTION DES BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS	32
ARTICLE 29 – DÉGAGEMENTS DES ACCÈS.....	33
ARTICLE 30 – CHAUFFAGE	33
ARTICLE 31 – CONDUITS DE FUMÉE	33
ARTICLE 32 – TRAVAUX PAR POINT CHAUD - PERMIS DE FEU	33
ARTICLE 33 – MESURES DE PROTECTION DES PERSONNELS.....	34
Chapitre IV : PRESCRIPTIONS SANITAIRES.....	35

ARTICLE 34 – CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES	35
ARTICLE 35 – DÉPOT ET ENLÈVEMENT DES ORDURES MÉNAGÈRES, DES DÉCHETS INDUSTRIELS ET DES MATIÈRES DE DÉCHARGE.....	35
ARTICLE 36 – NETTOYAGE DES TOILETTES D’AVIONS	35
ARTICLE 37 – REJET DES EAUX RÉSIDUAIRES	35
ARTICLE 38 – ENVIRONNEMENT, ENTRETIEN ET SÉCURITÉ.....	35
Chapitre V : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA GARDE ET A LA CONSERVATION DES AERONEFS, VEHICULES, MATERIELS ET MARCHANDISES UTILISANT LA PLATE-FORME OU LES INSTALLATIONS DE L’AERODROME.....	37
ARTICLE 39 – CONSERVATION DU DOMAINE DE L’AERODROME	37
ARTICLE 40 – FAUCHAGE ET CULTURE	37
ARTICLE 41 – EXERCICE DE LA CHASSE.....	37
Chapitre VI : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA CONDUITE, A LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES VEHICULES.....	38
ARTICLE 42 – ACCES DES VEHICULES.....	38
ARTICLE 42-1 – ACCES DES VEHICULES EN AIRE DE TRAFIC	38
ARTICLE 42-2 – ACCÈS DES VEHICULES EN AIRE DE MANOEUVRE.....	38
ARTICLE 43 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT EN COTE PISTE	38
ARTICLE 43-1 – CONDITIONS GENERALES DE CIRCULATION EN CP.....	38
ARTICLE 43-2 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VÉHICULES « HORS GABARIT »	39
ARTICLE 43-3 – REGLES COMPLEMENTAIRES EN AIRE DE TRAFIC.....	39
ARTICLE 43-4 - REGLES COMPLEMENTAIRES EN AIRE DE MANOEUVRE	40
ARTICLE 44 – AUTORISATION DE CONDUIRE UN VÉHICULE EN COTE PISTE.....	41
ARTICLE 44-1 – AUTORISATION DE CONDUITE EN AIRE DE TRAFIC.....	41
ARTICLE 44-2 – AUTORISATION DE CONDUITE EN AIRE DE MANOEUVRE	41
CHAPITRE VII : DISPOSITIONS APPLICABLES AU STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET DE MANIERE GENERALE DE TOUT OBJET OU MARCHANDISE.....	42
ARTICLE 45 – STOCKAGE DES PRODUITS INFLAMMABLES OU EXPLOSIFS	42
ARTICLE 46 – STOCKAGE DES PRODUITS ET MATÉRIELS DANGEREUX.....	42
ARTICLE 47 – STOCKAGE DE MATERIAUX ET IMPLANTATION DE BATIMENTS :...	42
TITRE III : MESURES COMPLEMENTAIRES DE POLICE D’AERODROME.....	43
ARTICLE 48 – CONTROLE AUX FRONTIERES	43
ARTICLE 48-1 – OUVERTURE DU POINT DE PASSAGE FRONTALIER (PPF) DE LYON-BRON	43
ARTICLE 48-2 – MODALITES DU CONTROLE AUX FRONTIERES	43
ARTICLE 49 – INTERDICTIONS DIVERSES	43
ARTICLE 50 – SURVEILLANCE DES EFFETS PERSONNELS EN COTE VILLE	44
ARTICLE 51 – EXPLOITATION SOUS CHANTIER.....	44

TITRE IV : CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE.....	45
ARTICLE 52 – AUTORISATION D'ACTIVITÉ.....	45
ARTICLE 53 – CESSATION D'ACTIVITE.....	45
ARTICLE 54 – CONDITIONS D'USAGE DES INSTALLATIONS.....	45
ARTICLE 55 – ASSISTANCE EN ESCALE.....	45
TITRE V : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES.....	46
ARTICLE 56 – CONSTATATION DES MANQUEMENTS ET INFRACTIONS - SANCTIONS	46
ARTICLE 57 – CONTROLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE PISTE – SANCTIONS	46
TITRE VI : DISPOSITIONS FINALES	47
ARTICLE 58 – ABROGATION DE L'ARRETE PRECEDENT ET ENTREE EN VIGUEUR	47
ARTICLE 59 – PUBLICATION.....	47
ARTICLE 60 – EXECUTION	47

TITRE Ier PORTANT SUR LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

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

Chapitre Ier : DELIMITATION PHYSIQUE DES ZONES ET STATUTS SURETE

ARTICLE 1 – LIMITES DES ZONES CONSTITUANT L'AERODROME

L'emprise du domaine public aéronautique de l'aérodrome de Lyon-Bron est constituée de l'ensemble des terrains nécessaires à l'activité de l'aérodrome de Lyon-Bron.

L'ensemble des terrains constituant l'emprise de l'aérodrome de Lyon-Bron est divisé en deux zones :

- une zone Côté Piste (CP) ;
- une zone Côté Ville (CV).

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

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

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

Les limites physiques figurent en annexe 1 du présent arrêté.

ARTICLE 2 – DESCRIPTION PHYSIQUE DE LA ZONE COTE VILLE

La zone Côté Ville est constituée du secteur aéroportuaire et du secteur arrière-port.

Le secteur aéroportuaire comprend notamment :

- les parties du Terminal Affaires accessibles au public ;
- les parcs de stationnement pour véhicules ouverts au public (à l'exclusion de ceux situés dans le secteur arrière-port) ;
- les routes et voies ouvertes à la circulation publique (à l'exclusion de celles situées dans le secteur arrière-port) ;
- la zone des logements ;
- certains locaux et hangars techniques ou de maintenance ou d'abri avion comprenant notamment ceux utilisés par :
 - la boutique du Pilote, les sociétés Mikuczanis Formation, et Cessna Aviation (B03) ;
 - Aéroformation (B03 et H05) ;
 - la société Azur Hélicoptère (H05) ;
 - les parkings extérieurs véhicules de la section du SAMU (H16) ;
 - les parkings extérieurs véhicules de la section aérienne de la gendarmerie (H15) ;
 - les parkings extérieurs véhicules de la base hélicoptères de la sécurité civile (H17).

Le secteur arrière-port comprend les surfaces de l'emprise ouverte au public autres que le secteur aéroportuaire. Le secteur arrière-port est repéré sur les plans annexés au présent arrêté.

Les dispositions du présent arrêté ne s'appliquent pas au secteur arrière-port à l'exception de l'article 4.

ARTICLE 3 – DESCRIPTION PHYSIQUE DE LA ZONE COTE PISTE

ARTICLE 3-1 – INSTALLATIONS AERONAUTIQUES

La zone Côté Piste comprend la totalité de l'emprise du domaine public aéronautique, à l'exclusion des éléments objets de l'article 2 ci-dessus. Elle est clôturée et comporte des accès fermés ou sous surveillance constante.

Elle comprend notamment :

- l'aire de mouvement ;
- certains bâtiments, hangars et installations techniques ;
- les moyens de radionavigation liés à la circulation aérienne de l'aérodrome.

L'aire de mouvement, destinée aux manœuvres des aéronefs à la surface, comprend :

- l'aire de manœuvre composée des pistes, des taxiways et de leurs zones de servitudes ;
- l'aire de trafic, utilisée pour le stationnement, l'entretien et le parcage des aéronefs.

Les bâtiments, hangars et installations techniques comprennent (classification du nord au sud) :

- les installations destinées à permettre l'avitaillement des aéronefs en carburant ;
- les hangars BCA pour des activités de maintenance et de location d'abris aéronefs (H08 et H06) ;
- le hangar de la société OYONNAIR (H04) ;
- les bureaux et hangar aéronefs (H02) ;
- le bâtiment de traitement des bagages de soute au nord du Terminal Affaires ;
- les bureaux dans l'algéco au sud du Terminal Affaires (niveau rez-de-chaussée uniquement) ;
- le bâtiment abritant le Service de Secours et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (S.S.L.I.A.) et ses matériels (H01) ;
- le bâtiment technique abritant l'organisme de contrôle de Lyon-Bron du service de la navigation aérienne Centre-Est ;
- le hangar abritant les aéronefs de la société Azur Hélicoptère, des aéronefs basés et hébergeant l'atelier de maintenance PAMAERO (H05) ;
- le hangar du centre interclubs (H07) ;
- le hangar Loc'Héli/HDF, abritant des aéronefs appartenant à des particuliers et les locaux de Loc Héli/Hélico de France (H09) ;
- la section du SAMU (H16) ;
- la section aérienne de la gendarmerie (H15) ;
- la base hélicoptères de la sécurité civile (H17).

et d'une manière générale, toutes les installations concourant à l'exploitation technique et commerciale de l'aérodrome qui nécessitent une protection particulière.

ARTICLE 3-2 – ZONES ET SECTEURS

a/ Les zones d'activités

En cohérence avec l'activité aéroportuaire locale et de façon à permettre la mise en œuvre de règles de sûreté ou de sécurité qui leur sont spécifiques, 3 zones d'activités sont identifiées à l'intérieur de la zone Côté Piste.

La Zone Délimitée d'Aviation d'Affaires (ZDAA) contient la partie de l'aire de trafic allant de la zone avitailleur jusqu'au sud du parking Novembre (défini sur les cartes d'informations aéronautiques de l'aérodrome) ainsi que les secteurs fonctionnels SVC, NAV et SIC définis au c) ci-après.

A l'intérieur de cette zone est identifié un secteur d'Aviation d'Affaires Central (SAAC) qui comprend :

- la zone en aval du poste d'inspection filtrage située dans le Terminal Affaires ; et
- le local CBS (contrôle de bagages de soute) de traitement des bagages de soute ; et
- la zone de circulation des passagers et des bagages de soute entre le Terminal Affaires et l'aéronef dans lequel ils embarquent ;
- la zone d'évolution contrôlée (ZEC) défini pour l'aéronef.

Les limites du SAAC peuvent être adaptées en fonction du trafic attendu. Elles sont matérialisées par l'exploitant d'aérodrome en accord avec la compagnie aérienne et son assistant en escale.

Les limites minimales du SAAC sont définies en annexe du présent arrêté.

Cette zone est principalement utilisée pour les opérations de l'intégralité du transport aérien commercial et de l'aviation d'affaires non commerciale ainsi que pour les aéronefs d'aviation générale (aviation d'affaires non commerciale exclue) de plus de 3500 Kg (voir classification OACI des activités de l'aviation civile).

La Zone Délimitée d'Aviation Générale (ZDAG) légère correspondant à la partie de l'aire de trafic allant du sud du parking Novembre jusqu'au sud du parking Sierra.

Cette zone est exclusivement dédiée à l'aviation générale légère (aviation d'affaires non commerciale exclue) de MMD de moins de 3500Kg. Une entité peut exceptionnellement bénéficier d'une dérogation à ce principe suite à une validation par l'exploitant d'aérodrome, après accord avec la DSAC-CE. L'utilisation de la bretelle TA et du parking sierra pour le stationnement temporaire de l'aviation d'affaires avant tractage afin réaliser les opérations d'embarquement en ZDAA est notamment soumise à un tel accord. Ces aéronefs font l'objet d'une protection comme s'ils étaient stationnés en ZDAA.

