



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**PRÉFECTURE DE MAINE-ET-LOIRE**

## **RECUEIL SPÉCIAL DES ACTES ADMINISTRATIFS**

-----

**N° 7 du 25 janvier 2019**

Le contenu du recueil peut être consulté, conformément au sommaire, à l'accueil de la préfecture site Saint-Aubin, ainsi que sur le site internet de la préfecture [www.maine-et-loire.pref.gouv.fr](http://www.maine-et-loire.pref.gouv.fr) rubrique Publications.

Les documents et plans annexés peuvent être consultés auprès du service sous le timbre duquel la publication est réalisée.

DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES ET DES MOYENS  
Bureau de la logistique et du courrier / LB

## **CERTIFICAT D’AFFICHAGE ET DE DIFFUSION**

Le Préfet de Maine-et-Loire certifie que :

Le sommaire du recueil spécial des actes administratifs de la préfecture du 25 janvier 2019 a été affiché ce jour ; le texte intégral a été mis en ligne ce jour sur le site internet de la préfecture : [www.maine-et-loire.pref.gouv.fr](http://www.maine-et-loire.pref.gouv.fr).

A Angers, le 25 janvier 2019  
Pour le Préfet et par délégation,  
Pour la directrice,



Laurence BOISARD

Le contenu du recueil peut être consulté, conformément au sommaire, sur le site internet de la préfecture [www.maine-et-loire.pref.gouv.fr](http://www.maine-et-loire.pref.gouv.fr) rubrique Publications.

RAA spécial N° 7 du 25 janvier 2019

## **SOMMAIRE**

### ***I - ARRÊTÉS***

#### **PRÉFECTURE**

##### **Cabinet**

- Arrêté SIDPC n°2019-6 du 22 janvier 2019 habilitant la mairie d'Angers à délivrer l'unité d'enseignement PSCI
- Arrêté BCAB n°2019-120 du 22 janvier 2019 relatif aux mesures de police sur l'aérodrome d'Angers Marcé

##### **Direction de la réglementation et des collectivités locales**

- Arrêté interpréfectoral 44-49 DRCL-BI n°2018-189 du 27 février 2018 modifiant les statuts du syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable de la région ouest de Cholet

##### **Direction de l'interministérialité et du développement durable**

- Arrêté DIDD-BPEF n°2019-24 du 23 janvier 2019 transférant un bien immobilier dans le patrimoine de l'Etat

#### **DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE**

- Arrêté DDSP-SGO n°2019-2 du 21 janvier 2019 fixant la composition du comité technique de la direction

#### **DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES**

- Arrêté DDT-RH n°2019-2 du 16 janvier 2019 désignant des membres du comité technique de la direction

### ***II - AUTRES***

Néant



## **I - ARRÊTÉS**





**PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE**

Préfecture

Cabinet du préfet  
**Service interministériel  
de défense et de protection civiles**

Arrêté n° 19-006/SIDPC/BO  
portant habilitation de la mairie d'Angers  
pour l'unité d'enseignement PSC1

**ARRÊTÉ**

**le Préfet de Maine-et-Loire,  
Chevalier de la Légion d'Honneur,  
Officier de l'Ordre National du Mérite,**

VU le code des collectivités territoriales ;

VU le code de la sécurité intérieure ;

VU le décret n° 91-834 du 30 août 1991 modifié, relatif à la formation aux premiers secours ;

VU l'arrêté du 8 juillet 1992 modifié relatif aux conditions d'habilitation ou d'agrément pour les formations aux premiers secours ;

VU l'arrêté du 24 mai 2000 portant organisation de la formation continue dans le domaine des premiers secours ;

VU l'arrêté du 24 juillet 2007 modifié fixant le référentiel national de compétences de sécurité civile relatif à l'unité d'enseignement « prévention et secours civiques de niveau 1 » (PSC1) ;

VU l'arrêté du 8 août 2012 fixant le référentiel national de compétences de sécurité civile relatif à l'unité d'enseignement « pédagogie initiale et commune de formateur » ;

VU l'arrêté du 4 septembre 2012 modifié fixant le référentiel national de compétences de sécurité civile relatif à l'unité d'enseignement « pédagogie appliquée à l'emploi de formateur en prévention et secours civiques » ;

VU la demande d'habilitation de la mairie d'Angers pour les formations aux premiers secours ;

**CONSIDERANT QUE** la direction générale de l'enseignement scolaire autorise la mairie d'Angers à utiliser ses référentiels internes de formation et de certification en date du 19 décembre 2018 ;

**SUR PROPOSITION** de la sous-préfète, directrice de cabinet ;

**Arrête :**

**Article 1<sup>er</sup>** : En application du titre I de l'arrêté du 8 juillet 1992 modifié susvisé, la mairie d'Angers est habilitée au niveau départemental à délivrer l'unité d'enseignement « prévention et secours civiques de niveau 1 (PSC1) ».

La faculté de dispenser cette unité d'enseignement est subordonnée à la détention d'une décision d'agrément, en cours de validité, de ses référentiels internes de formation et de certification, délivrée par la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises.

**Article 2** : Afin d'être autorisé à mettre en œuvre l'unité d'enseignement figurant à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté, la mairie d'Angers doit disposer d'un agrément, en cours de validité lors de la formation, délivré conformément aux dispositions du titre I de l'arrêté du 8 juillet 1992 modifié susvisé.

**Article 3** : Toute modification apportée au dossier ayant permis la délivrance de la présente habilitation doit être communiquée sans délai au préfet.

**Article 4** : S'il est constaté des insuffisances graves dans la mise en œuvre de la présente habilitation, notamment un fonctionnement non conforme aux conditions décrites dans le dossier ayant permis la délivrance de l'habilitation ou à celui présenté dans les référentiels internes de formation et de certification précités, le préfet peut :

- suspendre les formations ;
- suspendre l'autorisation d'enseigner des formateurs ;
- retirer l'habilitation.

**Article 5** : L'habilitation de formation pour l'unité d'enseignement figurant à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté est délivrée à la mairie d'Angers, pour une durée de deux ans, renouvelable à compter de la notification du présent arrêté.

**Article 6** : La sous-préfète, directrice de cabinet et le chef du service interministériel de défense et de protection civiles sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Angers, le 22 JAN, 2019

  
Bernard GONZALEZ

006





PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE

**CABINET DU PRÉFET**  
**Pôle Sécurité Intérieure**

Arrêté n° BCAB/2019- 120

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL RELATIF  
AUX MESURES DE POLICE APPLICABLES  
SUR L'AÉRODROME D'ANGERS MARCÉ**

**Le préfet de Maine-et-Loire**  
**Chevalier de la Légion d'honneur**  
**Officier de l'Ordre National du Mérite**

Vu le règlement (CE) n° 300/2008 modifié du parlement européen et du conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le règlement (CE) n° 272/2009 modifié de la commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 2015/1998 modifié de la commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

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

Vu le règlement (UE) 2018/1139 du parlement européen et du conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne pour la sécurité aérienne ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n°139/2014 modifié de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le règlement (UE) n° 376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile ;

Vu la décision d'exécution C(2015)8005 modifiée de la commission du 16 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code de la sécurité intérieure ;

Vu les codes de la route et de la voirie routière ;

Vu l'ordonnance n° 2012-289 du 1er mars 2012 relative à la sûreté de l'aviation civile ;

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 le décret du Président de la République du 28 juillet 2017 portant nomination de M. Bernard GONZALEZ en qualité de préfet de Maine-et-Loire ;

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

Vu l'arrêté du 12 décembre 2000 relatif à l'avitaillement des aéronefs sur les aérodromes ;

Vu l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (arrêté CHEA) ;

Vu l'arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes rendus d'événements et d'incidents d'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 17 août 2007 fixant la liste d'événements et d'incidents d'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome (arrêté SGS) ;

Vu l'arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome ;

Vu l'arrêté du 10 avril 2007 modifié relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes ;

Vu l'arrêté du 8 août 2011 relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs ;

Vu l'évaluation locale du risque en date du 12 mars 2018, relative aux mesures de sûreté dérogatoires prévues par le règlement (UE) n°1254/2009 modifié de la commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États 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 l'avis émanant :

- du Colonel, Commandant le Groupement de Gendarmerie de Maine-et-Loire ;
- du Directeur Départemental de la Sécurité Publique de Maine-et-Loire ;
- de l'exploitant de l'aérodrome ;
- de la Directrice de la Sécurité de l'Aviation Civile Ouest ;

Sur proposition de la Sous-préfète, Directrice de Cabinet :

# SOMMAIRE

<b>TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b>	<b>4</b>
<b>TITRE II MESURES DE SÛRETÉ</b>	<b>4</b>
CHAPITRE 1 - DÉLIMITATION DES ZONES	4
CHAPITRE 2 - ACCÈS ET CIRCULATION EN CÔTÉ PISTE	7
Section 1 - Dispositions générales	7
Section 2 - Dispositions relatives aux personnes	8
Section 3 - Dispositions relatives aux véhicules	9
CHAPITRE 3 - CAS PARTICULIERS	10
<b>TITRE III MESURES DE SÉCURITÉ ET SALUBRITÉ</b>	<b>10</b>
CHAPITRE 1 - DÉLIMITATION DES ZONES	10
CHAPITRE 2 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES DE CIRCULATION SUR LES AIRES.	11
Section 1 - Circulation des personnes et des véhicules sur l'aire de mouvement	11
Section 2 - Circulation et stationnement sur l'aire de manœuvre	13
Section 3 - Circulation et stationnement sur l'aire de trafic	15
Section 4 - Mesures applicables aux exploitants d'aéronefs évoluant ou stationnant sur l'aire de trafic	17
Section 5 - Mesures applicables aux piétons œuvrant sur l'aire de trafic	19
Section 6 - Placement des véhicules, engins ou matériels pendant les opérations d'escale	20
Section 7 - Règles applicables durant les opérations d'avitaillement	21
CHAPITRE 3 - MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE	22
CHAPITRE 4 - PRESCRIPTIONS SANITAIRES	23
CHAPITRE 5 - POLICE ADMINISTRATIVE GÉNÉRALE	25
<b>TITRE IV DISPOSITIONS SPÉCIALES</b>	<b>28</b>

# ARRÊTE

## TITRE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### Article 1 : Objet

L'objet du présent arrêté est de réglementer, sur l'emprise de l'aérodrome, tout ce qui concerne la sûreté, le bon ordre, la sécurité et la salubrité. La réglementation en vigueur n'est pas reprise in extenso dans cet arrêté mais reste applicable de fait sur l'aérodrome.

En vertu du code des transports, notamment l'article L.6332-1 et -2, la police des aérodromes et des installations aéronautiques est assurée par le préfet (autorité compétente) qui exerce, à cet effet, dans leur emprise les pouvoirs impartis au maire.

Les entreprises de transport aérien, les entreprises qui leur sont liées par contrat, l'exploitant de l'aérodrome et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser le « côté piste » sont tenues de respecter les réglementations en vigueur en matière de sécurité et de salubrité.

Certaines modalités sont prises par des mesures particulières d'application (MPA) signées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Ouest. Elles font l'objet d'une diffusion restreinte aux personnes ayant besoin d'en connaître.

#### Article 2 : Répartition des compétences de police

Le groupement de gendarmerie de Maine-et-Loire, service compétent de l'Etat (SCE) désignée par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, est en charge de l'ordre public et du contrôle de la mise en œuvre des dispositions prévues dans la réglementation en vigueur ainsi que dans le présent arrêté.

Ces dispositions s'appliquent sur l'ensemble de l'emprise aéroportuaire situé au côté ville et au côté piste de l'aérodrome d'Angers Marcé.

## TITRE II

### MESURES DE SÛRETÉ

#### Chapitre 1 - délimitation des zones

#### Article 3 : Limites des zones constituant l'aérodrome

L'ensemble des terrains constituant l'aérodrome d'Angers Marcé est divisé en deux zones :

- un côté ville dont l'accès à certaines parties est réglementé ;
- un côté piste dont l'accès est soumis à des règles spécifiques et à la possession de titres particuliers.

Les limites entre ces deux zones figurent en annexe 1.1 du présent arrêté.

La séparation entre le côté ville et le côté piste est délimitée sur toute sa périphérie par une clôture, par des bâtiments ou un cloisonnement à l'intérieur de ces bâtiments et une signalisation appropriée.

La construction de bâtiments, la transformation des bâtiments existants qui sont en limite entre le côté ville et le côté piste, les aménagements éventuels des accès ou des clôtures ainsi que toute modification, même momentanée, sont soumis à l'accord préalable du préfet après avis des services concernés.

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

#### **Article 4 : Le côté ville**

Le côté ville comprend la partie de l'aérodrome accessible au public, et notamment :

- l'aérogare de passagers accessible au public ;
- la zone d'arrivée de l'aérogare de passagers ;
- les parcs de stationnement pour les véhicules ouverts au public, les routes et voies ouvertes à la circulation publique desservant ces installations ;
- les emplacements réservés aux taxis, aux véhicules de location ou de transport en commun.

Cette zone comprend également des parties dont l'accès est restreint ou réglementé :

- les locaux de l'exploitation de l'aéroport ;
- les aires de stationnement des véhicules réservées aux personnels ;
- les bâtiments et les installations des entreprises ou organismes ;
- la salle d'arrivée de l'aérogare de passagers ;
- les parcs de stationnement pour véhicules ouverts au public, dont l'accès est subordonné au paiement d'une redevance (parc de stationnement des véhicules).

#### **Article 5 : Le côté piste**

Le côté piste comprend la partie de l'aérodrome non librement accessible au public pour des raisons de sûreté et de sécurité. Il est constitué de l'aire de mouvement, de bâtiments et d'installations techniques nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome ainsi que de leurs voies de desserte.

Le côté piste comprend :

- une partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé temporaire (PCZSAR) dont l'accès est soumis à des règles spécifiques et à la possession de titres particuliers ;
- une zone délimitée dans lesquelles la pénétration est soumise à une autorisation d'accès ;

Les accès communs et privatifs du côté ville au côté piste sont équipés d'un contrôle d'accès.

#### **Article 6 : La partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé (PCZSAR) temporaire**

La partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé (PCZSAR) temporaire est délimitée selon l'annexe 1.3.a du présent arrêté.

Son périmètre est évolutif au sein des limites fixées par l'annexe 1.3.a en fonction du trafic traité au départ et fait l'objet d'une signalisation adaptée lors de son activation.

Dans le cadre de son périmètre et selon le trafic, l'exploitant peut choisir soit :

- de limiter la PCZSAR à un périmètre réduit ou;
- de couvrir l'ensemble de la PCZSAR correspondant aux limites de l'annexe 1.3.a.