La Zone Délimitée des Services Publics (ZDSP) correspondant à la partie à l'extrémité du parking Sierra regroupant les bâtiments de la Section Aérienne de Gendarmerie(SAG), de la Sécurité Civile et du SAMU.

Cette zone est exclusivement dédiée aux missions dévolues à ces services. Sauf accord de la DSAC-CE, seuls des hélicoptères appartenant à ces entités peuvent décoller et atterrir depuis les postes de stationnement aéronef situés en front de leurs hangars.

Les limites des zones d'activités sont définies sur les plans en annexe du présent arrêté.

b/ Les lieux à usage exclusif (LUE)

Dans le secteur d'Aviation d'Affaires, les lieux à usage exclusif suivants sont définis :

- Le LUE BCA identifié « BCA » ;
- Le LUE OYONNAIR identifié « OYN » ;
- Le LUE H02 « H02 » ;
- Le LUE SNA-CE.

Dans le secteur d'Aviation Générale, les lieux à usage exclusif suivants sont définis :

- Le LUE PAMAERO ;
- Le LUE HELICO DE FRANCE / LOC HELI ;

Dans le secteur des Services Publics, les lieux à usage exclusif suivants sont définis :

- Le LUE de la Section Aérienne de Gendarmerie identifié « SAG » ;
- Le LUE de la Sécurité Civile identifié « SEC » ;
- Le LUE du SAMU identifié « SAM ».

c/ Les secteurs fonctionnels

La zone Côté Piste comprend des secteurs fonctionnels définis pour des impératifs de sûreté, de sécurité ou d'exploitation :

- Le secteur fonctionnel « TRA » : dans la zone délimitée d'aviation d'affaires, partie de l'aire de trafic et route de service le long des hangars et aérogares en ligne frontière Côté Ville/Côté Piste ;
- Le secteur fonctionnel « MAN » : aire de manœuvre des aéronefs ainsi que quelques parties adjacentes. Ces parties comprennent des parties fixes (voir annexe 1) et les bretelles permettant aux aéronefs exploités en PCZSAR de rejoindre l'aire de manœuvre ;
- Le secteur fonctionnel « SIC » : zone correspondante aux terres cultivées et leurs voies d'accès en côté piste de l'aérodrome ;
- Le secteur fonctionnel « NAV » : zone contenant les installations utilisées pour assurer le contrôle et la sécurité de la circulation aérienne ;
- Le secteur fonctionnel « SVC » : route de service périphérique, le long des clôtures, cheminant par la partie Est de l'aérodrome, du nord de l'aire de stationnement Novembre jusqu'au sud de l'aire de stationnement en face du hangar 17 ;
- Le secteur fonctionnel « AVT » : soute à carburant.

ARTICLE 4 – LES STATUTS SURETE EN COTE PISTE

La zone Côté Piste correspond à la partie de l'aérodrome dont l'accès est réglementé, pour des motifs de sécurité et de sûreté.

Cette zone, comprenant les installations concourant à l'exploitation technique, opérationnelle et commerciale de l'aéroport, nécessite une protection particulière.

Les différentes zones et secteurs du Côté Piste relèvent d'ensemble de mesures de sûreté adaptées à leur activité, les « statuts sûreté ». On distingue sur la plateforme de Bron les 3 statuts sûreté suivants : « Côté Piste Simple » (CPS), « Zone Délimitée » (ZD) et « Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé » (PCZSAR). Ces statuts sont définis respectivement aux articles 4.1, 4.2, 4.3.

Affectation des statuts sûreté aux zones et secteurs de la plateforme de Lyon Bron :

- Le secteur fonctionnel MAN possède en permanence le statut sûreté de « Côté Piste Simple ».
- Les zones délimitées d'aviation générale (ZDAG) légère, des services publics (ZDSP) et d'aviation d'affaires (ZDAA) hors secteur d'aviation d'affaires centrale (SAAC) possèdent en permanence le statut sûreté ZD.
- Le Secteur d'Aviation d'Affaires Central prend, en fonction du trafic :
 - le statut sûreté ZD lorsque uniquement des aéronefs appartenant à l'une des 10 catégories définies à l'article 4.2 y sont opérés ;
 - le statut sûreté PCZSAR dans le cas contraire ; dans ce cas, cette zone prend le nom de PCZSAR et la PCZSAR est dite activée. Les conditions d'activation sont contenues à l'article 10-1 ci-après. A l'arrivée de l'aéronef, sa ZEC prend le statut sûreté de Côté Piste Simple dans l'attente de l'activation du statut sûreté PCZSAR.

ARTICLE 4-1 – STATUT SURETE COTE PISTE SIMPLE

Le statut sûreté « Côté Piste Simple » (CPS) obéit aux règles inhérentes au Côté Piste qui sont définies dans les règlements européens et nationaux.

ARTICLE 4-2 – STATUT SURETE ZD

Le statut sûreté « Zone Délimitée » (ZD) permet de déroger aux normes de base communes du règlement (UE) n° 300/2008. Celles-ci sont remplacées par d'autres mesures de sûreté procurant un niveau de protection adéquat sur la base d'une évaluation locale des risques qui sont définies dans le présent arrêté et dans ses mesures particulières d'application.

Seuls les aéronefs appartenant à l'une des 10 catégories suivantes peuvent être opérés à partir d'une zone sous statut sûreté ZD :

- 1) aéronefs de moins de 15 000 kilogrammes de poids maximum au décollage opérant des vols sans vente de billets individuels au public ;
- 2) hélicoptères opérant des vols sans vente de billets individuels au public ;
- 3) vols des forces de l'ordre ;
- 4) vols des services de lutte contre l'incendie ;
- 5) vols des services médicaux, des services de secours ou d'urgence ;
- 6) vols de recherche et développement ;
- 7) vols de travail aérien (activité au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne...) ;
- 8) vols d'aide humanitaire ;
- 9) vols exploités par des compagnies aériennes, des constructeurs aéronautiques ou des sociétés de maintenance, qui ne transportent ni passagers, ni bagages, ni fret, ni courrier ;
- 10) vols effectués par des aéronefs de moins de 45500 kilogrammes de poids maximum au décollage pour le transport du personnel et de passagers non payants ou de marchandises dans le cadre des activités commerciales d'une entreprise unique. Pour permettre cette exemption, l'exploitant d'aérodrome s'assure que le vol est opéré pour le compte d'une unique entreprise, que l'objectif du vol est en lien avec l'activité de la société et qu'à bord de l'aéronef ne sont transportés que du personnel de la société, des passagers non payants, invités par la société et des marchandises. Cette exemption n'est pas possible dans le cas de vols à titre privé.

ARTICLE 4-3 – STATUT SURETE PCZSAR ET SECTEURS SURETE ASSOCIES

Le statut sûreté « Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé » (PCZSAR) est celui dans lequel s'appliquent intégralement les normes de base communes du règlement (CE) n° 300/2008.

Lorsque la PCZSAR est activée, certains secteurs sensibles du point de vue de la sûreté, appelés secteurs sûreté, sont définis et identifiés à l'intérieur du SAAC :

- secteur « Avions » (A) : Il s'agit de chaque poste de stationnement avion élevé au rang de secteur sûreté en présence de l'aéronef (la délimitation correspond à la zone d'évolution contrôlée définie par type d'avion) ;
- secteur « Bagages » (B) : Il s'agit de la zone d'inspection filtrage, de stockage et de conditionnement/chargement des bagages de soute après enregistrement ainsi que des périmètres « bagages » entourant les bagages ou chariots à bagages à une distance de deux mètres de ceux-ci lors de leur acheminement ;
- secteur « Fret » (F) : Il s'agit des itinéraires d'acheminement du fret de/vers l'aéronef lorsqu'ils sont utilisés par des chariots ou tout autre moyen de transport, ainsi que toute zone de stockage du fret sécurisé au départ, le cas échéant ;

- secteur « Passagers » (P) : Il s'agit des zones d'attente et de circulation des passagers :
 - au départ, la zone d'attente et de circulation des passagers entre l'entrée du PIF entre les postes d'inspection filtrage des passagers et la sortie de l'aérogare ;
 - à l'arrivée, entre l'aéronef et l'aérogare ;
 - la zone temporairement activée sur le parking avion lors du cheminement à pied ou en véhicules de transport en commun entre l'avion et l'aérogare et vice versa.

Les personnes autorisées dans ces secteurs sont les personnes disposant d'une autorisation comportant le secteur sûreté correspondant.

Chapitre II : MESURES GENERALES DE SURETE

ARTICLE 5 – MESURES DE SURVEILLANCE GENERALE

ARTICLE 5-1 – SURVEILLANCE DE L'AERODROME

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

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

ARTICLE 5-2 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE COMMUNES A L'EXPLOITANT D'AERODROME ET AUX OCCUPANTS DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF

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

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

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

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

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

ARTICLE 5-3 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT AUX OCCUPANTS DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF EN ZONE DELIMITEE

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

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

ARTICLE 5-4 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A L'EXPLOITANT D'AERODROME

L'exploitant d'aérodrome détermine les moyens nécessaires pour la surveillance des bagages de soute, du fret et du courrier, des approvisionnements de bord et du matériel des transporteurs aériens en attente de chargement dans la PCZSAR sur la base de leur évaluation locale du risque.

Ces moyens sont décrits dans son programme de sûreté.

De plus, des dispositions complémentaires figurent à l'article 2 de l'arrêté préfectoral à diffusion restreinte détaillant les modalités de mise en œuvre des mesures de surveillance sur l'aérodrome de Lyon-Bron.

ARTICLE 6 – MESURES DE VIGILANCE GENERALE APPLICABLES EN ZONE DELIMITEE

Le personnel qui constate qu'un individu est présent en ZDAA sans porter de façon apparente une autorisation désignée à l'article 11-3 a du présent arrêté et valide pour le secteur où il se trouve le lui fait remarquer s'il le connaît ou le signaler à l'exploitant d'aérodrome ou aux services compétents de l'Etat.

Tout occupant ou utilisateur de la Zone Délimitée du Côté Piste est tenu de :

- s'assurer qu'il ne favorise pas la pénétration dans toute la ZD de toute personne non autorisée, notamment en attendant la fermeture d'un accès en cas de sortie du CP ;
- ne pas disposer de part et d'autres (minimum 1 mètre) de la ligne frontière Côté Ville/ZD tout objet favorisant le franchissement de cette même frontière ;
- ne pas laisser d'encombrants ou végétaux en ZD non nécessaires à l'activité de l'aérodrome et pouvant permettre à une personne malveillante de s'y dissimuler.

ARTICLE 7 – MESURES DE PROTECTION A L'ENTREE DE LA PCZSAR

Pour toute intrusion en PCZSAR, l'exploitant d'aérodrome est tenu de :

- mettre en œuvre des moyens techniques et/ou humains lui permettant de s'assurer immédiatement d'une telle situation ;
- informer les services compétents de l'Etat d'une telle situation ;
- fournir tout moyen disponible et toutes informations de nature à favoriser l'interpellation de la ou des personnes à l'origine d'une telle situation par les services compétents de l'Etat ;
- stériliser la zone potentiellement contaminée.

ARTICLE 8 – MESURES DE PROTECTION DES HANGARS EN ZONE DELIMITEE

En l'absence de surveillance humaine, l'exploitant d'aérodrome ou les occupants de la Zone Délimitée du Côté Piste, pour ce qui les concerne, sont tenus de mettre en œuvre en Zone Délimitée les dispositions suivantes :

- les hangars sont munis d'un dispositif de fermeture dissuasif et sont fermés systématiquement en dehors des heures d'exploitation de l'aérodrome. Les clés des hangars sont mises en sécurité par leurs détenteurs lorsqu'ils ne les conservent pas sur eux ;
- les hangars sont munis d'un éclairage à enclenchement automatique sur détection de mouvement dans et autour des hangars.