#### **Article 7 : La zone délimitée du côté piste**

Le périmètre de la zone délimitée couvre l'ensemble du côté piste et est fixé selon l'annexe 1.1.

Les personnes morales autorisées à occuper le côté piste, utilisateurs des lieux à usage exclusifs de la zone délimitée, sont responsables de la surveillance des frontières côté ville/côté piste pour ce qui les concernent.

La frontière entre la zone délimitée et la PCZSAR temporaire non protégée par une clôture fait l'objet d'une surveillance permanente. Un affichage est mis en place pour aviser les usagers de la zone délimitée des obligations liées à la pénétration en PCZSAR temporaire.

## **Article 8 : La zone côté piste simple**

L'aire de manœuvre, comprenant la partie de l'aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à l'exclusion de l'aire de trafic, a le statut de côté piste simple.

## **Article 9 : Mesures de sûreté dérogatoires applicables en zone délimitée**

Conformément aux critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et à la suite de l'évaluation locale des risques susvisée, tous les vols entrant dans l'une des catégories prévues par la réglementation en vigueur sont autorisés à décoller depuis la zone délimitée.

## **Article 10 : Renforcement temporaire des mesures dérogatoires minimales**

En fonction de la menace nationale ou locale, des mesures plus contraignantes concernant les personnes, les véhicules ainsi que les aéronefs peuvent être édictées par le préfet dans le cadre des dispositions fixées par le code de l'aviation civile.

## **Article 11 : Les secteurs de sûreté et les secteurs fonctionnels**

### *11.1 Les secteurs de sûreté*

La PCZSAR temporaire comprend trois secteurs sûreté :

#### ➤ **Secteur "A"**

Aires de stationnement des aéronefs utilisées pour l'embarquement et le débarquement des passagers et du fret. Chaque point de stationnement est élevé au rang de secteur de sûreté en présence de l'aéronef. La délimitation du secteur sûreté correspond à la zone d'évolution contrôlée (périmètre de sécurité défini pour le type d'aéronef).

#### ➤ **Secteur "B"**

Lieux de sécurisation, de tri, et de stockage des bagages de soute au départ et en correspondance.

#### ➤ **Secteur "P"**

Au départ, ce secteur comprend les zones d'attente et de circulation des passagers entre le poste d'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine et l'aéronef.

A l'arrivée, ce secteur comprend les zones de circulation des passagers depuis la sortie de l'aéronef jusqu'aux dispositifs anti-remontée de flux.

### *11.2 Les secteurs fonctionnels*

Des impératifs techniques et des conditions de sécurité ou de protection de points névralgiques restreignent l'accès à certains secteurs de l'aérodrome. Leur accès est subordonné à une information spécifique inscrite sur le titre de circulation aéroportuaire ou sur une autorisation. Il s'agit des secteurs fonctionnels suivants :

- MAN : l'aire de manœuvre et le cas échéant certaines zones adjacentes à cette aire;
- TRA : l'aire de trafic et le cas échéant certaines zones adjacentes à cette aire;
- NAV : les installations concourant à la navigation aérienne;
- ENE : les centrales thermiques et électriques, les installations de sécurité incendie;
- ZDL : la zone délimitée.

## **Article 12 : Surveillance et rondes**

L'aérodrome d'Angers Marcé 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'interventions illicites, et afin de dissuader toute personne de procéder à de tels actes.

La surveillance, les rondes et les contrôles physiques sont mis en œuvre par l'exploitant de l'aérodrome. Les moyens mis en œuvre sont décrits dans son programme de sûreté.

Les obligations de l'exploitant de l'aérodrome relatif à l'organisation de la surveillance de l'aérodrome ainsi que les modalités de mise en œuvre en matière de surveillance sont précisées dans un arrêté pris après une analyse locale des risques.

## **Article 13 : Protection des hangars**

Les portes des hangars à aéronefs situés en limite côté ville/côté piste de l'aérodrome sont munis d'un dispositif de fermeture et de verrouillage des portes. L'exploitant du hangar établit des procédures de protection du hangar et des aéronefs qu'il contient.

## **Article 14 : Protection des aéronefs**

Les usagers de la plate-forme veillent à la protection de leurs aéronefs. Ils sécurisent leurs aéronefs contre toute utilisation non autorisée. Ils se conforment aux procédures de sûreté établies par l'exploitant d'aérodrome.

Chaque entité utilisatrice de l'aérodrome établit des procédures visant à la mise en sûreté de ses aéronefs lorsqu'ils ne sont pas en service. Les aéro-clubs en informent leurs usagers et veillent au respect de ces procédures.

Les entités utilisatrices de l'aérodrome mettent en place des dispositifs d'entraves adaptés sur les aéronefs stationnant en heures non ouvrables dans les hangars et sur les aires de stationnement.

## **Article 15 : Désignation d'un référent sûreté**

L'exploitant d'aérodrome propose au préfet, la désignation d'un référent sûreté. Le référent sûreté est l'interlocuteur privilégié des services de l'Etat pour toutes les questions relatives à la sûreté aéroportuaire. Il est chargé d'informer et d'alerter les services de l'Etat en cas d'événement mettant en jeu la sûreté de l'aviation civile, de promouvoir la sûreté et de contribuer à sa mise en œuvre auprès des utilisateurs de la plate-forme.

## **Article 16 : Désignation d'un contact sûreté et établissement d'un document de sûreté**

Chaque entité utilisatrice présente sur l'aérodrome est invitée à désigner en son sein un contact sûreté. Le contact sûreté est le relais, au sein de son entité, du référent sûreté de la plate-forme. Lorsque le référent sûreté appartient à une entité, il peut être désigné contact sûreté.

Le contact sûreté est chargé de la sensibilisation des pratiquants et s'assure du respect des règles de bon comportement et de bonne gestion.

Chaque entité est tenue d'établir, de mettre à jour et d'appliquer un document de sûreté décrivant les mesures qu'elles mettent en œuvre conformément à la réglementation applicable. Ces documents de sûreté sont tenus à la disposition des services de l'Etat.

## Chapitre 2 - Accès et circulation en côté piste

### Section 1 - Dispositions générales

#### **Article 17 : Conditions générales d'accès**

Aucun accès au côté piste de l'aérodrome ou à l'un de ses secteurs, qu'il soit pratiqué sur les clôtures ou à l'intérieur des bâtiments ne peut être créé sans l'autorisation préalable du préfet. Une mesure particulière d'application telle que prévue à l'article 1 du présent arrêté fixe les conditions d'accès ainsi que leurs conditions d'utilisation.

Le préfet ou son représentant, peut, si les circonstances l'exigent, interdire totalement ou partiellement l'accès de la zone côté ville au public et aux véhicules quels qu'ils soient, ou limiter l'accès à certains locaux aux personnes dont la présence se justifie par une obligation professionnelle. Il avisera immédiatement l'exploitant de l'aérodrome et le SCE des mesures prises.

Les travaux exécutés au côté piste de l'aérodrome font l'objet de consignes particulières établies en concertation avec les différents services concernés du point de vue de l'accès et de la circulation des personnes.

Deux (2) types d'accès au côté piste sont recensés :

- les accès communs comprenant les portails et issues de secours ;
- les accès privés ;

Ils sont équipés de dispositifs permettant d'assurer les fonctions de sûreté et de sécurité.

L'exploitation et la surveillance de chaque accès sont confiées à chaque opérateur :

- l'exploitant de l'aérodrome pour les accès communs ;
- l'organisme ou l'entreprise ou le groupement d'entreprises ou d'organismes concernés pour les accès des lieux qu'ils occupent.

Dans les locaux privés donnant accès à la PCZSAR temporaire, un affichage rappelle les obligations de chacun en ce qui concerne la vigilance et le respect des consignes applicables sur la zone

### Section 2 - Dispositions relatives aux personnes

#### **Article 18 : Contrôle d'accès en zone délimitée au côté piste**

Les moyens permettant d'assurer le contrôle des accès en zone délimitée sont les suivants :

- système de lecture automatisée ou ;
- clefs non reproductibles ou programmables électroniquement ou ;
- clefs simples pour les entreprises unipersonnelles ou ;
- digicode (avec périodicité de changement du code fixée à six mois) ou ;
- contrôle d'accès assuré par du personnel ou des membres de l'occupant côté piste.

L'entité utilisatrice de la zone décrit les moyens mis en place dans ses locaux dans son programme de sûreté. Il veille à la sensibilisation de ses membres ou de son personnel afin que les modalités de contrôle et de surveillance des accès et des locaux soient mises en œuvre de façon permanente.

#### **Article 19 : Autorisation d'accès en zone délimitée au côté piste**

Les personnes qui accèdent, de manière autonome, en zone délimitée de façon permanente ou temporaire et qui ne sont pas réputées détenir l'autorisation d'accès au côté piste telles que définie par l'arrêté interministériel modifié susvisé disposent d'une autorisation d'accès délivrée par l'exploitant.



La délivrance de l'autorisation d'accès permanente peut être soumise à une enquête administrative préalable établie par le service compétent de l'état désigné. L'autorisation d'accès permanente en zone délimitée est fabriquée et remise au titulaire par l'exploitant de l'aérodrome. La forme du support physique est définie par l'exploitant d'aérodrome. Celui-ci tient à jour la liste des autorisations délivrées pour communication à la préfecture de Maine et Loire.

La délivrance de l'autorisation d'accès temporaire peut être soumise à une enquête administrative préalable établie par le service compétent de l'état désigné. L'autorisation d'accès temporaire en zone délimitée est fabriquée et remise au titulaire par l'exploitant de l'aérodrome. Elle a une date limite de validité fixée par la durée de la mission.

Le titulaire d'une autorisation individuelle permanente ou temporaire justifie de son identité lors de son accès en zone délimitée.

Les passagers de l'aviation générale sont dispensés de documents permettant l'accès en zone délimitée au côté piste. Ils sont accompagnés en permanence soit par le pilote de l'aéronef ou soit sous la supervision d'un membre de la structure responsable du vol détenteur d'une autorisation permanente pour accéder en zone délimitée au côté piste et pour le seul besoin d'un vol.

#### **Article 20 : Accès en PCZSAR**

Sont autorisées à accéder à la PCZSAR temporaire les personnes munies des autorisations prévues par la réglementation susvisée.

En plus des documents d'identité usuels (carte nationale d'identité, passeport) sont acceptées en tant que justificatif d'identité, les cartes professionnelles délivrées par les différents services de l'Etat, l'exploitant de l'aérodrome et ses sous-traitants, les occupants de la zone délimitée au côté piste.

Le nom et prénom de la personne, une photo d'identité ainsi que la raison sociale de l'employeur figurent obligatoirement sur les cartes professionnelles.

Sont autorisées à accéder à la PCZSAR les personnes munies des autorisations prévues par la réglementation susvisée. Les titulaires des titres de circulation aéroportuaires suivants sont autorisés à accéder en PCZSAR :

- Titre régional « DSAC OUEST »
- Titre régional « PAYS DE LA LOIRE »
- Titre national « NATIONAL »

#### **Article 21 : Titre de circulation accompagnés « A » en PCZSAR**

Les demandeurs d'un titre de circulation « accompagné » font l'objet d'une enquête administrative par le SCE lors du dépôt de la demande du titre de circulation « accompagné ». L'accord du SCE vaut délivrance préfectorale.

Le service gestionnaire de l'exploitant d'aérodrome, assure la gestion, le suivi et la remise physique des titres de circulation accompagnés « A » tels que définis dans l'arrêté interministériel susvisé.

#### **Article 22 : Titre de circulation temporaire en PCZSAR**

La délivrance du titre de circulation temporaire est réalisée par le SCE. Le service gestionnaire de l'exploitant de l'aérodrome assure la gestion, le suivi et la remise physique des titres de circulation temporaires tels que définis par l'arrêté interministériel susvisé.

En cas d'indisponibilité du service gestionnaire durant ses heures d'ouverture, les personnes désignées par l'exploitant de l'aérodrome peuvent assurer la remise de titres de circulation temporaires.

Lorsque le demandeur est déjà titulaire d'un titre de circulation en cours de validité sur un autre aérodrome et lui permettant d'accéder en PCZSAR, à l'exception d'un titre de circulation donnant accès à un lieu à usage exclusif, il peut lui être délivré un titre de circulation temporaire l'autorisant à circuler sans accompagnement uniquement dans le ou les secteurs figurant sur son titre de circulation principal.

Le demandeur est tenu de porter de manière apparente le titre de circulation temporaire et le titre de circulation principal associé.

### **Article 23 : Visites guidées**

Le programme de sûreté de l'exploitant fixe les conditions dans lesquelles les visites guidées sont organisées.

## **Section 3 - Dispositions relatives aux véhicules**

### **Article 24 : Conditions générales**

Tous les véhicules immatriculés non captifs pénétrant au côté piste de l'aérodrome possèdent un laissez-passer. Cette autorisation permanente ou temporaire est délivrée par l'exploitant l'aérodrome.

L'autorisation permanente propre à chaque véhicule a une validité maximum de trois ans.

L'autorisation temporaire est délivrée dans les mêmes conditions et comporte la date limite de validité fixée par la durée de la mission.

### **Article 25 : Gestion et restitution des laissez-passer permanents**

L'exploitant l'aérodrome met en place un service gestionnaire chargé des laissez-passer permanents et temporaires des véhicules conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel susvisé.

La direction de la sécurité de l'aviation civile Ouest est responsable de la fabrication, la délivrance et la remise des laissez-passer permanents pour certains véhicules de l'État devant pouvoir accéder au côté piste de plusieurs aérodromes. Ces laissez-passer permanents inter-aérodromes sont valables pour accéder au côté piste de l'aérodrome d'Angers Marcé.

Le laissez-passer permanent est retiré du véhicule et restitué immédiatement à l'entité de délivrance (l'exploitant de l'aérodrome ou la direction de la sécurité de l'aviation civile Ouest) à l'expiration de la validité ou dès lors que le véhicule ne peut plus accéder au côté piste.

### **Article 26 : Attribution et conditions de remise des laissez-passer temporaires**

Le service gestionnaire de l'exploitant de l'aérodrome reçoit et vérifie les demandes de délivrance de laissez-passer temporaires. Il procède à la remise du titre au demandeur.

L'attribution de la contremarque se fait obligatoirement sur présentation de l'original du certificat d'immatriculation du véhicule.

Le laissez-passer temporaire a une validité maximale de 24h00 à compter de l'heure de délivrance.

## **Chapitre 3 - Cas particuliers**

### **Article 27 : Evènement particulier ou chantier**

Toute organisation d'évènement particulier ou de chantier au côté piste civile de l'aérodrome d'Angers Marcé, ayant pour conséquence une modification temporaire de la frontière située entre le côté ville et le côté piste, fait l'objet d'une demande écrite adressée à la préfecture de Maine-et-Loire.

La demande est déposée directement par l'exploitant d'aérodrome lorsqu'il est le demandeur. L'accord de l'exploitant de l'aérodrome est sollicité par tout autre demandeur avant transmission à la préfecture de Maine-et-Loire.

La demande écrite intervient 45 jours au moins avant la date prévue de l'évènement ou du chantier afin que les services compétents de l'Etat procèdent à l'analyse de la demande.

L'autorisation de déclassement temporaire fait l'objet d'un arrêté préfectoral spécifique pour la durée de l'évènement ou du chantier.

#### **Article 28 : Colis, bagages ou effets personnels abandonnés**

Il est interdit de laisser au côté ville tout bagage, colis et effets personnels sans surveillance. En cas de découverte d'un tel objet, l'exploitant de l'aérodrome ou toutes autres entités font appel immédiatement au SCE.

Tout bagage, colis ou effets personnels perdus ou abandonnés au côté piste fait l'objet immédiatement d'un appel de la part de l'exploitant d'aérodrome ou de toutes autres entités au SCE.

## **TITRE III MESURES DE SÉCURITÉ ET SALUBRITÉ**

### Chapitre 1 – Délimitation des zones

#### **Article 29 : Aire de manœuvre**

L'aire de manœuvre est la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic

Tout accès à l'aire de manœuvre nécessite un accord préalable de l'organisme de la circulation aérienne, le cas échéant, suivant des modalités fixées par ce service en fonction du type de mission.

Le conducteur d'un véhicule est responsable de la prévention des collisions de son véhicule vis-à-vis des aéronefs sauf s'il est convoyé.

#### **Article 30 : Aire de trafic**

Les aires de trafic sont des aires définies, sur un aérodrome terrestre, destinées aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement des bagages, de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

La séparation entre les aires de trafic et l'aire de manœuvre est matérialisée par une ligne blanche continue appelée ligne de sécurité d'aire de trafic.

##### *30.1 Le périmètre de sécurité collision*

Le périmètre de sécurité collision est un polygone virtuel qui entoure les points extrêmes de l'avion sur son point de stationnement à une distance de 5 mètres.

Les véhicules pouvant y pénétrer sont ceux qui doivent être en contact avec l'avion. Le déplacement autour de l'avion se fait dans le sens des aiguilles d'une montre sauf dans le cas où il est démontré que la sécurité est mieux respectée en tournant en sens inverse.

##### *30.2 Périmètre de sécurité avitaillement*

Le périmètre de sécurité délimite la zone dangereuse se trouvant aux environs immédiats de l'avion et du ou des véhicules avitailleurs, ceux-ci étant stationnés en position normale d'avitaillement.

Cette zone est comprise à l'intérieur de la courbe qui enveloppe virtuellement, à une distance de trois mètres, la zone d'avitaillement.

#### **Article 31 : Services rendus sur les aires de trafic**

L'exploitant d'aérodrome fournit une procédure d'exploitation des aires de trafic décrivant les conditions d'utilisation des postes de stationnement.

Les exploitants d'aéronefs et leurs sous-traitants s'assurent du respect des règles de sécurité lors de l'arrivée, du départ et de l'escale de l'aéronef et notamment de celles concernant la prévention des abordages, des collisions et des risques liés au souffle ou à l'aspiration des moteurs.

## Chapitre 2 – Dispositions générales de circulation sur les aires.

#### **Article 32 : Conditions générales de circulation des véhicules**

Les conducteurs de tout véhicule circulant ou stationnant sur l'emprise de l'aérodrome observent les règles générales de circulation édictées par le code de la route.

Ils se conforment à la signalisation existante et prennent en considération les informations que peuvent leur donner les agents relevant de l'organisme de la circulation aérienne, obtempèrent aux injonctions que peuvent leur donner les fonctionnaires de la police nationale, les militaires de la gendarmerie nationale et les agents des douanes.

#### **Article 33 : Conditions générales de stationnement**

Les véhicules ne stationnent qu'aux emplacements réservés à cet effet, tant dans la partie « côté ville » que dans la partie « côté piste ». Tout stationnement est interdit en dehors de ces emplacements.

Le stationnement peut, selon les emplacements, être limité dans sa durée annoncée par une signalisation particulière.

Sur prescription du SCE, l'exploitant d'aérodrome peut faire procéder à l'enlèvement des véhicules en stationnement irrégulier aux frais et risques de leur propriétaire.

Ces véhicules seront mis en fourrière et rendus à leur propriétaire après remboursement des frais exposés pour leur enlèvement et paiement d'une redevance pour l'emplacement occupé.

Les véhicules enlevés des secteurs sous contrôle de frontière doivent être présentés au contrôle douanier avant d'être transférés en zone côté ville de l'aérodrome.

### Section 1 - Circulation des personnes et des véhicules sur l'aire de mouvement

#### **Article 34 : Personnes circulant à pied**

Les personnes autorisées circulant à pied sur l'aire de mouvement doivent avoir reçu de leur employeur une formation relative aux risques inhérents aux activités en milieu aéroportuaire où elles sont amenées à travailler, sauf si elles sont accompagnées d'une personne ayant reçu cette formation et sont tenues de respecter les règles suivantes :

##### *34.1 Vêtements haute visibilité*

Les piétons circulant sur l'aire de mouvement doivent porter en permanence un vêtement de signalisation à haute visibilité, conforme à la réglementation en vigueur (norme EN471). Ce vêtement doit permettre le port apparent en permanence du titre de circulation ou de l'autorisation d'accès.

Il doit en outre comporter le sigle ou le nom de la société employant le piéton.

Les passagers d'aéronef d'aviation commerciale ou générale sont dispensés du port du vêtement de haute visibilité dans les conditions définies aux articles relatifs au transfert des passagers du présent document.

### *34.2 Priorité vis-à-vis des avions*

Dans tous les cas, les piétons sont tenus de laisser la priorité aux aéronefs que ce soit lors du roulage, du placement, du repoussage ou du tractage.

### **Article 35 : Conditions générales d'accès des véhicules en zone côté piste**

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin ou d'un matériel côté piste est détenteur de l'attestation de formation, aux règles de circulation et de stationnement de l'aire de trafic ou de l'aire de manœuvre suivant le cas, délivrée par l'exploitant d'aérodrome ou par un employeur tiers, dans les conditions définies par la circulaire du 5 août 2010 relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes. Le conducteur d'un véhicule accompagné ou escorté est exempté de la formation à la conduite en côté piste.

Les conducteurs et occupants des véhicules qui accèdent à la zone côté piste d'un aérodrome sont autorisés à y circuler selon les conditions définies dans le présent arrêté et se conforment aux dispositions particulières relatives à la circulation et au stationnement sur les aires de trafic et sur les aires de manœuvre.

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

### **Article 36 : Dispositions particulières de circulation en zone côté piste**

Les conducteurs font preuve de toute la prudence rendue nécessaire par les risques particuliers inhérents à l'exploitation de l'aérodrome et sont tenus de respecter les règles suivantes :

#### *36.1 Limitation de vitesse :*

La vitesse est limitée de telle façon que le conducteur reste maître de son véhicule, sauf pour les véhicules du service de sécurité incendie de l'aérodrome en mission d'urgence.

La vitesse n'est en aucun cas supérieure aux limitations suivantes :

- au pas à proximité immédiate des aéronefs ;
- 30 km/h sur les aires de trafic, voies associées et routes en front d'aérogare ;
- 50 km/h sur les autres voies de circulation.

De plus, le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse et régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles.

#### *36.2 Priorité aux aéronefs :*

Les conducteurs laissent, en toutes circonstances, la priorité aux aéronefs en mouvement, aux aéronefs tractés, aux passagers, ainsi qu'aux véhicules en cours d'intervention de secours ou de sauvetage sans préjudice en ce qui concerne ces derniers des dispositions particulières concernant leur priorité vis-à-vis des aéronefs, et prennent en considération les informations que peuvent leur donner les agents relevant de l'organisme de la circulation aérienne.

Les conducteurs circulant sur les voies de circulation avion restent responsables de la prévention des collisions avec les aéronefs.

### **Article 37 : Accident ou incident sur l'aire de mouvement**

Tout accident ou incident touchant à la structure d'un aéronef doit être signalé, dans les plus brefs délais, au SCE et à l'exploitant d'aérodrome.

Dans un objectif de bon ordre, tout incident ou accident de personne et/ou de matériel sur l'aire de mouvement doit être porté à la connaissance de l'exploitant d'aérodrome et du SCE. Cette disposition ne dispense pas le requérant d'appeler en priorité les services de secours de l'aéroport s'il y a lieu.

### **Article 38 : Véhicules, engins et matériels**

#### *Circulation des véhicules*

Les véhicules ne sont pas autorisés à circuler en dehors des cheminements véhicules et routes de service, exceptions faites des véhicules, engins et matériels :

- ayant été autorisés expressément par l'exploitant d'aérodrome ;
- étant autorisés de par leurs fonctions à circuler aux abords des aéronefs ;
- pour passer d'un poste de stationnement avion au poste contigu.

#### *Circulation des tracteurs repousseurs*

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

## **Section 2 - Circulation et stationnement sur l'aire de manœuvre**

### **Article 39 : Accès des véhicules**

Sont seuls autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre des aéronefs et ses zones de servitudes :

- Les véhicules munis d'une signalisation spéciale définie à l'article 41 du présent arrêté relatif aux équipements des véhicules ;
- Les véhicules des services de la GTA et de la PAF ;
- Les véhicules techniques :
  - du service de sécurité incendie de l'aérodrome ;
  - des services chargés de la navigation aérienne ;
  - des services chargés de l'entretien de la plate-forme y compris les engins spéciaux.
- À titre exceptionnel, les véhicules escortés par la police nationale et la gendarmerie nationale ou par un véhicule muni d'une signalisation spéciale.

La circulation est limitée aux strictes nécessités de service et ne peut se substituer à l'utilisation normale des routes de services et cheminements véhicules.

### **Article 40 : Circulation et stationnement**

La circulation et le stationnement sur l'aire de manœuvre et ses dégagements sont subordonnés à une autorisation de l'exploitant le cas échéant, et au maintien d'une liaison bilatérale permanente avec l'organisme de la circulation aérienne.

Aucun véhicule ou engin n'est laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de manœuvre ou à ses abords ; sa présence est immédiatement signalée à l'exploitant et éventuellement au SCE.

Chaque véhicule circulant sur l'aire de manœuvre est identifié par son indicatif radio. Cet indicatif est attribué par l'exploitant d'aérodrome suivant le cas, à l'exception de celui des tracteurs lors des opérations de remorquage qui est alors l'immatriculation de l'aéronef tracté.

Les conducteurs se conforment aux consignes particulières de circulation fixées par l'exploitant et prennent en considération les informations que peuvent leur donner les agents relevant de l'organisme de la circulation aérienne.

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

#### **Article 41 : Équipements des véhicules**

##### *Équipements radio*

Les véhicules sont équipés d'une liaison radiophonique bilatérale avec l'organisme de la circulation aérienne.

##### *Gyrophares ou feux à éclats*

Les véhicules de service « Flyco » et les véhicules non accompagnés doivent être munis d'un gyrophare ou de feux à éclats de basse intensité de type C (voir annexe 14 OACI, vol 1, tableaux 6-1 et 6-2).

Les véhicules d'escorte de type « follow-me » doivent être équipés d'un gyrophare ou de feux à éclats de basse intensité de type D (voir annexe 14 OACI, vol 1, tableaux 6-1 et 6-2).

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

Ces gyrophares ou feux à éclats sont de couleur jaune. La couleur bleue est réservée aux véhicules qui, au regard du code de la route, sont autorisés à utiliser cette couleur.

Ces feux restent en fonctionnement en permanence.

##### *Peintures -Identification*

Les véhicules de service sont de couleur jaune, à l'exception des véhicules incendie des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) et des véhicules de la Gendarmerie des Transports Aériens.

##### *Fonctionnement des équipements des véhicules*

Il appartient aux conducteurs de véhicules de s'assurer du fonctionnement des équipements mentionnés aux paragraphes précédents.

##### *Éclairage des véhicules*

En situation de mauvaise condition de visibilité et de nuit, les véhicules et engins circulent feux de croisement allumés.

#### **Article 42 : Formation des personnes autorisées à accéder à l'aire de manœuvre**

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

#### **Article 43 : Contrôle de la circulation**

Le contrôle de la circulation sur l'aire de manœuvre et dans ses zones de servitude est assuré par le SCE ou par les agents de l'exploitant d'aérodrome.

Le conducteur peut faire l'objet de sanctions.

En cas de non-respect des consignes par un conducteur, l'exploitant peut lui interdire ponctuellement l'accès à l'aire de manœuvre. Ce type d'événement doit être notifié selon les modalités mentionnées dans l'arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes rendus d'événements et d'incidents d'aviation civile ainsi que dans le Règlement (UE) n° 376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

#### **Article 44 : Manœuvre des aéronefs**

Le déplacement des aéronefs, tractés ou non tractés, sur l'aire de manœuvre doit être effectué en prenant en considération les informations que peuvent leur donner les agents relevant de l'organisme de la circulation aérienne. Une liaison radio bilatérale doit être maintenue avec cet organisme pendant toute la durée du déplacement.

Les feux anticollision des aéronefs doivent être allumés, ainsi que, de nuit et par mauvaise visibilité, les feux de position de l'aéronef.

Aucun tractage d'aéronef sur l'aire de manœuvre (voie de circulation ou piste) ne sera effectué de jour comme de nuit sans qu'un agent qualifié n'ait pris place aux commandes :

- du tracteur ;
- et de l'aéronef, sauf en cas d'utilisation de dispositif garantissant qu'il ne peut y avoir de rupture accidentelle d'attelage entre l'avion et le tracteur et que ce dernier soit toujours en mesure d'immobiliser à lui seul l'aéronef.

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

Dans le cas où ni l'aéronef, ni le tracteur ne sont en liaison avec l'organisme de la circulation aérienne, l'attelage est convoyé par un véhicule pouvant assurer cette liaison radio. Le tracteur de remorquage suit strictement le guidage assuré par le véhicule convoyant.

#### **Article 45 : Arrêt – stationnement – piétons sur l'aire de manœuvre**

L'arrêt, le stationnement et l'intervention de piétons sur l'aire de manœuvre sont interdits sauf :

- sous le contrôle d'un véhicule dont le conducteur peut faire évacuer immédiatement les piétons ;
- pour assurer le repoussage d'un aéronef ou récupérer l'engin de repoussage ;
- aux personnels de dépannage et agents de la compagnie d'un avion immobilisé et ce avec l'autorisation de l'exploitant ;
- dans les zones temporairement fermées aux aéronefs et avec autorisation de l'exploitant.