Le responsable de chaque entité de la ZDSP est tenu de mettre en œuvre des moyens adéquats de protection de leur hangar, en accord avec la DSAC-CE, en adéquation avec le caractère d'intervention d'urgence de leur activité.

ARTICLE 9 – MESURES DE PROTECTION DES AERONEFS EN ZONE DELIMITEE

En l'absence de surveillance humaine, les exploitants d'aéronefs sont tenus de mettre en œuvre en Zone Délimitée les dispositions suivantes :

- de jour comme de nuit, tous les appareils le permettant sont fermés à clé ou ont leur dispositif antivol enclenché ;
- en ZDAA seulement, il est mis en place des entraves adaptées (ou tout autre moyen permettant d'empêcher raisonnablement de s'emparer de l'aéronef) sur les aéronefs non munis d'un dispositif antivol et stationnant en heures non ouvrables à l'extérieur des hangars, sur les aires de stationnement. Ces entraves peuvent être réalisées par tout moyen permettant d'empêcher le déplacement de l'avion sans mettre en danger la sécurité du vol ;
- les clés d'aéronefs et les clés des entraves sont mises en sécurité par leurs détenteurs lorsqu'ils ne les conservent pas sur eux.

Le responsable de chaque entité de la ZDSP est tenu de mettre en œuvre des moyens adéquats de protection de leurs aéronefs, en accord avec la DSAC-CE, en adéquation avec le caractère d'intervention d'urgence de leur activité.

ARTICLE 10 – ACTIVATION DE LA PCZSAR

ARTICLE 10-1 – CONDITIONS D'ACTIVATION DE LA PCZSAR ET DES SECTEURS DE SURETE

La PCZSAR est activée uniquement dans le cadre du départ d'un ou plusieurs aéronefs qui n'appartiennent pas à l'une des 10 catégories précisées à l'article 4-2.

La totalité de la PCZSAR est considérée comme active dès lors que l'un des secteurs de sûreté ci-dessous est activé :

- le secteur « B » est activé au plus tard à l'ouverture de l'enregistrement et ce jusqu'au décollage de l'aéronef ;
- le secteur « F » est activé au plus tard à l'introduction du fret sécurisé en SAAC ;
- le secteur « P » est activé au plus tard à l'ouverture du poste d'inspection filtrage (PIF) et ce jusqu'à quinze minutes après le décollage considéré ;
- le secteur « A » est activé au plus tard avant la prise en compte de l'aéronef par l'équipage pour les aéronefs en "night stop" ou avant l'arrivée de l'aéronef et ce jusqu'au départ du poste de stationnement de l'aéronef.

Les limites de la PCZSAR sont matérialisées sur le parking avion par un balisage spécialement mis en place par l'exploitant d'aérodrome.

Selon l'activité commerciale prévue, la PCZSAR peut être étendue à plusieurs parkings adjacents en cas d'activité supérieure à la normale.

Avant chaque activation de la PCZSAR, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer préalablement les services compétents de l'Etat.

ARTICLE 10-2 – MODALITES DE SECURISATION DE LA PC ZSAR

La sécurisation de la PCZSAR s'effectue de façon minutieuse au préalable de son activation et en l'absence de tout personnel et véhicule non strictement nécessaire à l'opération. Elle concerne la totalité des aires et bâtiments qui la constituent. Dès lors qu'elle est sécurisée, la PC ZSAR reste active durant tout le temps de traitement de l'activité commerciale à l'origine de son activation,

Une fois sécurisée, la PCZSAR est surveillée par des ADS en nombre suffisant. L'entrée temporaire en PCZSAR sans inspection filtrage est admise sous réserve d'autorisation préalable par un ADS et de surveillance constante par celui-ci dans le cadre d'une procédure établie par l'exploitant d'aérodrome en accord avec les services compétents de l'Etat.

A la désactivation de la PCZSAR, des locaux ou véhicules peuvent être fermés et verrouillés par ou sous le contrôle d'agents de sûreté de l'exploitant d'aérodrome. Ils sont équipés d'un système de détection

d'intrusion. Toute pénétration dans ces locaux est alors interdite. Dans la mesure du possible, des mesures sont prises dans les mêmes conditions pour protéger les véhicules et matériels restant côté piste ne pouvant pas être abrités dans ces locaux. Ils peuvent ensuite être réouverts par ou sous le contrôle d'agents de sûreté alors que la PCZSAR a été réactivée sans qu'il ne soit nécessaire de les inspecter à nouveau. Les agents de sûreté vérifient que ces locaux ainsi que les objets ou véhicules protégés n'ont pas fait l'objet d'une intrusion pendant leur période de fermeture en vérifiant le système anti-intrusion. En cas d'intrusion constatée dans ces locaux, ceux-ci sont inspectés.

ARTICLE 11 – DETERMINATION DES VOLS POUVANT ETRE OPERES A PARTIR DE LA ZONE DELIMITEE

L'exploitant d'aérodrome, dans le cadre de l'utilisation des installations communes de l'aérodrome, ou le gestionnaire d'un accès privatif, dans le cadre de l'utilisation de son accès, s'assure de la nature de tout vol au départ, non opéré par une entreprise basée, notamment au moyen de la série de questions suivantes :

- MMD (Masse maximale au décollage/MTOW Maximum Take-Off Weight) de l'appareil utilisé ?
- Transporte-t-il des passagers ayant payé un billet individuel ?
- Le vol est-il effectué par ou pour le compte d'une société ? et si oui quel est le nom de la société ?
- Le vol est-il effectué à titre privé ?

Pour tout vol qui s'avèrerait ne pas appartenir à l'une des catégories 1 à 10 identifiées à l'article 4-2, l'exploitant d'aérodrome ou le gestionnaire d'un accès privatif active une PCZSAR et un service d'inspection filtrage. Il en est de même pour tout vol pour lequel un doute subsisterait à ce sujet.

L'exploitant d'aéronef ou son assistant, dans le cadre de son assistance en escale, tient à disposition de l'exploitant d'aérodrome ou le gestionnaire d'un accès privatif, le cas échéant, les informations permettant de déterminer la nature du vol puis la nécessité ou non d'activer une PCZSAR.

De plus, dans le cadre d'un vol ne pouvant être opéré à partir d'une zone délimitée, il est tenu de présenter au service d'inspection filtrage mis en œuvre par l'exploitant d'aérodrome ou un gestionnaire d'accès privatif, les passagers, leurs bagages cabine et leurs bagages de soute.

ARTICLE 12 – MESURES DE SURETE ADAPTEES AUX VOLS NON OPERES A PARTIR DE LA PCZSAR

ARTICLE 12-1 – AERONEFS DE MOINS DE 15 000 KILOGRAMMES ET DE PLUS DE 3 500 KILOGRAMMES DE POIDS MAXIMUM AU DECOLLAGE OPERANT DES VOLS SANS VENTE DE BILLETS INDIVIDUELS AU PUBLIC

L'entité responsable du vol, pour chaque vol opéré, enregistre et conserve dans un lieu non situé à bord de l'aéronef, pendant au moins 24 heures, la liste des personnes présentes à bord.

ARTICLE 12-2 – VOLS EN HELICOPTERE OPERANT DES VOLS SANS VENTE DE BILLETS INDIVIDUELS AU PUBLIC

Les vols par hélicoptère hors cadre des vols des forces de l'ordre, des services de lutte contre l'incendie, des services médicaux, des services de secours ou d'urgence sont réalisés par un exploitant d'aéronef autorisé par la DGAC. En plus des pilotes, seules les personnes dûment identifiées par ces derniers ou faisant l'objet d'un ordre de mission édité par l'entité responsable de ce vol ainsi que les personnes titulaires d'un contrat de transport sont autorisés à monter à bord de l'aéronef. Les personnes titulaires d'un ordre de mission édité par l'entité responsable de ce vol ainsi que les personnes titulaires d'un contrat de transport font l'objet d'une vérification de concordance au moyen d'une pièce d'identité par l'exploitant de l'aéronef. Enfin, l'exploitant de l'aéronef s'assure de la traçabilité des vols effectués en archivant les données concernant la réservation, les personnes embarquées, le trajet, la nature et les conditions du vol et de tenir ces données à la disposition des autorités, pendant au moins 24h.

Les vols par hélicoptère hors cadre des vols des forces de l'ordre, des services de lutte contre l'incendie, des services médicaux, des services de secours ou d'urgence ne pouvant respecter les règles édictées précédemment font l'objet d'une déclaration aux services compétents de l'Etat par l'exploitant d'aéronef.

ARTICLE 12-3 – VOLS HUMANITAIRES

Tout vol humanitaire sur la plateforme de Lyon-Bron fait l'objet d'une demande de l'opérateur à l'exploitant d'aérodrome puis d'une information aux services compétents de l'Etat de la part de l'exploitant d'aérodrome.

De plus, une assistance en escale complète, conforme aux règles édictées dans le présent arrêté et ses mesures particulières d'application, est mise en œuvre par l'exploitant de l'aéronef à chaque vol humanitaire ne provenant pas de l'UE, l'Islande, la Norvège ou la Suisse.

ARTICLE 12-4 – VOLS EFFECTUES PAR DES AERONEFS DE MOINS DE 45 500 KILOGRAMMES DE MMD POUR LE TRANSPORT DU PERSONNEL ET DE PASSAGERS NON PAYANTS OU DE MARCHANDISES DANS LE CADRE DES ACTIVITES COMMERCIALES D'UNE ENTREPRISE UNIQUE

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise pour laquelle le vol est réalisé fournit à l'assistant en escale la liste des passagers prévus sur le vol (cette liste est mise à disposition des services de l'Etat locaux sur demande et conservé au sol au moins pendant 24h).

L'entreprise pour laquelle le vol est réalisé est tenue de désigner une personne responsable du déplacement se portant garant de l'identité de l'ensemble des passagers à l'embarquement. En l'impossibilité de désigner une telle personne, l'assistant en escale ou l'entreprise de transport aérien est tenu de réaliser à l'embarquement des passagers une vérification de concordance entre les noms portés sur la liste et les personnes se présentant. Lors des opérations d'embarquement, l'exploitant d'aérodrome est tenu de s'assurer de l'identité de la personne responsable du déplacement.

L'assistant en escale s'assure au moyen d'un questionnaire que les bagages de cabine et de soute personnels ont été confectionnés par les passagers et qu'ils ne contiennent ni des engins explosifs ni des marchandises dangereuses. Lorsque cette assurance ne peut être obtenue, les bagages concernés font l'objet d'un traitement correspondant à celui d'un bagage de soute non accompagné, conforme aux NBCUE.

Les bagages non associés à une personne montant à bord font l'objet d'un traitement correspondant à celui d'un bagage de soute non accompagné, conforme aux NBCUE.

ARTICLE 12-5 – TRANSPORT DE FRET PAR AVION DE MOINS DE 15000 KILOGRAMMES DE MMD OU PAR HELICOPTERE HORS CADRE DES VOLS DES FORCES DE L'ORDRE, DES SERVICES DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, DES SERVICES MEDICAUX, DES SERVICES DE SECOURS OU D'URGENCE

Le transport de fret sans application des NBCUE (Domaine 6 du référentiel UE) est possible sous réserve des conditions suivantes :

- Sans transport passagers avec contrat de transport ;
- Unique opérateur commanditaire référencé auprès des services de l'Etat locaux ;
- Tonnage fret transporté par appareil : inférieur à 500kg ;
- Document détaillé descriptif du fret transporté à présenter aux services de l'Etat sur demande et dont un exemplaire est archivé au sol pendant 1 semaine.

En l'impossibilité de respecter l'intégralité des conditions précédentes, le fret est sécurisé selon les NBCUE décrites dans le domaine 6 du référentiel sureté de l'union européenne ou faire l'objet d'un accord des services compétents de l'Etat.