#### **Article 46 : Traversée des voies de circulation avions**

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

Les traversées s'effectuent à une distance minimale de 150 mètres devant les aéronefs en mouvement, et de 200 mètres derrière ces aéronefs en mouvement.

En conditions de faible visibilité (LVP ; RVR<400m), la circulation sur les cheminement véhicules traversant des voies de circulation avions est limitée au strict minimum.

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



#### **Article 47 : Aires critiques de protection des moyens radioélectriques**

Les aires critiques définissent des zones protégées de tout obstacle dont la présence perturberait le signal électromagnétique des moyens radioélectriques de l'aérodrome. Au niveau des chemins d'accès, elles sont signalées par des panneaux portant l'inscription « ENTRÉE DANS UNE AIRE CRITIQUE ILS ».

### **Section 3 - Circulation et stationnement sur l'aire de trafic**

#### **Article 48 : Accès des véhicules**

Les véhicules autorisés à évoluer ou stationner sur l'aire de trafic et les routes de service peuvent être classés selon les catégories suivantes :

- les véhicules et engins immatriculés des services de sécurité et de lutte contre l'incendie de l'aérodrome, et les véhicules du service médical d'urgence, le cas échéant ;
- les véhicules et engins immatriculés de la direction de la police aux frontières, de la gendarmerie du transport aérien, des douanes et des services de déminage ;
- les véhicules et engins immatriculés des services de l'aviation civile et de Météo-France ;
- les véhicules et engins des services chargés de l'entretien et de la surveillance de l'aérodrome ;
- les véhicules et engins des services publics autres que ceux mentionnés précédemment, des exploitants d'aéronefs, des organismes utilisateurs agréés des sociétés de distribution des carburants pour les aéronefs ;
- les véhicules et engins des prestataires d'assistance en escale autorisés à effectuer des prestations aux aéronefs ;
- les véhicules et engins immatriculés convoyés ou accompagnés par un agent titulaire de l'autorisation de conduire sur les aires de trafic ;
- les véhicules et engins exceptionnels escortés par un service de l'Etat ou l'exploitant d'aérodrome ;
- les véhicules officiels de l'Etat, sur information préalable du ministère concerné.

#### **Article 49 : Formation à la conduite sur l'aire de trafic**

La conduite d'un véhicule, engin ou matériel sur les aires de trafic des aéronefs et de déplacement périphérique est subordonnée à une formation préalable assurée par l'employeur qui délivre une attestation.

#### **Article 50 : Règles de circulation et de stationnement sur l'aire de trafic**

Les conducteurs laissent en toutes circonstances la priorité aux aéronefs et aux passagers et se conforment aux instructions de l'exploitant et des SCE, prennent en considération les informations que peuvent leur donner les agents relevant de l'organisme de la circulation aérienne.

En outre, les conducteurs se conforment :

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

Aucun véhicule, engin ou matériel n'est laissé en stationnement sur les aires de trafic et de stationnement des aéronefs à l'exception de ceux :

- qui sont rangés sur les emplacements des stationnements des aéronefs ou d'attente prévus à cet effet,
- qui sont autorisés par l'exploitant d'aérodrome et l'autorité chargée des services de la navigation aérienne dans le cadre de la réalisation de travaux.

Tout véhicule, engin ou matériel abandonné en dehors de ces emplacements pourra être enlevé d'office, aux frais et risques de son propriétaire, dans les conditions prévues à l'article relatif aux conditions de stationnement.

#### **Article 51 : Contrôle de la circulation**

Sur l'aire de trafic, la surveillance de la circulation et du stationnement des véhicules, engins et matériels, ainsi que des agents autorisés à les conduire, est assurée par le SCE et par le personnel de l'exploitant d'aérodrome.

La justification de la présence de tout véhicule immatriculé, engin ou matériel en un point quelconque de l'aire de trafic peut toujours être exigée, exception faite pour les véhicules et engins :

- du service de sécurité et de lutte contre l'incendie de l'aérodrome et du service médical d'urgence ;
- des SCE, des services de déminage et des véhicules sous escorte des SCE ;
- des services de l'aviation civile et de Météo France.

Toute infraction constatée aux règles de circulation et de stationnement sur les aires de trafic peut entraîner des sanctions telles que mentionnées à l'article relatif aux sanctions pénales et administratives.

En aucun cas, les autorités aéroportuaires ne pourront être tenues pour responsables des accidents ou dommages que pourraient provoquer ou subir des véhicules, engins ou matériels abandonnés.

#### **Article 52 : Éclairage des véhicules, engins ou matériels**

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

La nuit ou par condition de faible visibilité (LVP ; RVR<400m), les véhicules, engins ou matériels circulent avec les feux de croisement (codes) allumés et, lorsqu'ils empruntent les voies de services derrière les postes de stationnement, le gyrophare ou feux à éclats de basse intensité de type D (voir annexe 14 OACI, vol 1, tableaux 6-1 et 6-3).

#### **Article 53 : Marche arrière des véhicules**

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

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

#### **Article 54 : Périmètre de sécurité collision**

Les véhicules, engins et matériels d'assistance ne peuvent pas accéder au périmètre de sécurité collision d'un aéronef lorsque les feux anticollision de celui-ci sont allumés. Cette disposition n'est pas applicable aux engins spécifiquement nécessaires aux opérations techniques de départ de l'avion.

#### **Article 55 : Longueur des convois de chariots**

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

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

#### **Article 56 : Arrimage des accessoires – vent fort**

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

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

En cas de vent fort, les véhicules, engins et matériels sont dégagés du périmètre de sécurité collision.

#### **Article 57 : Priorité au placeur/signaleur avion**

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

En outre, les conducteurs de véhicules ne peuvent en aucun cas circuler entre le placeur et l'aéronef durant une opération de placement.

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

#### **Article 58 : Circulation de véhicules équipés de systèmes élévateurs**

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

Durant les opérations de chargement ou de déchargement des appareils, la circulation en position haute à l'intérieur de la zone d'évolution contrôlée n'est autorisée que pour accoster ou s'éloigner.

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

### **Section 4 - Mesures applicables aux exploitants d'aéronefs évoluant ou stationnant sur l'aire de trafic**

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

#### **Article 59 : Obligations du personnel au sol**

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

- que les consignes de sécurité édictées par l'exploitant d'aéronef et les procédures de l'exploitant de l'aérodrome sont respectées ;

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

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

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

### **Article 60 : Mise en route et essais des moteurs**

Sur les postes de stationnement, les feux anticollisions de l'aéronef doivent être allumés quelques instants avant la mise en marche des moteurs et rester allumés pendant la durée de fonctionnement des moteurs.

#### *60.1 Consignes générales de sécurité*

La compagnie aérienne ou la société d'assistance chargée d'effectuer l'essai moteur désigne une personne chargée de s'assurer au préalable et durant toute la durée de l'essai :

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

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

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

#### *60.2 Localisation géographique des essais moteurs*

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

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

#### *60.3 Information préalable sur la réalisation des essais moteurs*

Tout essai moteur est subordonné à une information ou une autorisation préalable de l'exploitant d'aérodrome suivant la localisation de l'essai (Information pour les lieux privés, autorisation pour les autres).

Cette obligation s'applique aux essais sur les postes de stationnement avions, quels qu'ils soient (privatifs ou non), ainsi que sur l'aire de manœuvre.

### **Article 61 : Stationnement des aéronefs**

Les aéronefs stationnent impérativement aux emplacements désignés par l'exploitant d'aérodrome.

### **Article 62 : Placement des aéronefs**

Le placement des aéronefs s'effectue en respectant les consignes de l'exploitant d'aérodrome. Il s'effectue en utilisant les marques matérialisées au sol ou en suivant les indications d'un placeur/signaleur.

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

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

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

## **Section 5 - Mesures applicables aux piétons œuvrant sur l'aire de trafic**

### **Article 63 : Traversées des voies de circulation avions**

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

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

### **Article 64 : Risques de souffle**

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

### **Article 65 : Transfert de passagers sur un poste au contact**

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

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

- assurer quel que soit le mode de transfert utilisé (bus ou piéton) et sous la conduite d'un ou plusieurs de ses agents ou de sa société d'assistance en escale, l'acheminement des passagers entre l'aérogare et l'aéronef et inversement. Le personnel dédié à la conduite des passagers piétons doit être en nombre suffisant pour assurer la sécurité des passagers et le visuel permanent sur ces derniers sur l'intégralité du cheminement ;
- assurer la sécurité des passagers notamment par rapport au risque de souffle des avions situés à proximité et aux risques liés à la présence des véhicules et engins de piste circulant autour des aéronefs ;
- alterner la circulation des véhicules et des passagers sur les voies de circulation véhicules longeant l'aérogare ;
- garantir le respect du périmètre de sécurité incendie d'un avitaillement visé à l'Article 30 :2 ;
- s'assurer de laisser la priorité à tout aéronef manœuvrant sur son poste.

## **Article 66 : Conditions d'embarquement et de débarquement des passagers**

Les passagers doivent se conformer aux consignes de circulation édictées par les agents dédiés à leur conduite, notamment respecter les cheminements piétonniers.

L'embarquement et le débarquement des passagers et du fret ne s'effectuent que si les moteurs sont arrêtés et l'aéronef calé. Toutefois, sur demande et sous la responsabilité de l'exploitant d'aéronef, ces opérations peuvent s'effectuer conformément aux instructions, consignes et procédures incluses dans le manuel d'exploitation de l'aéronef établi en application de l'annexe 6 à la convention de Chicago relative à l'aviation civile.

## **Article 67 : Transfert de passagers d'aviation générale**

Le commandant de bord est soumis à l'obligation du port du vêtement de signalisation à haute visibilité (gilet réfléchissant de sécurité) sur les aérodromes, selon les termes de l'article 34.1 du présent arrêté.

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

- d'accompagnement par le commandant de bord, ou par une personne autorisée par l'exploitant d'aérodrome et se conformant aux dispositions de l'arrêté de police ;
- et du rappel par l'accompagnant des consignes de sécurité relatives au déplacement sur l'aire de trafic.

Les passagers ne peuvent se déplacer seuls sur l'aire de mouvement, que s'ils y sont autorisés et se conforment aux dispositions de l'arrêté de police pour les piétons circulant à pied sur l'aire de mouvement (notamment les dispositions de l'Article 34 du présent arrêté).

## **Section 6 - Placement des véhicules, engins ou matériels pendant les opérations d'escale**

### **Article 68 : Responsabilité de l'exploitant d'aéronef**

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

Cette personne régule, chaque fois que nécessaire, la co-activité autour de l'aéronef durant les phases critiques de chargement ou de déchargement, d'avitaillement, de commissariat, d'arrivée ou de départ de l'aéronef. Elle s'assure par ailleurs que l'ensemble des opérations peut être exécuté sans danger sur les postes adjacents. Ces mesures doivent être prises en conformité avec le plan de prévention établi par l'exploitant d'aéronef ou son représentant.

Les fonctions décrites ci-dessus peuvent être assurées par une ou successivement par plusieurs personnes clairement identifiables.

Néanmoins, chaque personnel intervenant pour le compte de l'exploitant d'aéronef reste responsable de ses actes et informe immédiatement la personne désignée de tout écart ou tout risque identifié.

### **Article 69 : Risques de souffle**

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

Ces mesures concernent particulièrement :

- les personnels, en particulier ceux qui travaillent sur une échelle ou un escabeau de chargement et risquent ainsi d'être déséquilibrés, qui doivent cesser momentanément leurs opérations;
- les passagers ;

- le matériel léger (cales, obturateurs, carénages de moteurs, portes de visite, etc.) ou susceptible d'être déplacé par le souffle (véhicules légers), qui doit être éloigné ;
- le fret en chargement, qui doit être arrimé et surveillé.

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

#### **Article 70 : Marquages au sol**

L'exploitant d'aérodrome est responsable de la délimitation des différents emplacements sur les postes de stationnement.

Les usagers ne peuvent en aucun cas procéder eux-mêmes à des marques de peinture au sol.

#### **Article 71 : Stationnement dans le périmètre de sécurité collision**

Lorsque l'aéronef est à l'arrêt, seuls les véhicules, engins et matériels indispensables aux opérations d'assistance peuvent stationner dans le périmètre de sécurité collision.

En l'absence de toute utilisation commerciale ou technique, les passerelles et escabeaux ne sont pas maintenus accostés aux aéronefs.

#### **Article 72 : Départ des aéronefs**

En vue du départ des aéronefs, les véhicules, engins et matériels sont évacués du périmètre de sécurité collision avant la mise en route des moteurs et rangés aux emplacements réservés à cet effet, à l'exception des engins nécessaires aux opérations techniques de départ et des extincteurs.

#### **Article 73 : Freinage des véhicules, engins et matériels pendant les opérations d'escale**

Pendant les opérations d'escale dans le périmètre de sécurité collision et sur les emplacements de garage réservés à cet effet, les véhicules, engins et matériels sont immobilisés (freins serrés et béquillés s'il y a lieu), les moteurs arrêtés si leur fonctionnement ne se justifie pas. Les escabeaux passagers ou techniques ne sont entreposés qu'aux emplacements prévus à cet effet.

#### **Article 74 : Balisages des ailes**

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

Dès l'arrêt de l'avion au poste de stationnement, les personnels chargés de l'assistance aux avions disposent ces balises sous les extrémités des ailes de l'avion. Ces balises sont maintenues en place tout le temps d'escale et retirées dès le départ de l'avion.

### **Section 7 - Règles applicables durant les opérations d'avitaillement**

#### **Article 75 : Avitaillement des aéronefs en carburant**

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

#### **Article 76 : Périmètre sécurité avitaillement**

Seul le personnel nécessaire à l'avitaillement, au service de piste et aux opérations à effectuer sur l'avion peut pénétrer dans le périmètre sécurité avitaillement. Ce personnel ne portera pas de chaussures à ferrure.

Seuls les matériels présentant les garanties de sécurité prescrites par la réglementation en vigueur sont autorisés à pénétrer, si nécessaire, dans la zone particulièrement dangereuse du périmètre sécurité avitaillement.

#### **Article 77 : Dégagement des véhicules avitaillement**

Les véhicules devant avitailler un aéronef doivent toujours être disposés de façon à pouvoir démarrer rapidement. Les véhicules engins et matériels circulant ou stationnant à proximité d'un aéronef ne doivent pas porter atteinte à cette liberté de manœuvre.

#### **Article 78 : Flammes – étincelles**

Toute utilisation d'appareil ou activité susceptible de causer la production de flammes ou d'étincelles électriques est interdite à l'intérieur du périmètre sécurité avitaillement.

A l'intérieur de ce périmètre, il est formellement interdit de jeter des outils ou des objets métalliques, de traîner des chaînes ou des échelles susceptibles de provoquer des étincelles et d'utiliser des flashes photographiques.

#### **Article 79 : Port et utilisation des téléphones portables**

L'utilisation et le port en fonctionnement des téléphones portables sont interdits à l'intérieur du périmètre de sécurité avitaillement.

#### **Article 80 : Générateurs électriques de piste**

Il est exigé de mettre à l'arrêt les générateurs de piste, sauf si l'une des conditions suivantes est remplie :

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

#### **Article 81 : Activation des feux anticollision**

L'activation des feux anticollision indiquent la mise en route imminente des moteurs de l'avion, il est impératif dans ce cas d'interrompre sans délai les opérations d'avitaillement et d'avertir le pilote afin qu'il diffère à la procédure de mise en route des moteurs, pour permettre la reprise et terminer l'opération d'avitaillement.

### **Chapitre 3 – Mesures de protection contre l'incendie**

#### **Article 82 : Utilisation des moyens de secours et de lutte contre l'incendie**

L'aéroport dispose d'un service de sécurité incendie, chargé de la protection des personnes et des biens.

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



Chaque hangar, bâtiment ou local mis à la disposition de tiers est équipé, par l'occupant, de protection contre l'incendie adaptée aux risques (extincteurs, caisses de sable, pelles, gaffes, consignes...) conformément aux textes et réglementations.

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

Il est interdit d'utiliser les moyens de premiers secours (extincteurs, bouches et poteaux d'incendie) pour un usage autre que la lutte contre l'incendie.

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

#### **Article 83 : Ravitaillement en carburant des véhicules et engins**

Le ravitaillement en carburant des véhicules, engins et matériels n'est autorisé qu'aux endroits désignés à cet effet par l'exploitant d'aérodrome qui aura vérifié au préalable que ces endroits permettent d'appliquer les consignes d'intervention du SSLIA en cas d'incendie d'aéronefs.

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

- en dehors des postes de stationnement avion ;
- en dehors des cheminements véhicule ;
- à plus de 15 mètres de l'aérogare.

Les camions citernes, remorques et autres matériels utilisés pour le ravitaillement des véhicules et engins doivent satisfaire aux prescriptions du règlement pour le transport des matières dangereuses approuvé par arrêté ministériel.

#### **Article 84 : Dégagement des accès**

Toutes les voies d'accès aux différents bâtiments sont dégagées de manière à permettre l'intervention rapide des services de secours. Les moyens de secours sont dégagés et accessibles en permanence.

Les marchandises et objets 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 l'intervention des secours.

#### **Article 85 : Chauffage des bâtiments**

L'utilisation des appareils de chauffage est conforme aux normes et réglementations, l'emploi des appareils mobiles est interdit.

Les occupants veillent, avant de quitter les locaux, à ce que tous les appareils de chauffage soient éteints. Ils s'assurent qu'aucun risque d'incendie n'est à craindre.

#### **Article 86 : Conduits de fumée des bâtiments côté piste**

Les occupants conservent en état les dispositifs d'évacuation des fumées et procèdent régulièrement au ramonage des dites installations.

#### **Article 87 : Permis feu**

Il est interdit d'allumer des feux ou d'entreprendre une activité qui créerait un risque incendie (par exemple, réaliser des travaux par point chaud, incinérer des débris, procéder à des émissions de fumée), sans l'accord préalable de l'exploitant d'aérodrome qui délivre, le cas échéant, un permis de feu fixant les instructions de sécurité appropriées.

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

#### **Article 88 : Stockage et distribution de produits inflammables**

Le stockage et la distribution des carburants et de tous les autres produits inflammables ou volatils s'effectuent conformément aux textes et réglementations en vigueur.

Les produits inflammables destinés aux travaux (éther, diluants, vernis, peintures, etc.) de même que les produits comburants tels que chlorates ou nitrates, sont stockés dans des locaux spécialement aménagés à cet effet, dont l'emplacement et l'aménagement seront soumis à l'approbation du service de sécurité incendie de l'aéroport.

Il est formellement interdit de créer des dépôts sauvages ou anarchiques de produits inflammables.

#### **Article 89 : Interdiction de fumer et prévention du risque incendie**

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

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

- les lieux de stockage de carburant ou de matières inflammables ;
- l'aire de mouvement et les aires opérationnelles, sauf autorisation reçue de l'exploitant d'aérodrome.

Il est également formellement interdit de fumer (y compris les cigarettes électroniques) ou de faire usage de briquet ou d'allumettes dans les hangars recevant des aéronefs, dans les ateliers où sont manipulées des matières inflammables, à moins de 15 mètres des soutes à essence et des camions citernes stationnés ou en mouvement sur la plateforme, et en tout autre lieu défini le cas échéant par l'exploitant d'aérodrome.

### **Chapitre 4 – Prescriptions sanitaires**

#### **Article 90 : Dégivrage des aéronefs**

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

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

Si les opérations d'antigivrage ou de dégivrage sont effectuées par une entité autre que l'exploitant d'aérodrome, elles font l'objet d'une information préalable à l'exploitant d'aérodrome par l'exploitant d'aéronef ou la société chargée de ces opérations.

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

#### **Article 91 : Nettoyage des aéronefs et véhicules**

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

Les conditions dans lesquelles peuvent être effectuées les opérations de nettoyage extérieur des aéronefs sur les postes de stationnement avions sont fixées par l'exploitant d'aérodrome en conformité avec la réglementation en matière d'environnement.

## **Article 92 : Nettoyage des toilettes d'avions**

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

## **Article 93 : Risque de pollution par liquides**

### *93.1 : Avitaillement et vidanges des fluides avions*

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

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

### *93.2 : Entretien des véhicules, engins et matériels*

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

La maintenance des véhicules, engins et matériels est interdite sur l'aire de mouvement. Elle ne peut être effectuée que dans des lieux prévus à cet effet, dans lesquels les produits et matériels sont entreposés et utilisés conformément aux réglementations en vigueur.

## **Article 94 : Maintien en bon état d'exploitation de l'aire de mouvement**

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

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

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

Tout objet trouvé sur l'aire de mouvement susceptible d'être une pièce d'aéronef, est immédiatement ramené au service d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome ou au service chargé de la navigation aérienne suivant le cas, pour enquête.

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

## **Article 95 : Propreté des aires de trafic**

Les postes de stationnement sont maintenus en bon état de propreté. Les exploitants d'aéronefs s'assurent, avant et après chaque mouvement de leurs appareils, qu'aucun matériel ou débris n'a été laissé, même fortuitement, sur les postes qu'ils libèrent ou qu'ils vont occuper.

L'exploitant d'aéronef, dans le cas où il lui serait impossible, dans un délai raisonnable, de nettoyer le poste de stationnement, ou en cas de dispersion sur l'aire de manœuvre, doit en informer sans attendre l'exploitant d'aérodrome. Celui-ci prend les dispositions pour que le poste de stationnement avion et éventuellement l'aire de manœuvre soit remise en service.

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

#### **Article 96 : Dépôt et enlèvement des déchets et matière de décharge**

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

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

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

Le dépôt, l'enlèvement et le traitement des déchets sont soumis aux réglementations en vigueur.

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

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

Les matières présentant un danger particulier sont séparées des déchets et doivent faire l'objet d'un traitement particulier selon les instructions données par l'exploitant d'aérodrome.

#### **Article 97 : Rejet des eaux résiduaires**

Les eaux résiduaires sont collectées et traitées dans des installations de l'aéroport prévues à cet effet, conformément aux textes et réglementations relatifs au rejet des eaux résiduaires dans le tout à l'égout.

#### **Article 98 : Substances et déchets radioactifs**

La manutention des substances et déchets radioactifs s'effectue conformément aux textes et réglementations fixant les normes de protection des travailleurs contre les dangers de la radioactivité.

L'évacuation dans le milieu naturel ou la mise en décharge des déchets radioactifs avec d'autres types de déchets est interdite. Leur enlèvement est du ressort de l'agence nationale pour la gestion de déchets radioactifs (ANDRA).

En cas de déversement accidentel, elle doit en informer sans délai l'exploitant d'aérodrome et le SCE.

### Chapitre 5 – Police administrative générale

#### **Article 99 : Consommation d'alcool et de substances ayant des effets sur la vigilance**

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

Par ailleurs, l'article R4228-21 du Code du travail précise : « Il est interdit de laisser entrer ou séjourner dans les lieux de travail des personnes en état d'ivresse ».

De plus, l'article R234-1 du code de la route souligne que la conduite d'un véhicule sous l'emprise d'un état alcoolique même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe et suivant le cas, d'une peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus. L'immobilisation du véhicule peut également être prescrite.

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

- consommer de l'alcool durant leur période de service ;

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

#### **Article 100 : Conservation du domaine de l'aérodrome**

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

Si un procès-verbal est dressé pour constater des dégradations ou l'exécution d'ouvrages ou de travaux pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou entraver l'exploitation des services aéronautiques, la DSAC Ouest peut adresser aux contrevenants une mise en demeure pour leur enjoindre de cesser les travaux et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial. Si les intéressés n'obtempèrent pas, l'exploitant d'aérodrome fait, en tant que de besoin, exécuter d'office les travaux nécessaires à la remise en état des lieux, aux frais du contrevenant.

#### **Article 101 : Mesures antipollution**

##### *101.1 : Nuisances sonores*

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

Celui-ci peut définir de nuit, une plage horaire au cours de laquelle les essais moteurs sont interdits s'ils ne sont pas effectués avec un réducteur de bruit d'un modèle agréé par l'Administration.

Cette restriction ne s'applique pas aux réglages courts, d'une durée inférieure à 5 minutes effectuées au ralenti, la puissance n'excédant pas celle utilisée pour les séquences de mise en route ou de roulage.

##### *101.2 : Rejets divers*

Sauf consigne écrite de l'exploitant d'aérodrome, tout rejet dans les réseaux d'eaux pluviales ou pouvant aboutir dans ceux-ci est interdit.

En cas de déversement accidentel de toute substance chimique ou radioactive, y compris lors du chargement du fret avion, l'exploitant d'aéronef doit nettoyer le poste de stationnement après constat et autorisation des services compétents. Il doit en informer sans attendre l'exploitant d'aérodrome.

#### **Article 102 : Plantations, cultures et fauchage**

Il est interdit de planter des arbustes producteurs de baies ou d'ensemencer en cultures ou couvert végétal qui peuvent attirer les oiseaux.

Les arbres, arbustes et buissons qui servent de reposoir, d'abris ou de zone de reproduction pour les oiseaux doivent être supprimés.

À l'exception des services d'entretien de l'aérodrome, peuvent seuls procéder à des travaux de fauchage ou de culture les titulaires d'une amodiation ou d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) de terrains nus réservés à cette destination, qui leur auront été accordées par l'exploitant d'aérodrome dans des secteurs prédéterminés et selon les modalités que l'exploitant aura définies. Par ailleurs, les titulaires d'une amodiation ou d'une AOT soumettront chaque année leur plan d'assolement à l'approbation de l'exploitant d'aérodrome.

Quand l'amodiatrice ou le titulaire d'une AOT doit pénétrer avec son véhicule côté piste par un portail, après en avoir convenu avec l'exploitant. Il doit subir les modalités de contrôle d'accès.

Les tracteurs et engins spécialisés devront être équipés d'une signalisation adaptée conforme au code de la route et aux règlements particuliers en vigueur sur l'aérodrome.

#### **Article 103 : Exercice de la chasse**

L'exercice de la chasse ou la destruction de nuisibles dans l'enceinte de l'aérodrome sont soumis à une autorisation délivrée par le préfet et l'exploitant de l'aéroport.

Le personnel en charge du péril animalier peut faire usage de fusil de chasse dans le cadre de sa mission.

Si besoin est, des battues administratives peuvent être demandées dans les formes réglementaires à l'initiative de l'exploitant de l'aérodrome auprès de l'autorité préfectorale.

#### **Article 104 : Stockage des matériaux et implantation de bâtiments**

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

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

#### **Article 105 : Conditions d'usage des installations**

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

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

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

#### **Article 106 : Interdictions diverses**

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

- de gêner, entraver ou neutraliser de quelque manière que ce soit le fonctionnement et les installations de l'aérodrome ;
- de procéder à des quêtes, sollicitations, offres de service, distributions d'objets quelconques ou de prospectus sur l'aéroport, d'apposer des affiches de quelque nature que ce soit en dehors des emplacements réservés à cet effet, sauf autorisation écrite de l'exploitant de l'aérodrome ;
- de pénétrer ou de séjourner sur l'aéroport avec des animaux (même s'ils ne sont pas en liberté, exception faite des animaux transportés dans les aéronefs, à condition d'être accompagnés et tenus en laisse, en cage ou en sac), de les y laisser divaguer ou de les y mettre en pacage. Les chiens d'aveugle, les animaux de furetage, d'assistance aux PMR, des SCE et des services de sécurité ne sont pas concernés par cette interdiction ;
- d'effectuer du camping ou du caravanning sans une autorisation écrite de l'exploitant de l'aérodrome ;
- de procéder « côté piste » à l'entretien et à la réparation de véhicules automobiles sans une autorisation écrite de l'exploitant de l'aérodrome ;

- de procéder sur les aires de trafic à l'entretien, à la réparation et aux démantèlements d'aéronefs en dehors des opérations d'entretien courant, sans une autorisation écrite de l'exploitant de l'aérodrome ;
- d'utiliser l'aire de trafic à des fins autres qu'aéronautiques sans une coordination avec les SCE concernés et l'exploitant de l'aérodrome ;
- de procéder à des lâchers de pigeons voyageurs, de ballons, d'utiliser un cerf-volant, des lanternes célestes sans une autorisation écrite de l'exploitant de l'aérodrome ;
- de procéder à des interventions médiatiques de tout ordre (tournage de films, etc...) sans une autorisation préalable écrite du préfet du Maine et Loire, après avis de l'exploitant de l'aérodrome ;
- de procéder à des prises de vues privées, commerciales, techniques ou de propagande, sauf autorisation de l'exploitant de l'aérodrome.

#### **Article 107 : Autorisation d'activité**

##### *107.1. Activité commerciale, industrielle ou artisanale dans l'enceinte de l'aérodrome*

Aucune activité commerciale, industrielle ou artisanale ne peut être exercée dans l'enceinte de l'aérodrome sans agrément et/ou autorisation délivrée par l'autorité compétente ou par l'exploitant de l'aérodrome et pouvant donner lieu au paiement d'une redevance.