ARTICLE 12-6 – AUTRES CATEGORIES DE VOLS

Pour les vols appartenant aux catégories suivantes :

- vols de recherche et développement ;
- vols exploitées par des compagnies aériennes, des constructeurs aéronautiques ou des sociétés de maintenance, qui ne transportent ni passagers, ni bagages, ni fret, ni courrier ;
- vols de travail aérien (activité au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne...).

Les mesures suivantes sont appliquées :

Pour chaque vol opéré au départ de l'aérodrome de Lyon-Bron, les mentions suivantes sont enregistrées et conservées dans un lieu non situé à bord de l'aéronef, pendant au moins 24 heures par l'exploitant de l'aéronef :

- noms du personnel navigant ;
- noms des passagers ;
- nom de l'entité responsable du vol ;
- nom de l'entité utilisatrice si différent ;
- objet du vol opéré.

De plus, seuls les membres d'équipage ainsi que les personnes dûment connues de ces derniers ou faisant l'objet d'un ordre de mission édité par l'entité responsable ou utilisatrice du vol sont autorisés à monter à bord de l'aéronef. Les personnes titulaires d'un ordre de mission édité par l'entité responsable du vol font l'objet d'une vérification de concordance au moyen d'une pièce d'identité par l'exploitant de l'aéronef.

Ce type de vol sur la plateforme de Lyon-Bron fait l'objet d'une demande de l'opérateur à l'exploitant d'aérodrome puis d'une information aux services compétents de l'Etat de la part de l'exploitant d'aérodrome.

Mesures spécifiques supplémentaires pour les activités d'épandage agricole :

- Le démarrage ou la cessation de toute activité d'épandage agricole sur la plateforme de Lyon-Bron fait l'objet d'une demande de l'opérateur à l'exploitant d'aérodrome puis d'une déclaration à la préfecture et à la DSAC-CE de la part de l'exploitant d'aérodrome.

- En cas d'accord de la Préfecture et de la DSAC-CE, après instruction du dossier, l'opérateur et l'exploitant d'aérodrome sont informés des conditions particulières requises pour l'exercice de cette activité. Si l'activité est établie, chaque opération d'épandage fait l'objet d'une déclaration de l'opérateur à l'exploitant d'aérodrome et aux services compétents de l'Etat.

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

ARTICLE 13 – CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE VILLE

Le Côté Ville est accessible sans titre particulier au sens du présent arrêté.

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

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

L'exploitant de l'aérodrome peut également subordonner l'accès ou l'utilisation de certaines parties du Côté Ville au paiement de redevances.

ARTICLE 14 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE VILLE

Les conducteurs de véhicules circulant ou stationnant dans les limites de l'aérodrome sont tenus d'observer les règles de circulation édictées par le code de la route. Ils se conforment à la signalisation existante et aux règles établies dans le présent arrêté ainsi qu'à celles édictées par les arrêtés temporaires (*travaux, conditions spéciales de circulation*), et obtempérer aux injonctions que peuvent leur formuler les agents de la police nationale, les militaires de la gendarmerie et les agents des douanes.

Les conducteurs d'engins de manutention, immatriculés ou non, pour lesquels le permis de conduire n'est pas exigible, sont titulaires d'une autorisation de conduite spécifique au type d'engin, délivrée par leur employeur. Cette autorisation de conduite est distincte de l'autorisation de conduire un véhicule en Côté Piste de l'aérodrome décrite dans le présent arrêté.

ARTICLE 15 – CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE

En Côté Ville, les véhicules ne stationnent qu'aux emplacements réservés à cet effet. Tout arrêt ou stationnement est interdit en dehors de ces emplacements.

La durée de stationnement des véhicules extérieurs à l'aérodrome est strictement limitée à la durée de présence sur l'aérodrome de la personne qui utilise le véhicule ou, s'il s'agit de véhicules appartenant à des passagers, à la période comprise entre leur départ et leur retour. Le stationnement peut, selon les emplacements, être limité à une durée particulière, annoncée par une signalisation appropriée.

L'exploitant d'aérodrome et des services compétents de l'Etat locaux fixent conjointement :

- les limites des parcs publics ;
- les emplacements affectés aux véhicules de service des personnels travaillant sur l'aérodrome ;
- les emplacements spéciaux affectés aux taxis, voitures de location, véhicules de remise et véhicules de transport en commun, motocyclettes de transport de personnes ;
- les conditions d'utilisation de ces différents emplacements.

A l'exception des emplacements réservés au stationnement de véhicules correspondant aux catégories suivantes :

- véhicules munis de macarons PMR (GIC ou GIG ou autre) ;
- véhicules de police, GTA, Douanes, DGAC, DDT et les véhicules militaires affectés à la mission Vigipirate,

- ambulances ;
- véhicules de sécurité ;
- taxis de la zone unique de prise en charge ;
- véhicules techniques ;
- véhicules de livraison ou de transport de marchandises ;
- autobus et autocars ;
- navettes aéroport ;
- navettes hôtels ;
- motocyclette de transport de personnes,

l'arrêt ou le stationnement des véhicules n'est autorisé que dans :

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

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

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

Les usagers des parcs publics se conforment aux règlements intérieurs des dits parcs édictés par l'exploitant d'aérodrome.

Chapitre IV : ACCES ET CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE PISTE

ARTICLE 16 – POINTS DE PASSAGE ENTRE LES ZONES COTE VILLE ET COTE PISTE

L'accès à la zone Côté Piste se fait obligatoirement par l'un des points d'accès communs indiqués sur les plans annexés au présent arrêté ou par un point de passage privatif qu'une entreprise ou un organisme est spécialement autorisé à exploiter. La liste des emplacements et gestionnaires des accès communs et privatifs est publiée dans les mesures particulières d'application du présent arrêté. Les passages de personnes, de véhicules et d'objets du Côté Ville au Côté Piste et inversement, ne s'effectuent qu'au travers de ces accès et durant leurs heures de fonctionnement.

La liste des accès spéciaux ou restreints et leurs conditions d'utilisation figurent également dans les mesures d'application.

Les gestionnaires des accès communs, restreints et privatifs décrivent précisément dans leur programme de sûreté les matériels et procédures utilisés.

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

ARTICLE 17 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN COTE PISTE SIMPLE

Les personnes autorisées en aire de manœuvre sont les personnes disposant d'une autorisation comportant le secteur fonctionnel MAN ainsi que les personnes titulaires d'une commission d'emploi.

ARTICLE 18 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN PCZSAR

ARTICLE 18-1 – MOYEN DE CONTROLE D'ACCES A L'ENTREE DE LA PCZSAR

L'exploitant d'aérodrome est tenu, pour les accès à la PCZSAR, de mettre en place un moyen de contrôle d'accès lui permettant de respecter l'ensemble des dispositions contenues dans les réglementations européennes et nationales en vigueur.

ARTICLE 18-2 – PERSONNES AUTORISÉES ET CONTROLE D'ACCES EN PCZSAR

Les personnes autorisées à accéder en PCZSAR sont :

a/ Passagers et membres d'équipage d'un aéronef

- passagers munis d'un titre de transport individuel ou collectif ;
- autres passagers des avions privés, commerciaux ou militaires lorsqu'ils sont placés sous la conduite de leur pilote ;
- membres d'équipage des aéronefs commerciaux, privés ou militaires (ainsi que leurs passagers) munis de leur licence ou carte de navigant, carte de stagiaire ou certificat de membre d'équipage en cours de validité.

Pour ces trois catégories de personnes, l'autorisation n'est valable que pour se rendre des installations terminales à l'aéronef et vice-versa.

Les membres d'équipage accédant en PCZSAR s'y rendent uniquement par le PIF du Terminal Affaires. Ils présentent leur licence ou leur carte de navigant ainsi qu'un document officiel délivré par une administration et supportant une photographie aux fins de rapprochement identitaire, au personnel chargé du contrôle d'accès qui s'assure de la validité de ce titre. Ils sont tenus de ne pas prêter leur licence ou carte de navigant ou certificat de membre d'équipage à un tiers pour quelque motif que ce soit et de signaler dans les plus brefs délais à leur employeur la perte ou le vol de leur autorisation d'accès.

Les passagers accédant en PCZSAR s'y rendent uniquement par le PIF du Terminal Affaires et présenter leur carte d'embarquement valide ou équivalent au personnel chargé du contrôle d'accès qui s'assure raisonnablement de la validité de ce titre.

b/ Personnel aéroportuaire

Les personnes suivantes, justifiant d'une activité en PCZSAR en raison de leur fonction, sont autorisées en PCZSAR :

- 1) titulaire d'un titre de circulation aéroportuaire (TCA) national (sur fond rouge), valable sur l'ensemble des aérodromes du territoire et comportant la mention « NATIONAL » ;
 - 2) titulaire d'un TCA régional (sur fond rouge ou saumon), valable sur l'ensemble des aérodromes de la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est et comportant la mention « DAC CENTRE EST » ou « DSAC CE » ;
 - 3) titulaire d'un TCA local (sur fond rouge ou saumon), valable sur l'aérodrome et comportant la mention « BRON » (valable sur l'aéroport de Lyon Bron) ou « LYON » (valable sur les aéroports de Lyon-Bron et Lyon Saint-Exupéry) délivrés conformément aux dispositions de l'article R.213-3-3 du code de l'aviation civile ;
 - 4) titulaire d'un titre de circulation accompagné « A » (sur fond vert) délivré pour une durée de 24 heures maximum par les services compétents de l'Etat à des personnes justifiant d'une activité ponctuelle. Les mesures particulières liées à l'utilisation et au renouvellement de la demande de ce titre figurent dans les mesures d'application du présent arrêté ;
 - 5) titulaire d'un titre de circulation temporaire (couleur dégradée allant du jaune au rouge) délivré par les services compétents de l'Etat, sur présentation d'un ordre de mission, à des personnes déjà titulaires d'un TCA, soumis à habilitation nationale, en cours de validité et permettant d'accéder en côté piste d'un aérodrome français à l'exception d'un titre de circulation donnant accès à un lieu à usage exclusif. Ce titre de circulation temporaire est à porter obligatoirement avec le TCA initial et sa durée de validité ne peut excéder la durée de son TCA initial ou la durée de sa mission sur l'aérodrome de Lyon-Bron ;
 - 6) Personnes titulaires d'une commission, les agents de la police, de la gendarmerie, des douanes, du contrôle sanitaire aux frontières ou des services vétérinaires, titulaires d'une carte ou commission portant droit de réquisition pour l'exercice de leurs fonctions et devant pénétrer en Côté Piste dans ce cadre ;
- Ces personnes sont accompagnées en permanence par du personnel titulaire d'un TCA valide de la gendarmerie des transports aériens ou du service de la police aux frontières de l'aérodrome, ou du service des douanes, lorsqu'elles ont à se rendre en PCZSAR.
- 7) Personnes des équipes de secours en cas d'accident effectif ou en cas d'exercice de sécurité diligenté par la préfecture ou en cas d'urgence sérieuse concernant la protection des biens ou la vie des personnes.

Hors situation d'urgence, les personnes appartenant aux catégories 1 à 5 mentionnées ci-dessus et souhaitant accéder en PCZSAR se présentent au PIF du Terminal Affaires. Elles présentent leur titre de circulation ainsi qu'un document officiel délivré par une administration et supportant une photographie aux fins de rapprochement identitaire, à moins qu'un système biométrique soit en place, au personnel chargé du contrôle d'accès qui s'assure de la validité de ce titre.

Le contrôle d'accès des personnels de l'Etat chargés de la police, de la douane, de la gendarmerie des transports aériens sur l'aérodrome ainsi que les personnels de la sécurité civile qu'ils escortent, qui, dans le cadre de leurs missions ou par nécessité de service, sont tenus de rester dans leur véhicule, peut s'effectuer dans le véhicule.