Toute activité liée à l'exercice de l'assistance en escale est subordonnée à la possession d'un agrément délivré par le préfet.

##### *107.2. Activité « côté piste »*

L'activité « côté piste » de toute entreprise, organisme, association ou propriétaire d'aéronef basé est subordonnée à la présentation d'une autorisation d'activité établie par l'exploitant de l'aérodrome. Un exemplaire de cette autorisation est conservé par le service de l'exploitant d'aérodrome responsable des autorisations.

#### **Article 108 : Autorisation d'emploi**

Les entreprises ou les organismes autorisés à utiliser ou occuper le « côté piste » ne pourront employer que des personnes auxquelles une autorisation, délivrée dans les conditions réglementaires, aura été accordée par l'exploitant de l'aérodrome.

## **TITRE IV DISPOSITIONS SPÉCIALES**

#### **Article 109 : Sanctions**

Les infractions et les manquements aux dispositions du présent arrêté sont constatés par des procès-verbaux dressés par les SCE pour les zones côté ville /côté piste. Ils sont ensuite transmis à l'autorité chargée des poursuites.

#### **Article 110 : Abrogations**

L'arrêté du 12 octobre 2006 relatif aux mesures de police et de sûreté applicables sur l'aérodrome d'Angers Marcé est abrogé.

**Article 111 : Exécution et diffusion**

La Directrice de Cabinet du Préfet, le Colonel, Commandant le groupement de gendarmerie de Maine-et-Loire, le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de Maine-et-Loire, la Directrice de la Sécurité de l'Aviation Civile Ouest et le Directeur de l'aéroport d'Angers Marcé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Maine-et-Loire.

Copie de cet arrêté sera adressée :

- au commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens à Brest,
- au Président de la Communauté d'Agglomération Angers Loire Métropole,
- au directeur de l'aéroport d'Angers-Marcé.

Fait à Angers, le 22 JAN. 2019

Le Préfet,

Bernard GONZALEZ





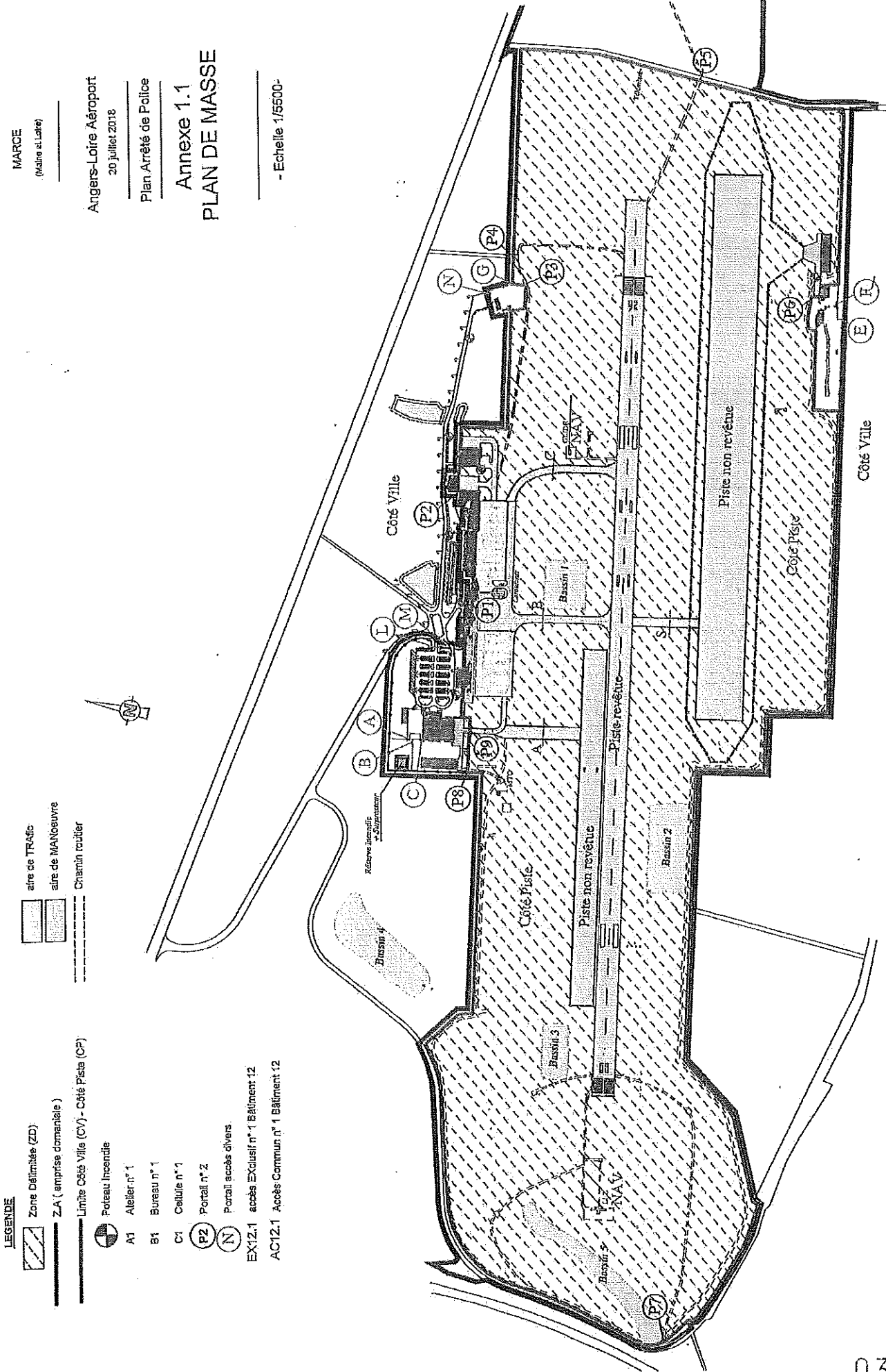
MARCE  
(Maire et Maire)

Angers-Loire Aéroport  
20 juillet 2018

Plan Arrêté de Police

Annexe 1.1  
PLAN DE MASSE

- Echelle 1/5500-



MARCE  
(Maître et Maître)

Angers-Loire Aéroport

12 octobre 2018

Plan Arrêté de Police

Annexe 1.2  
AEROGARE RDC  
Bâtiment 01

PC-ZSAR Non Active

- Echelle 1/200 -

Coté Ville

**LEGENDE**

----- Limite Coté Ville (CV) - Coté Piste (CP)

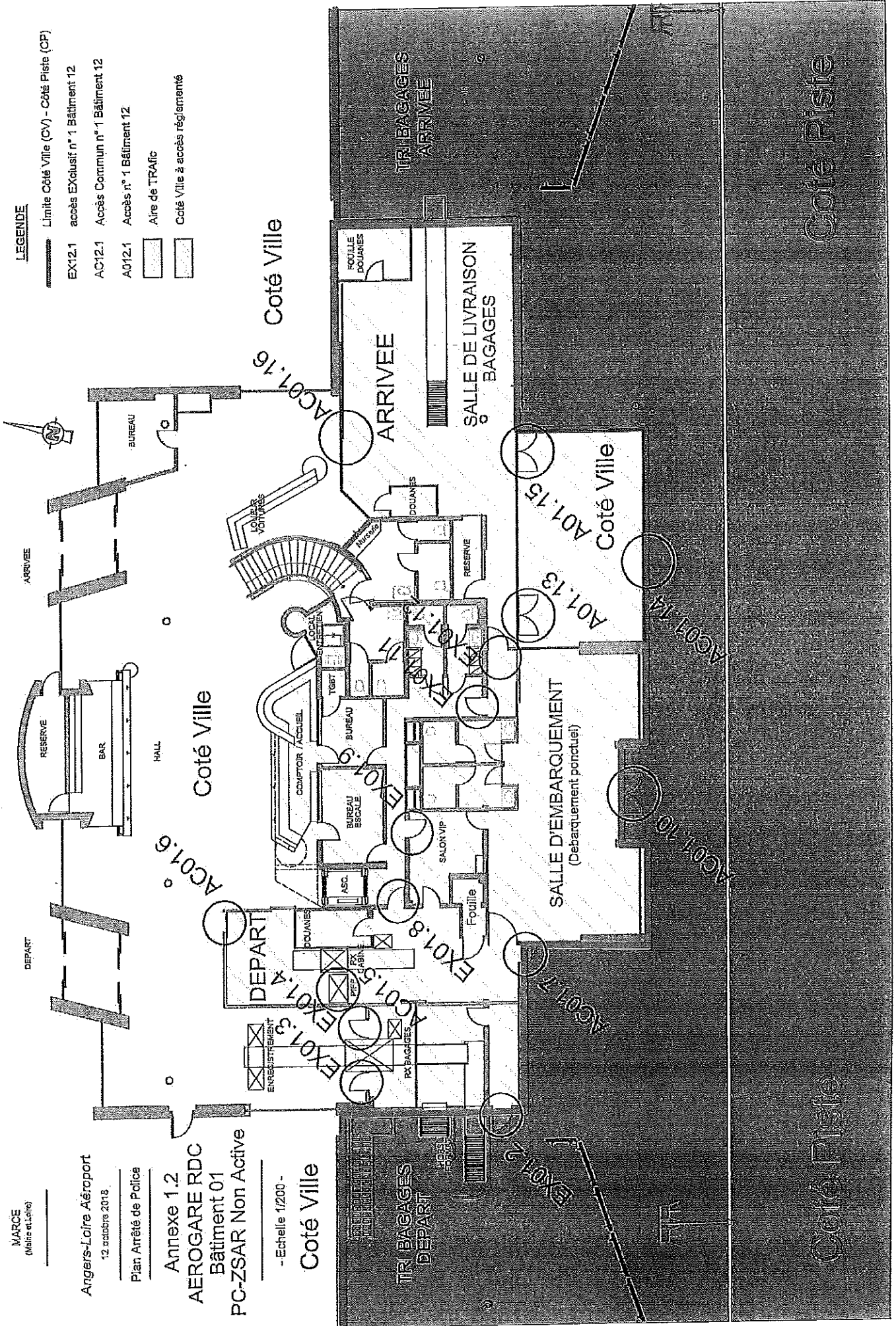
EX12.1 accès EXclusif n° 1 Bâtiment 12

AC12.1 Accès Commun n° 1 Bâtiment 12

A012.1 Accès n° 1 Bâtiment 12

□ Aire de TRAFIC

□ Coté Ville à accès réglementé



Angers-Loire Aéroport  
12 octobre 2018

Plan Arrêté de Police

Annexe 1.3.a  
AEROGARE RDC  
Bâtiment 01  
PC-ZSAR Active

Echelle 1/500 -

LEGENDE

Limite Côté Ville (CV) - Côté Piste (CP)

Secteur Sursêté B = Bagages

Secteur Sursêté P = Passagers

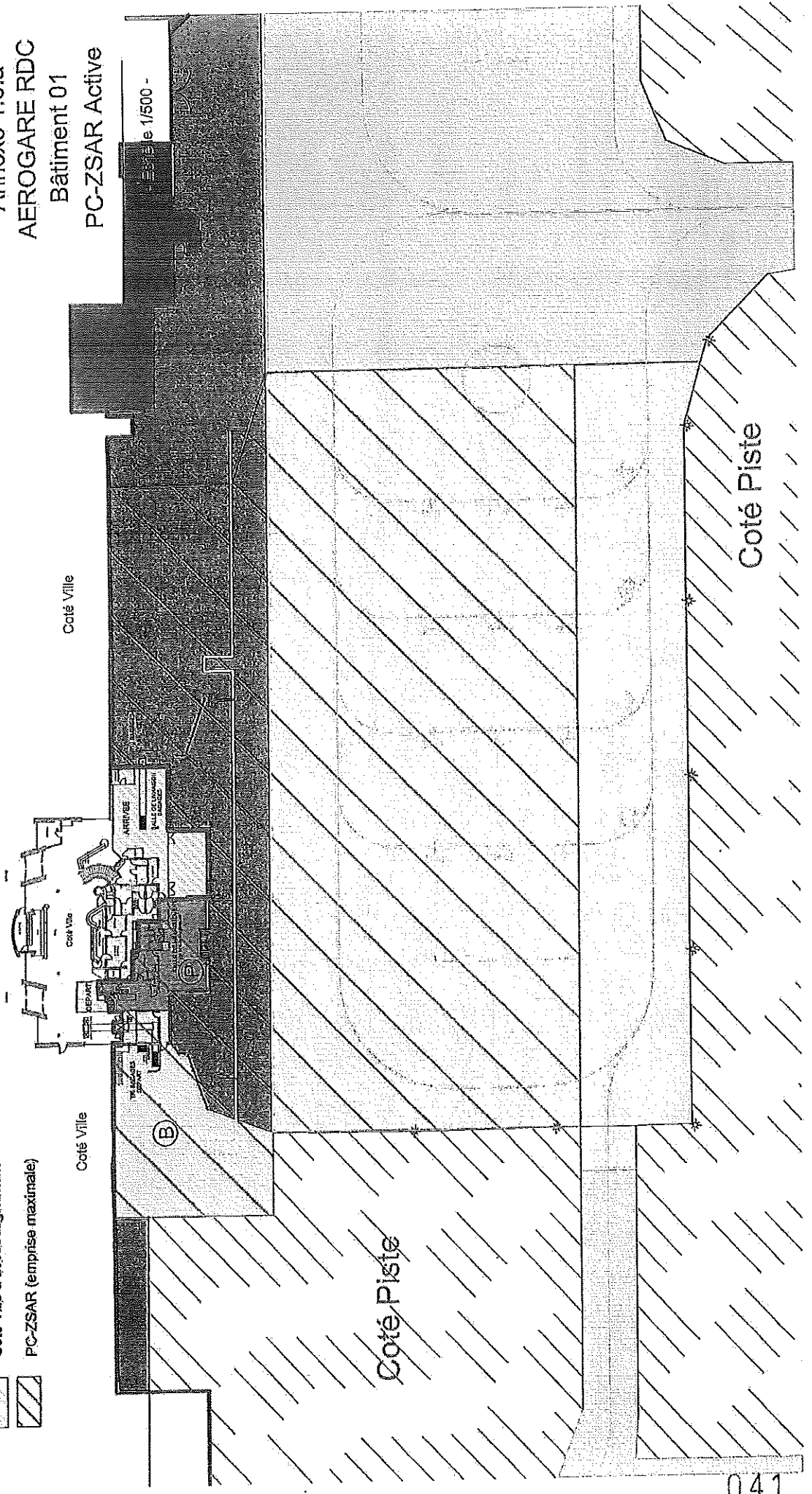
Côté Ville à accès réglementé

PC-ZSAR (emprise maximale)

aire de TRAFIC

aire de MANŒUVRE

Zone Délimitée (ZD)





MARCE  
(Veille et Lure)

Angers-Loire Aéroport,  
12 octobre 2018.

Plan Arrêté de Police

Annexe 1.3.b  
AEROGARE RDC

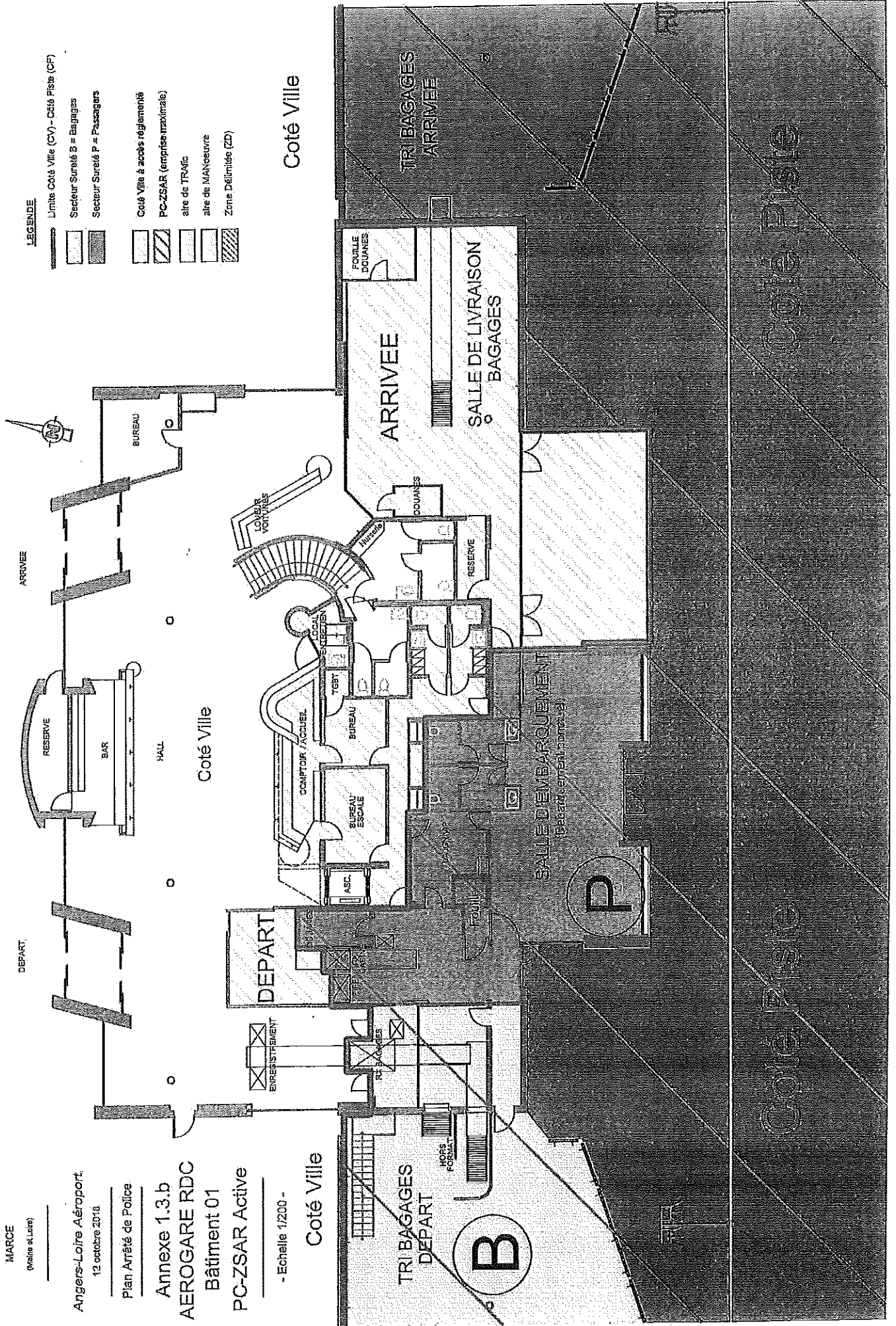
Bâtiment 01

PC-ZSAR Active

- Echelle 1/200 -

LEGENDE

- Limite Coté Ville (CV) - Coté Piste (CF)
- ▨ Secteur Sureté B = Bagages
- ▩ Secteur Sureté P = Passagers
- ▧ Coté Ville à accès réglementé
- ▨ PC-ZSAR (emprise maximale)
- ▨ aire de TRAFIC
- ▨ aire de MANŒUVRE
- ▨ Zone Délimitée (ZD)



MARCE  
(Méme et Loire)

Angers-Loire Aéroport  
20 juillet 2018

Plan Arrêté de Police

Annexe 1.4  
AEROGARE 1er Etage  
Bâtiment 01

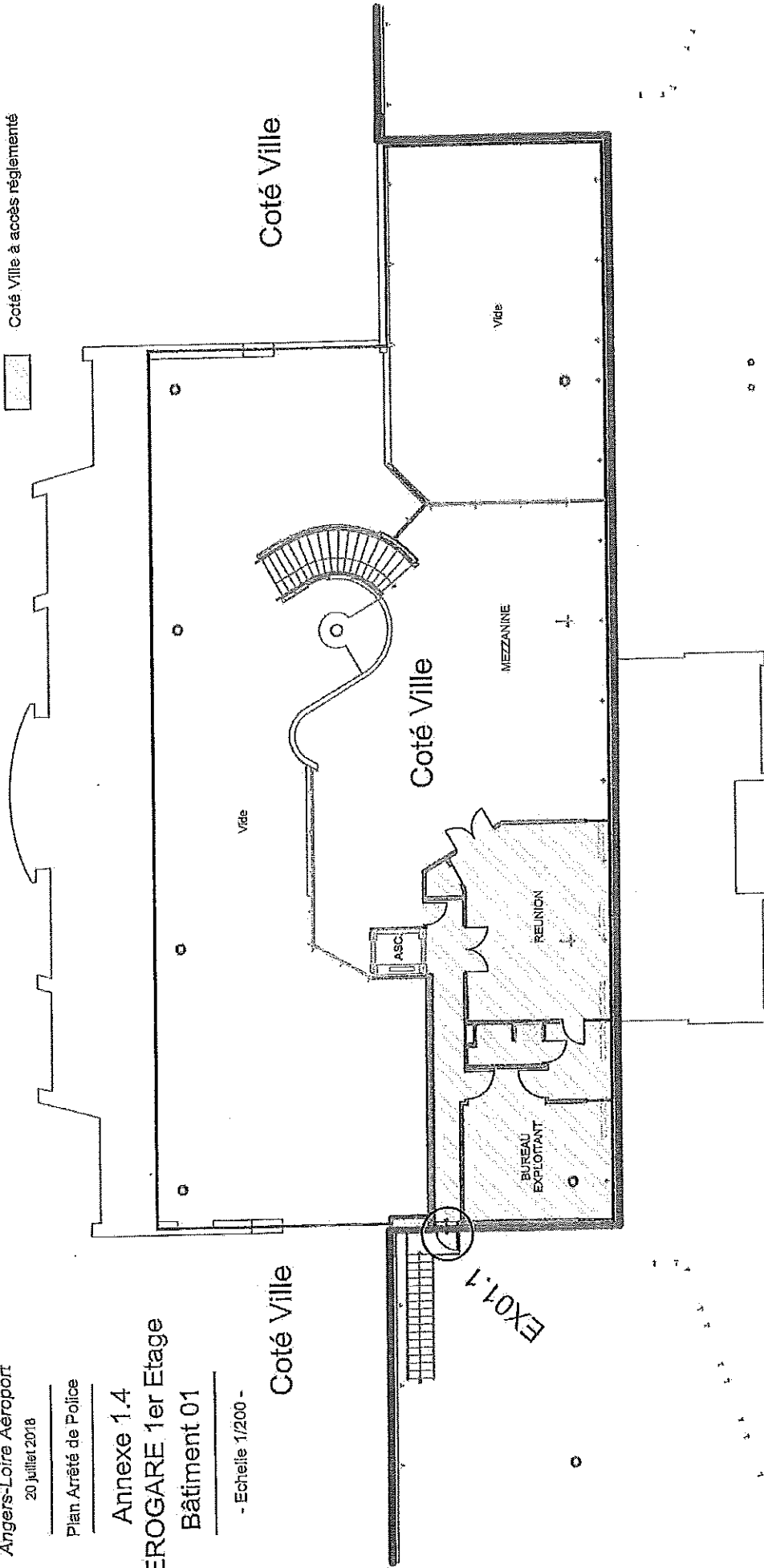
- Echelle 1/200 -

LEGENDE

— Limite Côté Ville (CV) - Côté Piste (CP)

EX01.1 accès EXclusif n° 1 Bâtiment 1

□ Côté Ville à accès réglementé





MARCE

(Maine et Loire)

Angers-Loire Aéroport

20 juillet 2015

Plan Arrêté de Police


Annexe I.6

Zoom NORD-EST


Bâtiments 12-13-14-15-21-22

- Echelle 1/700 -

**LEGENDE**

 Zone Délimitée (ZD)


 Limite Côté Ville (CV) - Côté Piste (CP)