Le contrôle d'accès des personnes désignées au 6 ci-dessus est effectué par un service de l'Etat qui les laisse pénétrer et les accompagne ou les escorte en PCZSAR.

Des modalités complémentaires du contrôle d'accès à l'entrée de la PCZSAR figurent dans les mesures particulières d'application du présent d'arrêté.

Les mesures d'assistance en escale concernant ces personnes et les cheminements utilisables par les équipages sur l'aérodrome de Lyon-Bron sont contenues dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

c/ Exemption de contrôle d'accès des personnes en entrée de PCZSAR

En application de l'article 1.2.2.6 de l'AIM du 11/09/2013, les personnes qui sortent de la PCZSAR pour y retourner peu après peuvent être exemptées de contrôle d'accès si elles sont toujours restées sous le contrôle visuel d'un ADS.

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

ARTICLE 18 -3 – INSPECTION FILTRAGE A L'ENTREE DE LA PCZSAR

a/ Généralités

En entrée de PCZSAR, les conditions et modalités d'inspection filtrage des personnes et des passagers et de leurs effets personnels ainsi que celles des véhicules, sont contenues dans les réglementations européennes et nationales.

En complément, des palpations de sécurité sont effectuées de façon aléatoire et continue et respectent strictement l'objectif quantitatif minimal fixé par décision interministérielle. Celui-ci est communiqué à l'exploitant d'aérodrome par la DSAC-CE.

De plus, une fouille manuelle des bagages de cabine et de soute, et des objets transportés est réalisée en l'absence d'un logiciel TIP activé et conforme aux dispositions européennes ou à la suite d'une décision interministérielle, en respectant strictement l'objectif quantitatif minimal fixé. Cet objectif quantitatif est communiqué par la DSAC-CE à l'exploitant d'aérodrome.

Les objectifs quantitatifs mentionnés ci-dessus font l'objet de vérifications par sondage par l'exploitant d'aérodrome.

Des modalités complémentaires d'inspection/filtrage à l'entrée de la PCZSAR figurent dans les mesures particulières d'application du présent d'arrêté.

b/ Objets métiers

Les personnels, y compris les équipages, ayant accès en PCZSAR, ne peuvent y introduire d'articles prohibés (dont la liste est fixée par un règlement européen susvisé) à l'exception de certains articles. Ces articles sont ceux nécessaires pour s'acquitter de tâches essentielles au fonctionnement et à l'entretien des installations et services aéroportuaires ou des aéronefs, ou pour assurer des fonctions en vol, sous réserve du respect des conditions fixées dans les mesures d'application du présent arrêté.

c/ Exemption d'inspection filtrage

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

ARTICLE 19 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN ZONE DELIMITEE

ARTICLE 19-1 – MOYENS DE CONTROLE D'ACCES A L'ENTREE DE LA ZONE DELIMITEE

L'exploitant d'aérodrome et les entités disposant d'un accès privatif en Zone Délimitée sont tenus de décrire dans leur programme de sûreté le moyen de contrôle d'accès utilisé.

Les moyens autorisés de contrôle d'accès piéton à la Zone Délimitée sont les suivants :

- biométrie ;
- rapprochement documentaire entre le justificatif exigé pour les personnes citées à l'article 19-2 et une pièce attestant de l'identité, réalisé par une personne physique. Celle-ci est formée aux objectifs pédagogiques de connaissance des prescriptions légales en matière de contrôle d'accès (exemptions et procédures spéciales de sûreté notamment), de connaissance et capacité à identifier les autorisations d'accès au Côté Piste (y compris des TCA et les laissez-passer de véhicules permettant le passage par l'accès duquel elle a la charge) ;
- lecteur de badges spécifiques (gestion à figurer dans le programme de sûreté de l'entité) ;
- clé non reproductible sans une carte gérée par l'exploitant d'aérodrome (description à figurer dans son programme de sûreté).

Pour les accès communs à la Zone Délimitée Aviation Générale uniquement, en complément des moyens cités ci-dessus, le moyen d'accès par digicode dont la composition est changée au moins tous les 6 mois peut aussi être utilisé à condition d'être complété d'un moyen de vidéosurveillance dont les enregistrements sont conservés pendant au moins 72 heures.

ARTICLE 19-2 – PERSONNES AUTORISEES ET CONTROLE D'ACCES EN ZONE DELIMITEE

Toute personne pénétrant en Zone Délimitée de l'aérodrome subit un contrôle d'accès. Ce contrôle est effectué par du personnel de l'organisme responsable de l'accès utilisé ou par des moyens électroniques.

a/ Zone Délimitée Aviation d'Affaires (ZDAA)

Parties communes :

Les personnes autorisées à circuler dans les parties communes en ZDAA correspondent aux personnes autorisées à circuler en PCZSAR ainsi que :

- les personnes titulaires d'une autorisation d'accès permanente (sur fond bleu), nominative avec photo, comportant au moins un des secteurs fonctionnels composant la ZDAA. De plus, elles suivent préalablement une formation, valable de moins de 3 ans, au moins équivalente à la formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 185/2010 ;
- les personnes titulaires d'une autorisation d'accès accompagné « A » sur fond bleu valide sur l'aérodrome et remis par l'exploitant d'aérodrome.

De plus, par mesure transitoire, les personnes titulaires d'une autorisation valide dans l'un des secteurs MAN, NAV, ou SIC sont autorisés à circuler dans les parties du secteur SVC leur permettant de rejoindre leur(s) secteur(s) autorisé(s) et ce jusqu'au renouvellement de leur autorisation.

De même, par mesure transitoire, les personnes ainsi que les véhicules titulaires d'une autorisation valide en CP au nom de la société « ND Hydrocarbure » sont autorisés à circuler dans les parties du secteur AVT leur permettant de rejoindre leur(s) secteur(s) autorisé(s) et ce jusqu'au renouvellement de leur autorisation.

Enfin, dans le but de s'acquitter de leurs taxes et redevances, les pilotes d'aéronefs d'aviation générale légère, munis de leur titre valide en ZDAG, sont autorisés à circuler sur le cheminement permettant de rejoindre le Terminal Affaires depuis la ZDAG. A cette fin, l'exploitant d'aérodrome met à disposition de ces usagers ce cheminement sécurisé et dûment matérialisé.

Lieux à Usage Exclusif des entités privées :

Les personnes autorisées à circuler dans chaque LUE des entités privées sont les personnes titulaires d'une autorisation d'accès :

- permanente, nominative avec photo, comportant la mention du code du LUE spécifique concerné remis par l'exploitant d'aérodrome ;
- temporaire accompagné (« A » sur fond bleu), accompagné par une personne titulaire d'une autorisation permanente. Cette autorisation d'accès temporaire, comportant la mention du code du LUE spécifique concerné, est remise par chaque gestionnaire de son LUE.
- temporaire non accompagné (« V » sur fond bleu). Cette autorisation d'accès temporaire, comportant la mention du code du LUE spécifique concerné, est remise par chaque gestionnaire de son LUE.

Lieu à Usage Exclusif SNA-CE :

Les personnes autorisées à circuler dans le LUE du SNA-CE sont uniquement les personnes autorisées par le chef de la circulation aérienne de l'organisme de contrôle de Lyon-Bron ou son représentant.

b/ Zone Délimitée Aviation Générale (ZDAG)

Les personnes autorisées à circuler dans les parties communes en ZDAG sont :

- les personnes autorisées à circuler en ZDAA ;
- les membres des aéroclubs basés sur l'aérodrome en possession d'une carte de membre dont le modèle est validé par la DSAC-CE, ainsi que leurs accompagnants, après accord des services compétents de l'Etat locaux dans le cas où le nombre de ces personnes à accompagner est strictement supérieur à 3 ;
- les pilotes privés d'aéronefs de MMD inférieure ou égale à 3,5t stationnés en parking Sierra, en possession de leur licence de pilote, ainsi que leurs passagers ;
- les élèves navigants munis d'un document justifiant de leur entrée en formation.

c/ Zone Délimitée des Services Publics (SAG/SAMU/SC)

Les personnes autorisées à circuler dans les LUE des services publics sont les personnes autorisées respectivement par les chefs de service de la section aérienne de gendarmerie, du SAMU et de la Sécurité civile en possession de leur carte de service ou d'un équivalent.

Les personnes titulaires d'un titre leur autorisant l'accès aux secteurs AVT, MAN, NAV ou SVC sont autorisés à transiter par cette zone pour les besoins de leurs activités.

d/ Mesures communes à toute la ZD

Les personnes citées au point 6 de l'article 18-2 b peuvent circuler sans accompagnement en Côté Piste (hors PCZSAR) après accord d'un service compétent de l'Etat local (Services de Police/DSAC-CE).

ARTICLE 19-3 – INSPECTION FILTRAGE EN ZONE DELIMITEE

L'inspection filtrage pour pénétrer en Zone Délimitée, à l'exception de la PCZSAR lorsque celle-ci est activée, n'est pas requise.

Chapitre V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE

ARTICLE 20 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN PCZSAR

ARTICLE 20-1– MOYEN DE CONTROLE D'ACCES A L'ENTREE DE LA PCZSAR

L'exploitant d'aérodrome est tenu, pour les accès à la PCZSAR, de mettre en place un moyen de contrôle d'accès des véhicules lui permettant de respecter l'ensemble dispositions contenues dans les réglementations européennes et nationales en vigueur.

ARTICLE 20-2– VEHICULES AUTORISÉS EN PCZSAR ET CONTROLE D'ACCES

Sont autorisés à accéder et à circuler en PCZSAR les véhicules disposant d'un laissez-passer véhicule délivré par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve que ces entreprises ou organismes possèdent une autorisation d'activité en Côté Piste. Des conditions plus détaillées sont fixées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté. Le laissez-passer véhicule ne dispense pas le conducteur ni les passagers de l'autorisation individuelle d'accès.

De plus, le conducteur, l'entreprise ou l'organisme disposant d'un tel véhicule est tenu de ne pas provoquer ou favoriser l'utilisation en Côté Piste ou dans un de ses secteurs, d'un véhicule ne disposant pas laissez-passer véhicule correspondant.

Dispositions particulières :

Certains véhicules n'ayant jamais à sortir du Côté Piste sont dispensés du laissez-passer véhicule. Ces véhicules sont tenus de rester en permanence à l'intérieur du CP (véhicules captifs).

Les conditions d'identification et de pénétration du Côté Piste des véhicules dépourvus de laissez-passer véhicule sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

ARTICLE 20-3– INSPECTION FILTRAGE A L'ENTREE DE LA PCZSAR

a/ Généralités

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

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

b/ Exemption de contrôle d'accès et d'inspection filtrage en PCZSAR

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

ARTICLE 21 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN ZONE DELIMITEE

ARTICLE 21-1– VEHICULES AUTORISÉS ET CONTROLE D'ACCES EN ZONE DELIMITEE

Les véhicules autorisés en ZD sont les véhicules autorisés en PCZSAR.

Les conducteurs des véhicules devant entrer en ZD sont tenus de se soumettre au dispositif de contrôle d'accès à la ZD.

ARTICLE 21-2– INSPECTION FILTRAGE DES VEHICULES A L'ENTREE DE LA ZD

L'inspection filtrage d'un véhicule pénétrant en Zone Délimitée n'est pas requise.

ARTICLE 22 – MESURES DE SURETE APPLICABLES EN COTE PISTE SIMPLE

Les conditions et modalités d'accès des véhicules en Côté Piste Simple sont identiques à celles pour la ZD sachant que le laissez-passer véhicule comporte la mention MAN.

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

Chapitre laissé intentionnellement vide

TITRE II PORTANT SUR LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

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

Chapitre I : ZONES ACCESSIBLES AU STATIONNEMENT ET A LA CIRCULATION DES AERONEFS

Chapitre laissé intentionnellement vide

Chapitre II : DISPOSITIONS APPLICABLES SUR LES AIRES DE STATIONNEMENT DES AERONEFS, EN PLUS DE CELLES QUI SONT EDICTEES PAR LA REGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION AERIENNE

ARTICLE 23 – ESSAIS MOTEURS

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

ARTICLE 24 – MESURES ANTI-POLLUTION

La mise en œuvre des matériels et équipements particulièrement bruyants, y compris les essais de moteurs d'avions et le fonctionnement de moteurs auxiliaires, ainsi que toute activité susceptible de provoquer une pollution peuvent faire l'objet de mesures édictées par l'exploitant de l'aérodrome. Tout stockage et/ou utilisation de produit est fait conformément à la réglementation en vigueur dans le domaine de la protection de l'environnement.

Chapitre III : MESURES GENERALES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET DE SAUVEGARDE DES PERSONNES ET DES BIENS

ARTICLE 25 – AVITAILLEMENT DES AÉRONEFS EN CARBURANT

Les sociétés distributrices de carburant, les transporteurs aériens ainsi que leurs sous-traitants se conforment strictement aux règles de sécurité édictées notamment par :

- l'arrêté du 23 janvier 1980 « relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes » ;
- l'arrêté du 12 décembre 2000 « relatif à l'avitaillement en carburant des aéronefs sur les aérodromes » ;
- la réglementation applicable aux transporteurs aériens.

Les véhicules et matériels (téléphones, magnétomètres, émetteurs/récepteurs radio, groupes de parc...) présents dans le périmètre de sécurité incendie (défini dans l'arrêté du 23 janvier 1980) pendant un avitaillement d'aéronef sont conformes aux règlements applicables aux matériels utilisables en atmosphère explosive.

Les matériels (chaussures ferrées par exemple) et méthodes (traînement ou jet d'objets métalliques sur le sol...) susceptibles de provoquer des étincelles sont interdits sur l'aire de mouvement.

ARTICLE 26 – INTERDICTION DE FUMER

Sans préjudice de la réglementation générale relative à l'interdiction de fumer dans les lieux publics, il est formellement interdit de fumer ou de faire usage de briquet ou d'allumettes :

- à moins de quinze mètres des aéronefs, camions citernes et soutes à essence ;
- sur la totalité de l'aire de mouvement (aire de trafic + aire de manœuvre) ; sauf sur les « zones fumeurs » définies par l'exploitant et identifiées par un marquage approprié ;
- dans les hangars recevant des aéronefs ;
- dans les ateliers où sont manipulées des matières inflammables.

Il est également interdit de jeter des cigarettes, allumettes ou débris enflammés sur les aires de stationnement des véhicules.

ARTICLE 27 – DÉGIVRAGE DES AÉRONEFS

Le dégivrage des aéronefs à l'aide de produits inflammables ne peut être effectué qu'après autorisation du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) de l'aérodrome.

ARTICLE 28 – PROTECTION DES BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS

Chaque hangar, bâtiment ou local mis à la disposition de tiers est équipé de dispositifs de protection contre l'incendie dont la quantité, les types et les capacités est en rapport avec la destination des locaux, notamment dans les établissements recevant du public.

Le contrôle périodique des extincteurs et leur mise en état incombent à l'occupant des lieux.

Les services de l'exploitant d'aérodrome chargés de la sécurité et de la lutte contre l'incendie peuvent intervenir pour s'assurer du respect de ces obligations et imposer la mise en place des équipements de sécurité nécessaires.

Tout occupant s'assure que son personnel connaît le maniement des extincteurs de premier secours disposés dans les locaux qui lui sont affectés.

Il est formellement interdit d'utiliser les moyens de secours pour un usage autre que la lutte contre l'incendie.

Les installations électriques sont réalisées selon les règles de l'art et selon les normes et réglementations en vigueur. Elles sont contrôlées périodiquement comme prévu par le code du travail.

Les matériaux combustibles inutilisés, tels que les emballages vides, sont évacués le plus vite possible. Il est interdit de conserver des chiffons gras ou des déchets inflammables dans des récipients combustibles et non munis de couvercles ou ayant contenu des produits inflammables.

ARTICLE 29 – DÉGAGEMENTS DES ACCÈS

Toutes les voies d'accès aux différents bâtiments sont dégagées de façon à permettre l'intervention rapide du service de sécurité contre l'incendie.

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

Dans les bâtiments et hangars, les accès aux robinets d'incendie armés, aux colonnes sèches, aux organes de commande des installations fixes de lutte contre l'incendie et, en général, à tous les moyens d'extinction restent dégagés et accessibles en permanence.

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

ARTICLE 30 – CHAUFFAGE

L'utilisation des poêles à combustibles liquides, solides ou gazeux est subordonnée à une autorisation préalable des services de l'aérodrome chargés de la sécurité et de la lutte contre l'incendie, qui fixent les directives de sécurité à respecter. Les utilisateurs veillent, avant de quitter les locaux, à ce que les types d'appareils de chauffage cités précédemment soient éteints.

Ils s'assurent qu'aucun risque d'incendie n'est à craindre, en particulier avec les radiateurs ou matériels électriques.

ARTICLE 31 – CONDUITS DE FUMÉE

Les occupants sont tenus de procéder au moins une fois par an au ramonage de leurs installations.

Les cheminées des fourneaux des restaurants et des cantines sont ramonées mensuellement.

ARTICLE 32 – TRAVAUX PAR POINT CHAUD - PERMIS DE FEU

Les travaux par point chaud (*soudage, meulage, oxycoupage...*) ainsi que la production de flammes ou d'étincelles sont autorisés sur l'aire de mouvement sous réserve d'un accord préalable du SSLIA.

Sur le reste de l'emprise de l'aérodrome, ces travaux ne peuvent être effectués que sur un poste permanent de travail ou après accord du service Prévention Sécurité Santé qui délivre, le cas échéant, un permis de feu fixant les instructions de sécurité appropriées.

ARTICLE 33 – MESURES DE PROTECTION DES PERSONNELS

Tous les personnels travaillant sur l'aérodrome :

- reçoivent une formation dans le domaine de la sécurité adaptée à leur emploi ;
- sont dotés par leur employeur des équipements de sécurité adaptés (chaussures, gants, équipements haute visibilité ...).

Les personnels travaillant sur l'aire de trafic dans des zones exposées à des bruits d'intensité élevée sont dotés des équipements de protection prévus par les dispositions réglementaires.

Les engins et équipements (*matériels de manutention ou de chantier, groupes de parc...*) utilisés sur l'aire de trafic sont munis de silencieux et/ou de dispositifs permettant de limiter le bruit au niveau toléré par la réglementation du travail.

Chapitre IV : PRESCRIPTIONS SANITAIRES

ARTICLE 34 – CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES

Les conditions dans lesquelles sont exercées les missions de contrôle sanitaire aux frontières en cas d'alerte épidémiologique sont définies par un protocole d'accord entre l'exploitant d'aérodrome et les administrations concernées.

ARTICLE 35 – DÉPOT ET ENLÈVEMENT DES ORDURES MÉNAGÈRES, DES DÉCHETS INDUSTRIELS ET DES MATIÈRES DE DÉCHARGE

Les déchets et leur élimination sont soumis aux dispositions du code de l'environnement.

Toute personne qui produit ou détient des déchets est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément à la réglementation en vigueur. L'exploitant d'aérodrome peut proposer aux entreprises ou organismes utilisateurs de la plate-forme un service de collecte des déchets qui peut donner lieu au paiement d'une redevance.

L'exploitant d'aérodrome fixe les règles concernant l'utilisation, le type et l'emplacement des conteneurs à déchets ainsi que la fréquence d'enlèvement des différents déchets.

Tout dépôt sauvage de déchets de quelque nature que ce soit ainsi que toute décharge brute de déchets sont interdits sur l'emprise de l'aérodrome.

Si des déchets sont abandonnés, déposés ou traités contrairement aux prescriptions du présent article, l'exploitant d'aérodrome fait procéder d'office à leur élimination aux frais du responsable, sans préjudice des sanctions encourues par ce dernier.

ARTICLE 36 – NETTOYAGE DES TOILETTES D'AVIONS

Le nettoyage des toilettes d'avions ne peut être effectué que par un organisme autorisé par l'exploitant d'aérodrome, à l'aide de véhicules spécialement aménagés à cet effet et dans les conditions exigées par la réglementation en vigueur.

ARTICLE 37 – REJET DES EAUX RÉSIDUAIRES

Les eaux résiduaires sont collectées et traitées dans les installations de l'aérodrome prévues à cet effet, conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 38 – ENVIRONNEMENT, ENTRETIEN ET SÉCURITÉ

Tout stockage, manipulation ou utilisation de produit, toute activité susceptible de créer une gêne envers un tiers est fait conformément à la réglementation en vigueur dans le domaine de la protection de l'environnement.

Sur l'aire de trafic, sont interdits :

- le lavage et l'entretien des véhicules ;
- toute vidange de véhicule ou d'engin et tout déversement de liquide (à l'exception des produits de dégivrage) ;

- l'épandage des corps gras ou des carburants.

Chaque entreprise participant au service d'assistance en escale veille à ne pas laisser sur le poste de stationnement et ses abords d'objets ou de liquides répandus, même fortuitement, après son intervention. Dans le cas où il lui serait impossible, dans un délai raisonnable, de nettoyer ce poste, elle en informe sans attendre l'exploitant d'aérodrome.

Les conteneurs et palettes sont stockés sur des emplacements où ils ne présentent pas de danger pendant l'exploitation des aéronefs (*effet de souffle des réacteurs notamment*). Ils sont arrimés sur des bâtis à conteneurs (*racks*).

Les bouteilles de gaz sont stockées dans des abris fermés et prévus à cet effet.

Il est interdit de nourrir des animaux errants sur l'aérodrome ou d'abandonner de la nourriture sur l'emprise de l'aérodrome.

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

ARTICLE 39 – CONSERVATION DU DOMAINE DE L’AERODROME

Il est interdit d’effectuer des dégradations quelconques aux meubles ou immeubles du domaine de l’aérodrome, de mutiler les arbres, de marcher sur les gazons et massifs de fleurs, d’abandonner ou de jeter des papiers ou des débris ailleurs que dans les corbeilles réservées à cet effet.

Il est interdit de gêner, d’entraver ou de neutraliser de quelque manière que ce soit, les procédures et moyens matériels destinés à assurer la sécurité du transport aérien, des installations aéroportuaires et des personnes.

ARTICLE 40 – FAUCHAGE ET CULTURE

A l’exception des services d’entretien de l’aérodrome, peuvent seuls procéder à des travaux de fauchage et de cultures les titulaires d’autorisations d’occupation temporaire de terrains, qui leur ont été accordées par l’exploitant d’aérodrome. Les plantations et cultures sont soumises à autorisation de l’exploitant d’aérodrome qui vérifie notamment leur compatibilité avec la politique de prévention contre le péril animalier.

La pénétration du Côté Piste pour des travaux de fauchage ou de culture est soumise à l’autorisation préalable du service de la navigation aérienne.

ARTICLE 41 – EXERCICE DE LA CHASSE

L’exercice de la chasse dans l’enceinte de l’aérodrome est strictement interdit, à l’exception des actes effectués dans le cadre de la lutte contre le péril animalier. A cette fin, la DSAC CE peut organiser la chasse d’animaux non protégés présentant un danger pour la navigation aérienne et la circulation au sol.

Chapitre VI : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA CONDUITE, A LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT DES VEHICULES

ARTICLE 42 – ACCES DES VEHICULES

ARTICLE 42-1 – ACCES DES VEHICULES EN AIRE DE TRAFIC

Sont autorisés à circuler sur l'aire de trafic :

- certains véhicules spéciaux utilisés au cours des opérations d'escale et dont la liste est établie par l'exploitant de l'aérodrome ;
- les véhicules de l'exploitant d'aérodrome ou de ses sous-traitants nécessaires aux missions de sécurité en piste ou de sûreté ;
- du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs ;
- les autocars exclusivement destinés à transporter les passagers entre l'aérogare et les aéronefs ;
- les véhicules ou groupes de véhicules convoyés par un véhicule des services compétents de l'Etat ou dédié aux inspections piste ;
- les ambulances, sous certaines conditions définies par l'exploitant de l'aérodrome, en accord avec le responsable du service de la navigation aérienne ;
- les autres véhicules autorisés par la DSAC-CE ou le SNA-CE.

ARTICLE 42-2 – ACCÈS DES VEHICULES EN AIRE DE MANOEUVRE

Sont autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre, les véhicules :

- de l'exploitant d'aérodrome ou de ses sous-traitants nécessaires aux missions de sécurité en piste ou de sûreté ;
- de l'Etat (de l'aviation civile, de la gendarmerie, des douanes et de la police) ;
- du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs ;
- ou groupes de véhicules convoyés par un véhicule des services compétents de l'Etat ou dédié aux inspections piste ;
- des agriculteurs autorisés par contrat avec l'exploitant de l'aérodrome ;
- autorisés temporairement par la DSAC-CE ou le SNA-CE.

Tout véhicule circulant sur l'aire de manœuvre, ses dégagements ou les routes de service associées est équipé :

- d'un gyrophare ;
- d'un moyen radio permettant d'établir une liaison bilatérale avec la tour de contrôle.

Les caractéristiques des équipements lumineux et radioélectriques sont fixées, pour chaque catégorie de véhicules, dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

ARTICLE 43 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT EN COTE PISTE

ARTICLE 43-1 – CONDITIONS GENERALES DE CIRCULATION EN CP

Les conducteurs de véhicules circulant ou stationnant dans les limites de l'aérodrome sont tenus d'observer les règles de circulation édictées par le code de la route. De plus, ils se conforment à la signalisation existante et aux règles établies par le présent arrêté ainsi qu'à celles édictées par les arrêtés temporaires (*travaux, conditions spéciales de circulation*), et obtempèrent aux injonctions que peuvent leur formuler les agents

relevant des services chargés de la circulation aérienne (*Côté Piste*), les fonctionnaires de la police nationale, les militaires de la gendarmerie et les agents des douanes.

Les conducteurs d'engins de manutention, immatriculés ou non, pour lesquels le permis de conduire n'est pas exigible, sont titulaires d'une autorisation de conduite spécifique au type d'engin, délivrée par leur employeur. Cette autorisation de conduite est distincte de l'autorisation de conduire un véhicule en Côté Piste de l'aérodrome décrite au présent arrêté.

Les conducteurs font preuve de toute la prudence rendue nécessaire par les risques particuliers inhérents à l'exploitation de l'aérodrome.

De telle façon que le conducteur reste maître de son véhicule, la vitesse est limitée :

- à 30 km/h sur les aires de trafic et les routes en front d'aérogare,
- à 50 km/h sur les autres routes de service.

Les chasse-neige en action ne sont pas tenus au respect de ces limitations.

En cas d'accident ou d'incident et plus particulièrement lorsqu'un aéronef est immobilisé sur une piste ou une voie de circulation, les véhicules des personnels de dépannage et d'assistance sont autorisés à accéder à l'aire de manœuvre après accord du service de la circulation aérienne.

Les véhicules des agents des douanes, de la gendarmerie et de la police peuvent accéder à l'aire de manœuvre dans la mesure requise par l'exercice de leur fonction, après accord du service de la circulation aérienne.

Des règles complémentaires de circulation en CP sont fixées par le DSAC-CE dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

ARTICLE 43-2 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VÉHICULES « HORS GABARIT »

Dans le cadre de leurs missions, sont autorisés à circuler sur l'ensemble de l'emprise domaniale de l'aérodrome :

- les véhicules du Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs de l'aérodrome, dont les normes excèdent celles fixées par le Code de la route ;
- les engins de balayage, de déneigement ou de chantier de l'exploitant d'aérodrome et des entreprises opérant pour son compte, dont les normes excèdent celles fixées par le Code de la route.

Dans le cadre de leurs activités, sont autorisées à circuler à l'intérieur du Côté Piste de l'aérodrome les véhicules ou ensemble de véhicules dont les normes excèdent celles fixées par le Code de la route des entités suivantes :

- les sociétés spécialisées dans l'avitaillement en carburant des aéronefs ;
- les sociétés spécialisées dans le transport des passagers par bus entre aéronefs et aérogares.

Les permissionnaires se conforment à toutes les prescriptions du Code de la route, notamment à celles concernant l'éclairage et la signalisation des véhicules.

Les véhicules comportent le personnel suffisant pour parer aux accidents de toute nature pouvant survenir au cours de leurs déplacements. En cas d'arrêt forcé, le responsable du véhicule prend toutes dispositions pour permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation et aviser les services de police.

ARTICLE 43-3 – REGLES COMPLEMENTAIRES EN AIRE DE TRAFIC

Les déplacements des véhicules sont limités aux besoins du service.

Les conducteurs sont tenus de laisser, en toutes circonstances, la priorité aux aéronefs et aux passagers et de se conformer aux instructions des personnels relevant du SNA-CE, des services compétents de l'Etat et des agents habilités de l'exploitant de l'aérodrome.

Les conducteurs des véhicules, engins et matériels observent les règles du code de la route, l'usage des feux de route étant toutefois interdit, quelles que soient les circonstances.

La vitesse est limitée de façon telle que le conducteur reste constamment maître de son véhicule et n'est pas supérieure aux limitations fixées dans le présent arrêté.

Par dérogation aux règles générales du code de la route, la mise en œuvre de trains de chariots d'une longueur maximale de vingt et un mètres est autorisée.

Les lignes tracées pour les besoins aéronautiques (lignes de délimitation des parkings avions, lignes de guidage des avions, lignes de délimitation des zones de stockage du matériel d'assistance...) ne sont pas des lignes continues au sens du code de la route et les véhicules peuvent les chevaucher et les franchir.

La justification de la présence d'un véhicule ou de son chauffeur en un point quelconque de l'aire de trafic peut toujours être exigée par les services chargés de la police du Côté Piste.

Les conducteurs sont tenus, en outre, de se conformer :

- aux règles spéciales de circulation et de stationnement fixées par l'exploitant d'aérodrome, concernant notamment les emplacements que les véhicules doivent occuper avant l'arrivée des aéronefs, pendant les opérations d'escale et la durée du stationnement, ainsi que les mesures de sécurité à respecter au cours de différentes manœuvres ;
- aux consignes d'utilisation des véhicules et engins spéciaux fixées par l'exploitant de l'aérodrome pour les opérations d'escale afin que celles-ci puissent être assurées dans les meilleures conditions de sécurité, d'efficacité et d'économie.

Aucun véhicule, engin ou matériel n'est laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de trafic à l'exception de ceux qui sont rangés sur les emplacements de garage ou d'attente prévus à cet effet.

Tout véhicule, engin ou matériel abandonné en dehors de ces emplacements peut être enlevé d'office, aux risques et périls de son propriétaire, dans les conditions prévues dans le présent arrêté.

L'exploitant de l'aérodrome ne peut être tenu pour responsable des accidents ou dommages que pourraient subir des véhicules, engins ou matériels abandonnés par des tiers.

L'usage des parcs et des emplacements réservés au stationnement, gérés par l'exploitant d'aérodrome, peut être subordonné au paiement d'une redevance.

ARTICLE 43-4 - REGLES COMPLEMENTAIRES EN AIRE DE MANOEUVRE

Les conducteurs sont tenus de laisser, en toutes circonstances, la priorité aux aéronefs et de se conformer aux instructions des personnels relevant du service de la navigation aérienne.

A cette fin, ils restent en contact radio avec le service de la navigation aérienne (*sur la fréquence tour de l'aérodrome*) pendant toute la durée du séjour sur l'aire de manœuvre.

Aucun véhicule, engin ou matériel n'est laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de manœuvre.

Tout véhicule, engin ou matériel abandonné pourra être enlevé d'office, aux risques et périls de son propriétaire.

L'exploitant de l'aérodrome ne peut être tenu pour responsable des accidents ou dommages que pourraient subir des véhicules, engins ou matériels abandonnés.

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

La liaison radio avec la tour de contrôle est maintenue pendant toute la durée du déplacement sur l'aire de manœuvre ou les routes de service associées. Il ne peut mettre fin à cette liaison radio qu'avec l'accord du contrôle, après avoir quitté l'aire de manœuvre.

La circulation sur la piste se fera, chaque fois que possible, face à la direction de décollage et d'atterrissage des aéronefs (dite "à contre QFU").

L'autorisation de circuler sur l'aire de manœuvre ou une route de service associée à l'aire de manœuvre peut être refusée, notamment en fonction des conditions météorologiques.

Lorsque le service en charge de la circulation aérienne est fermé, les déplacements sur l'aire de manœuvre sont effectués selon la procédure dite « d'auto information », en laissant la priorité absolue aux manœuvres des aéronefs.

Les conducteurs des véhicules circulant sur l'aire de manœuvre gardent, tout le temps de leur présence, leur gyrophare et leurs feux de croisement allumés.

Les conducteurs sont tenus de laisser, dans tous les cas, la priorité aux aéronefs et d'obéir aux injonctions données, à cet effet, par les agents relevant du service chargé de la circulation aérienne.

Aucun véhicule n'est laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de manœuvre, afin notamment de pouvoir donner suite à toute demande d'évacuation provenant du service de la circulation aérienne.

La définition des aires critiques des installations d'aides à la navigation aérienne (protection des moyens radioélectriques) ainsi que les règles de circulation et de stationnement dans ces aires sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

Le contrôle de la circulation sur l'aire de manœuvre est assuré par le SNA-CE, par les services compétents de l'Etat et par les agents habilités de l'exploitant de l'aérodrome.

Utilisation de la radio :

Tout déplacement de véhicule ou aéronef sur l'aire de manœuvre fait l'objet d'une autorisation par le service de la navigation aérienne sur la fréquence appropriée de l'aérodrome. La liaison radio avec ce service est maintenue pendant toute la durée du déplacement. En l'absence des services de la navigation aérienne, les pilotes et conducteurs signalent leurs déplacements sur la fréquence tour, en auto-information.

ARTICLE 44 – AUTORISATION DE CONDUIRE UN VÉHICULE EN COTE PISTE

La conduite d'un véhicule, engin ou matériel du CP de l'aérodrome est subordonnée à une autorisation dont les conditions sont fixées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté. Cette autorisation peut être demandée à tout moment lors de la conduite d'un véhicule en CP aux fins de contrôle.

ARTICLE 44-1 – AUTORISATION DE CONDUITE EN AIRE DE TRAFIC

L'autorisation de conduite des conducteurs de véhicules circulant sur l'aire de trafic et les routes de service associées comportent la mention « autorisation de conduite en aire de trafic ou AT ». Cette autorisation est délivrée par l'employeur du conducteur s'il estime que le personnel concerné a suivi de manière complète et satisfaisante la formation appropriée pour conduire sur l'aire de trafic, dans des conditions fixées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

ARTICLE 44-2 – AUTORISATION DE CONDUITE EN AIRE DE MANOEUVRE

L'autorisation de conduite des conducteurs de véhicules circulant sur l'aire de manœuvre comporte la mention « autorisation de conduite en aire de mouvement » ou « AM ». Cette autorisation est délivrée par l'employeur du conducteur s'il estime que le personnel concerné a suivi de manière complète et satisfaisante la formation appropriée pour conduire sur l'aire de mouvement, dans des conditions fixées dans les mesures d'application du présent arrêté.

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

ARTICLE 45 – STOCKAGE DES PRODUITS INFLAMMABLES OU EXPLOSIFS

Le stockage des carburants et de tout autre produit inflammable ou volatile s'effectue dans des citernes enterrées, après accord de l'exploitant d'aérodrome. Tout autre mode de stockage est subordonné à une autorisation des services de l'aérodrome chargés de la sécurité et de la lutte contre l'incendie.

Il est interdit de stocker de tels produits à moins de vingt-cinq mètres des limites de l'aire de mouvement des aéronefs.

Il est formellement interdit de constituer, à l'intérieur des baraques ou bâtiments provisoires, des dépôts de produits ou liquides inflammables tels qu'essence, benzine, etc. supérieurs à 10 litres au total.

Dans les locaux où les produits inflammables sont normalement utilisés (*ateliers de peinture, salles de nettoyage...*), la quantité de ces produits admise est celle qui est nécessaire à une journée de travail.

Tous ces produits sont enfermés dans les bidons ou des boîtes métalliques hermétiques et placés en dehors de la pièce où ils sont normalement utilisés. Leur transvasement est interdit à l'intérieur de ces locaux.

Le stockage de produits explosifs est interdit dans les bâtiments recevant du public.

ARTICLE 46 – STOCKAGE DES PRODUITS ET MATÉRIELS DANGEREUX

Le stockage des produits et matériels dangereux est effectué dans les zones matérialisées à cet effet (*notamment dans les magasins de fret*) et dans les conditions qui leur sont applicables.

ARTICLE 47 – STOCKAGE DE MATERIAUX ET IMPLANTATION DE BATIMENTS :

Tout stockage de matériel et d'objets divers, notamment les stockages volumineux de matériaux, les implantations de baraques ou abris sont interdits, sauf autorisation écrite de l'exploitant d'aérodrome.

Si l'autorisation est retirée ou dès que sa durée a pris fin, le bénéficiaire procède à l'enlèvement des matériaux, objets, baraques ou abris, selon les prescriptions et dans les délais qui lui ont été impartis.

TITRE III : MESURES COMPLEMENTAIRES DE POLICE D'AERODROME

ARTICLE 48 – CONTROLE AUX FRONTIERES

ARTICLE 48-1 – OUVERTURE DU POINT DE PASSAGE FRONTALIER (PPF) DE LYON-BRON

Conformément à l'Annexe 6, points 2.2.2 et 2.2.3 du Règlement (CE) 562/2006 du 15-03-2006 établissant un Code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontières Schengen), les formalités de vérifications aux frontières sont opérées par le Service de la Police Aux Frontières de l'aéroport de Lyon St Exupéry (SPAF Lyon St-Exupéry) qui se rend sur place en temps utile.

A ces fins, l'exploitant de l'aérodrome prend toutes dispositions pour informer le SPAF Lyon St-Exupéry suffisamment à l'avance de l'arrivée et du départ d'aéronefs en provenance ou à destination de pays tiers (au sens du code frontières Schengen) prévus en journée (de 06h30 à 22h30).

De 22h30 à 06h30, le point de passage frontalier de Lyon Bron est fermé.

Ponctuellement, une ouverture à la demande peut être adressée au SPAF Lyon St-Exupéry sous préavis de 24h00.

Lorsque ces demandes sont motivées par un déroutement pour incident technique ou pour des conditions atmosphériques défavorables, les usagers ne sont pas tenus d'observer ces préavis mais provoquent néanmoins l'intervention du SPAF Lyon St-Exupéry en vue des vérifications aux frontières.

ARTICLE 48-2 – MODALITES DU CONTROLE AUX FRONTIERES

L'exploitant d'aérodrome prend toutes dispositions pour identifier clairement les circuits à utiliser pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers (au sens du code frontières Schengen) afin qu'ils soient soumis aux vérifications aux frontières.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte achemine les passagers et équipages de vols à destination ou en provenance de pays tiers (au sens du code frontières Schengen) via ces circuits jusqu'aux postes de contrôle tenus par le SPAF Lyon St-Exupéry.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte communique aux fonctionnaires de police présents, le nombre de passagers débarqués et à contrôler.

Aucune zone de transit n'est mise en œuvre sur l'aéroport de Lyon Bron.

ARTICLE 49 – INTERDICTIONS DIVERSES

Il est interdit :

- d'entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs d'accès au Côté Piste ;
- de faciliter l'entrée au Côté Piste de personnes dépourvues des autorisations nécessaires ;
- d'actionner les systèmes d'ouverture des portes de secours en dehors des cas d'urgence et dans le cadre d'exceptions nécessaires pour les maintenances et les contrôles techniques réglementaires des dispositifs ;
- de gêner l'exploitation de l'aérodrome par des attroupements ;
- de gêner ou troubler le bon fonctionnement des contrôles de sûreté, notamment aux postes d'inspection filtrage ;
- de procéder à des prises de vue des installations de contrôle de sûreté, sauf autorisation expresse des services compétents de l'Etat ;
- de pénétrer ou de séjourner du Côté Piste de l'aérodrome avec des animaux, même s'ils ne sont pas en liberté ; toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux animaux transportés dans les aéronefs (à condition qu'ils soient accompagnés et tenus en cage ou en sac), ni aux animaux des services de sécurité autorisés, ni aux chiens guides d'aveugle ou d'assistance aux personnes à mobilité réduite;

- de procéder à des quêtes, sollicitations, offres de service, distributions d'objets quelconques ou de prospectus, prises de vue commerciales, techniques ou de propagande, sur l'aérodrome, sauf autorisation spéciale délivrée par l'exploitant d'aérodrome après avis des services compétents de l'Etat.

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

Les agents assermentés à cet effet peuvent être chargés, sous le contrôle du service de police compétent, de l'application de l'arrêté préfectoral de police, en ce qui concerne le stationnement du CP ou sur les parties concédées du Côté Ville.

Le camping et/ou le stationnement des véhicules destinés à l'habitation sont interdits sur l'emprise de l'aérodrome.

ARTICLE 50 – SURVEILLANCE DES EFFETS PERSONNELS EN COTE VILLE

Aucun bagage ne reste sans surveillance de la part de la personne qui en a la garde, sur l'ensemble du Côté Ville de l'aérodrome. En cas de découverte d'un bagage abandonné, le représentant chargé de l'ordre public sur l'aérodrome est prévenu.

ARTICLE 51 – EXPLOITATION SOUS CHANTIER

Pour l'ensemble des chantiers envisagés sur la voirie publique de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Bron, l'exploitant d'aérodrome établit préalablement un dossier d'exploitation tel que défini en annexe IV de la circulaire 96-14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier.

Ce dossier d'exploitation est à transmettre au service de police compétent en Côté Ville pour avis et à la Direction Départementale des Territoires (DDT) pour instruction au minimum 20 jours (vingt) avant le démarrage prévu des travaux.

TITRE IV : CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE

ARTICLE 52 – AUTORISATION D'ACTIVITÉ

Aucune activité industrielle, commerciale ou artisanale ne peut être exercée à l'intérieur de l'aérodrome sans une autorisation spéciale délivrée par l'exploitant de l'aérodrome. Ces activités peuvent donner lieu au paiement d'une redevance.

ARTICLE 53 – CESSATION D'ACTIVITE

L'exploitant d'aérodrome informe immédiatement les services compétents de l'Etat lorsqu'il est prévenu de la cessation d'activité d'une entreprise sur l'aérodrome.

Le responsable d'une entreprise travaillant du Côté Piste de l'aérodrome informe immédiatement l'exploitant d'aérodrome et les services compétents de l'Etat lorsque son entreprise cesse d'exercer dans cette zone.

ARTICLE 54 – CONDITIONS D'USAGE DES INSTALLATIONS

L'exploitant d'aérodrome publie les conditions d'usage des installations et notamment rappeler aux usagers les limites de responsabilité de chacun tant par des affiches apposées dans les lieux appropriés que par des dispositions insérées dans les contrats d'occupation. A cette fin, l'exploitant d'aérodrome met à disposition des usagers de l'aérodrome le manuel d'exploitation ou son équivalent.

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

ARTICLE 55 – ASSISTANCE EN ESCALE

Tout vol d'un exploitant d'aéronef de MMD supérieure à 3,5t, privé ou commercial, fait l'objet d'une assistance en escale.

TITRE V : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES

ARTICLE 56 – CONSTATATION DES MANQUEMENTS ET INFRACTIONS - SANCTIONS

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

Les manquements et infractions aux dispositions du présent arrêté sont relevés par les agents civils et militaires énumérés à l'article L.6341-1 du code des transports.

Les agents de la direction générale de l'aviation civile et ceux des services de police, les militaires de la gendarmerie des transports aériens dans le cadre de leurs missions pour le compte de la DGAC, ainsi que les agents des douanes dans les domaines relevant de leur compétence, sont chargés de la police sur l'aérodrome. Ils ont qualité pour se faire présenter tout titre d'accès et de circulation en Côté Piste et pour retirer sur-le-champ les titres périmés que leurs titulaires n'auraient pas restitués.

Les articles R.217-1 à R.217-3-3 et R.282-3 du code de l'aviation civile fixent les montants maximum des sanctions administratives applicables à l'encontre des personnes morales et des personnes physiques, la procédure de notification des amendes et suspension ainsi que les sanctions pénales applicables.

ARTICLE 57 – CONTROLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE PISTE – SANCTIONS

Outre les sanctions prévues à l'article précédent, toute infraction aux règles de circulation et de stationnement en CP de l'aérodrome, constatée par les services de la navigation aérienne ou la gendarmerie des transports aériens, peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation de conduire mentionnée au présent arrêté.

TITRE VI : DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 58 – ABROGATION DE L'ARRETE PRECEDENT ET ENTREE EN VIGUEUR

L'arrêté N° 09-6969 du 1er décembre 2009, relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon-Bron et sur l'emprise des installations extérieures rattachées ainsi que l'arrêté préfectoral n°2013037-0001 relatif à la mise en œuvre des mesures générales de surveillance sur l'aérodrome de Lyon-Bron sont abrogés.

Les mesures contenues au présent arrêté sont d'application immédiate. Cependant, les dispositions du présent arrêté contenues aux articles 7, 8, 9, 16, 19, 21 et 55 entrent en vigueur 4 mois après la signature du présent arrêté et celles contenues à l'article 48 entrent en vigueur le 1^{er} septembre 2014.

ARTICLE 59 – PUBLICATION

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du département du Rhône et affiché, avec les plans annexés, sur l'aérodrome ainsi que dans les mairies des communes limitrophes.

ARTICLE 60 – EXECUTION

- le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est,
- le chef de l'organisme de contrôle de l'aérodrome de Lyon-Bron
- le directeur départemental des territoires du Rhône,
- le directeur zonal de la police aux frontières,
- le directeur départemental de la sécurité publique,
- le directeur interrégional des douanes et des droits indirects,
- le commandant du groupement de gendarmerie du Rhône,
- le commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Lyon Saint-Exupéry,
- le président du directoire de la société Aéroports de Lyon,

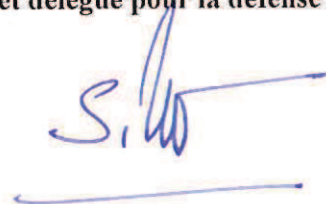
Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Ampliation est faite par l'exploitant de l'aérodrome aux maires de

- Bron,
- Chassieu,
- Saint-Priest.

Fait à Lyon, le **11 JUIN 2014**

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



Stéphane ROUVÉ