 Poteau Incendie

A1 Atelier n° 1


B1 Bureau n° 1


C1 Cellule n° 1

 P2 Portail n° 2

EX12.1 accès EXclusif n° 1 Bâtiment 12

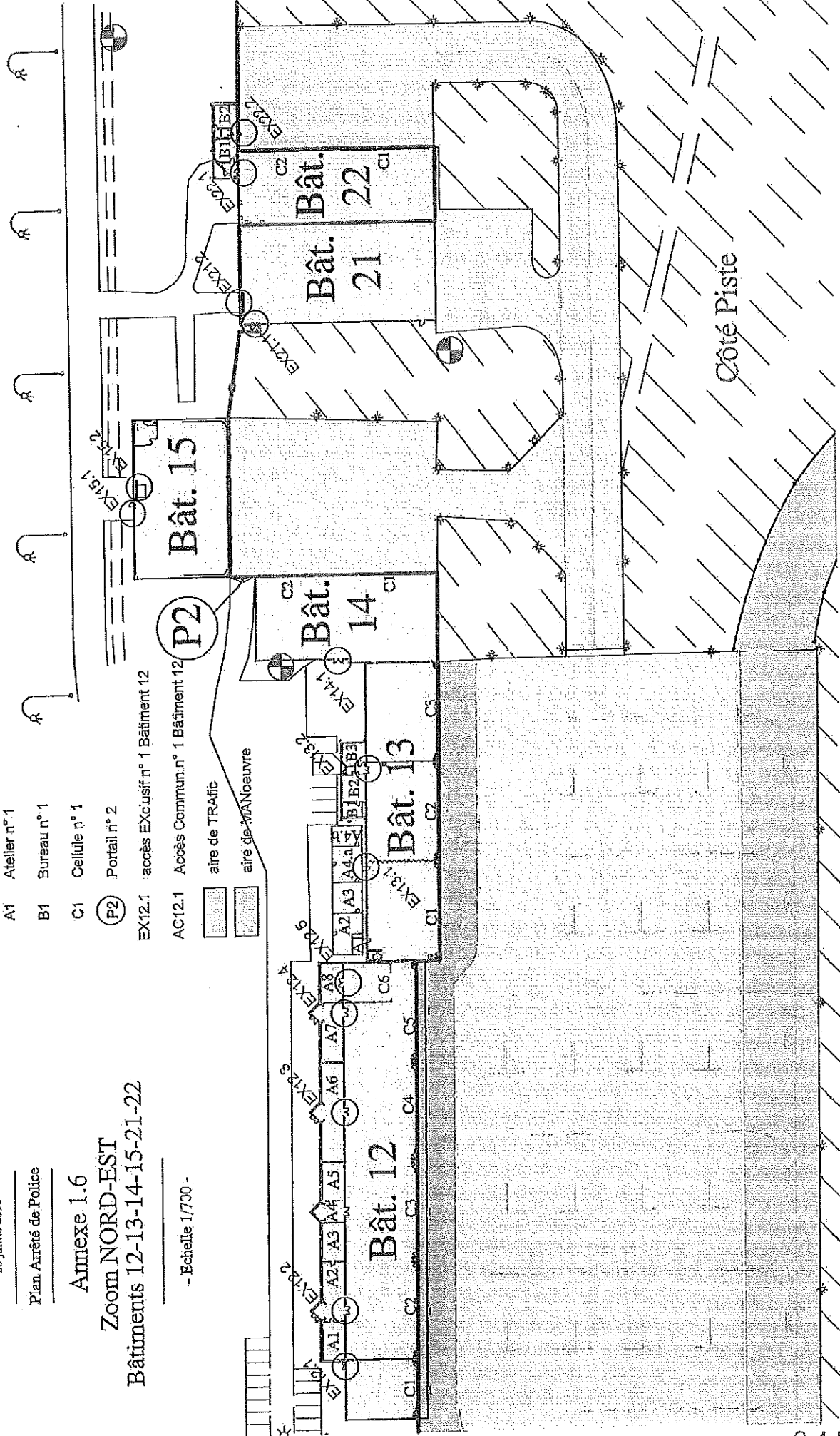
AC12.1 Accès Commun n° 1 Bâtiment 12

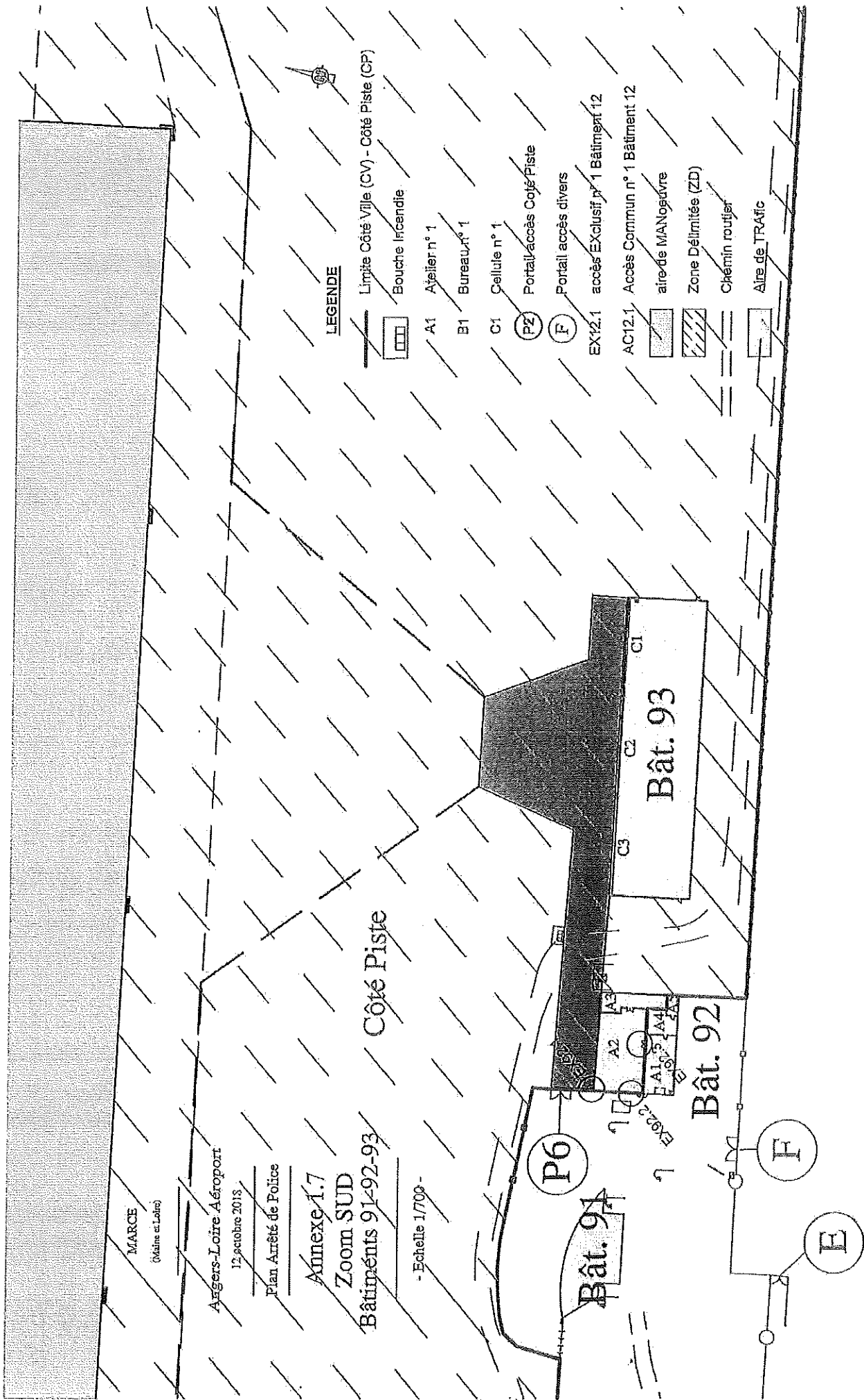
 aire de TRAFIC

 aire de MANoeuvre

Côté Ville

Côté Piste





Côté Ville



N°	COMMUN / EXCLUSIF /...	Issue ou Acces de secours	Type d'accès	Vehicule	Piéton	Gestionnaire
P1	AC	X	PORTAIL	X	X	SGAAM
P2	EX		PORTAIL	X	X	SGAAM
P3	EX		PORTAIL	X	X	SGAAM
P4	EX		PORTAIL	X	X	SGAAM
P5	EX		PORTAIL	X	X	SGAAM
P6	EX		PORTAIL	X	X	ASVV /SGAAM
P7	EX		PORTAIL	X	X	SGAAM
P8	EX		PORTAIL	X	X	SGAAM
P9	EX		PORTAIL	X	X	MUSEE
01.1	EX	X	PORTE		X	SGAAM
01.2	EX		PORTE		X	SGAAM
01.3	EX		PORTE		X	SGAAM
01.4	EX		PORTE		X	SGAAM
01.5	AC				X	SGAAM
01.6	AC		PORTE		X	SGAAM
01.7	AC		PORTE		X	SGAAM
01.8	EX		PORTE		X	SGAAM
01.9	EX		PORTE		X	SGAAM
01.10	AC	X	PORTE		X	SGAAM
01.11	EX		PORTE		X	SGAAM
01.12	EX		PORTE		X	SGAAM
01.13	A		PORTE		X	SGAAM
01.14	AC		PORTE		X	SGAAM
01.15	A		PORTE		X	SGAAM
01.16	AC		PORTE		X	SGAAM
02.1	EX		PORTE		X	SGAAM
02.2	EX	X	PORTE		X	SGAAM
02.3	EX	X	PORTE		X	SGAAM
02.4	AC		PORTE		X	SGAAM
02.5	EX	X	PORTE		X	SGAAM
11,1	EX	X	PORTE		X	ENVOL
11,2	EX	X	PORTE		X	ENVOL
11,3	EX	X	PORTE		X	ENVOL
11,4	EX		PORTE		X	ACAM
12,1	EX		PORTE		X	CPVA
12,2	EX		PORTE		X	CPVA
12,3	EX		PORTILLON		X	ACAM
12,4	EX		PORTE		X	Constructeurs Amateurs
12,5	EX		PORTE		X	Constructeurs Amateurs
13.1	EX		PORTE		X	INAER
13.2	EX		PORTE		X	ESP / SGAAM
14.1	EX		PORTE		X	SGAAM
15.1	EX		PORTE		X	LTI
15.2	EX		PORTAIL	X	X	LTI
21.1	EX		PORTE		X	SGAAM
21.2	EX		PORTAIL	X	X	SGAAM
22.1	EX	X	PORTE		X	JUBAULT
22.2	EX		PORTE		X	JUBAULT
92.1	EX		PORTILLON		X	ASVV
92.2	EX		PORTE		X	ASVV
92.3	EX		PORTE		X	ASVV





PRÉFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE

**ARRÊTÉ INTERPRÉFECTORAL DRCL/BI n° 2018- 183 du 27 DEC. 2018**  
**portant modification statutaire du syndicat intercommunal d'alimentation**  
**en eau potable de la région ouest de Cholet**

Le Préfet de la région des Pays-de-la-Loire,  
Préfet de Loire-Atlantique  
chevalier de la Légion d'honneur,  
chevalier de l'ordre national du Mérite,

Le Préfet de Maine-et-Loire,  
chevalier de la Légion d'honneur,  
officier de l'ordre national du Mérite,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 5211-1 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 16 juin 1948 modifié autorisant la constitution du syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable de la région ouest de Cholet ;

Vu la délibération du syndicat intercommunal pour l'alimentation en eau de la région Ouest de Cholet du 26 novembre 2018 demandant le report de la dissolution du syndicat au 1<sup>er</sup> janvier 2020 ;

Vu les délibérations concordantes des membres du syndicat susvisés, à savoir :

- communauté d'agglomération "Agglomération du Choletais" du 20 novembre 2017,
- communauté d'agglomération "Mauges communauté" du 12 décembre 2018,
- commune de Boussay du 13 décembre 2018 ;

Sur proposition des secrétaires généraux des préfectures de Maine-et-Loire et de la Loire-Atlantique,

**ARRÊTENT**

**Article 1<sup>er</sup>.** – Les statuts du syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable de la région ouest de Cholet sont annexés au présent arrêté.

**Article 2.** – À l'article 1er de l'arrêté préfectoral du 16 juin 1948 susvisé, la liste des membres est remplacée par celle figurant à l'article 2 des statuts annexés au présent arrêté.

Les articles 2 à 7 de l'arrêté préfectoral du 16 juin 1948 susvisé, ainsi que les arrêtés interpréfectoraux n° 2004-158 du 23 février 2004 portant transformation en syndicat mixte du SIAEP de la région ouest de Cholet, DRCL/BCL 2016-44 du 29 mars 2016 modifiant les statuts du SIAEP de la région ouest de Cholet et DRCL/BSFL n° 2016-168 du 12 décembre 2016 modifié, portant dissolution du syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable de la région ouest de Cholet, sont abrogés.

**Article 3.** – Les secrétaires généraux des préfectures de Maine-et-Loire et de la Loire-Atlantique, le sous-préfet de Cholet, les directeurs départementaux des finances publiques de Maine-et-Loire et de la Loire-Atlantique, le président du syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable de la région ouest de Cholet, les présidents des communautés d'agglomération concernées et le maire de Boussay sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui leur sera notifié et publié au recueil des actes administratifs de chaque préfecture.

Le Préfet de la région des Pays-de-la-Loire,  
Préfet de Loire-Atlantique,

Pour le préfet et par délégation,  
Le secrétaire général  
Serge BOULANGER

Le Préfet de Maine-et-Loire,

Bernard GONZALEZ

## **STATUTS**

### **ARTICLE 1 : DÉNOMINATION**

Le syndicat, créé par arrêté préfectoral en date du 16 juin 1948, est un syndicat mixte, dénommé : Syndicat intercommunal pour l'alimentation en eau potable (SIAEP) de la région ouest de Cholet (SIAEP ROC).

### **ARTICLE 2 : CONSTITUTION - PÉRIMÈTRE**

Le syndicat mixte est constitué des collectivités et groupements de collectivités suivants :

- Boussay (commune de Loire-Atlantique) ;
- Agglomération du Choletais, représentant la commune de La Romagne ;
- Mauges communauté, représentant la commune nouvelle de Sèvremoine dans la limite du territoire des communes déléguées de La Renaudière, Le Longeron, Montfaucon-Montigné, Roussay, Saint-André-de-la-Marche, Saint-Crespin-sur-Moine, Saint-Germain-sur-Moine, Saint-Macaire-en-Mauges et Torfou).

### **ARTICLE 3 : COMPÉTENCES**

Le Syndicat est compétent pour assurer la production d'eau, la protection du point de prélèvement, le traitement, le transport, le stockage et la distribution d'eau destinée à la consommation humaine sur l'ensemble des territoires de ses adhérents.

À ce titre, il est le maître d'ouvrage de l'ensemble des études, travaux de construction et d'entretien d'ouvrages et réseaux relevant de ses compétences.

Le Syndicat peut également assurer, par convention, tous services ou fournitures pour le compte de collectivités tiers dans le cadre de ses compétences, lorsque les conditions techniques s'y prêtent. Notamment, le syndicat peut, par convention, procéder aux achats et ventes d'eau aux collectivités où groupements de collectivités non adhérents.

### **ARTICLE 4 : SIÈGE**

Le siège du SIAEP de la région ouest de Cholet est fixé à Sèvremoine, à la mairie de la commune déléguée du Longeron.

### **ARTICLE 5 : DURÉE**

Le syndicat est créé jusqu'au 31 décembre 2019. Il est dissous après cette date.

## **ARTICLE 6 : COMITÉ SYNDICAL ET REPRÉSENTATION DES MEMBRES**

Le SIAEP ROC est administré par un comité syndical constitué de membres délégués élus par les organes délibérants de chaque adhérent selon les règles suivantes :

- Un délégué titulaire et un suppléant par collectivité ou groupement de collectivités et un délégué titulaire et un suppléant en sus par tranche supplémentaire complète de 2 500 habitants correspondant au territoire desservi en eau potable par le SIAEP ROC ;
- La population prise en compte est la population totale ;
- Un délégué suppléant peut remplacer tout délégué titulaire absent du syndicat.

## **ARTICLE 7 : BUREAU DU SYNDICAT**

Sauf délibération contraire du comité syndical du SIAEP de la région ouest de Cholet, le bureau élu au sein du comité syndical du SIAEP de la région ouest de Cholet est composé de 7 membres :

- Un président,
- deux vice-présidents,
- quatre autres membres.

## **ARTICLE 8 : RÉUNIONS**

Le comité syndical se réunit au moins trois fois par an. Il se réunit au siège où dans un lieu choisi par le comité dans l'une des communes membres.

## **ARTICLE 9 : RÈGLEMENT INTÉRIEUR**

Le comité syndical adopte un règlement intérieur après chaque renouvellement général des délégués.

## **ARTICLE 10 : COMPTABLE ASSIGNATAIRE**

La gestion comptable et financière du SIAEP de la région ouest de Cholet est assurée par le comptable public du centre des finances publiques de Beaupréau.

## **ARTICLE 11 : APPLICATION DES STATUTS**

Pour tout ce qui n'est pas expressément prévu aux présents statuts, il est fait application des dispositions du code général des collectivités territoriales.

XXXXXXXXXXXX



PRÉFECTURE  
DIRECTION DE L'INTERMINISTERIALITE  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
Bureau des procédures environnementales  
et foncières  
DIDD/2019 n° 24

PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE

Transfert dans le patrimoine de l'État d'un bien immobilier

### ARRETÉ

**Le Préfet de Maine-et-Loire  
Chevalier de la Légion d'honneur  
Officier de l'Ordre national du Mérite**

Vu le code général de la propriété des personnes publiques notamment les articles L. 1123-1 et suivants et R 1123-1 et suivants ;

Vu le code civil notamment l'article 713 ;

Vu l'ordonnance sur requête du Tribunal de Grande Instance de Saumur du 25 août 2017 déclarant la succession de M Gérard JAGO vacante et nommant Mme la Directrice régionale des finances publiques des Pays de la Loire et du département de Loire-Atlantique, autorité administrative chargée des domaines en qualité de curateur de la succession ;

Vu la demande formulée par la direction générale des finances publiques du 14 décembre 2018 aux fins d'incorporer le bien vacant et sans maître dans le patrimoine immobilier de l'État ;

Considérant le décès de M. Gérard JAGO, propriétaire d'un quart indivis d'un bien immobilier , cadastré AC 2019, situé 4 rue des caves – Doué la Fontaine à Doué en Anjou ;

Considérant que la succession de M. Gérard JAGO est ouverte depuis plus de trente ans et qu'aucun successible ne s'est présenté ;

Considérant que, par délibération du 5 novembre 2015, le conseil municipal de la commune de Doué la Fontaine a renoncé à incorporer dans le domaine communal la propriété indivise de M. Gerard JAGO ;

Considérant qu'il convient de constater le transfert du bien dans le domaine immobilier de l'État ;

Sur la proposition du Secrétaire Général de la Préfecture ;

## ARRETE

Art.1<sup>er</sup> – La propriété indivise (1/4) de la parcelle cadastrée AC 2019, situé 4 rue des caves – Doué la Fontaine à Doué en Anjou, est incorporée dans le patrimoine immobilier de l'État.

Art. 2 – Le Secrétaire Général de la Préfecture, le Directeur régional des finances publiques des Pays de la Loire et du département de Loire-Atlantique, le Directeur départemental des finances publiques de Maine-et-Loire sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Fait à Angers, le 23.04.2019.

  
Bernard GONZALEZ

**Délais et voies de recours :** La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Nantes par courrier (6 allée de l'île Gloriette – CS 2411 - 44041 Nantes Cedex 1), ou de façon dématérialisée (<https://www.telerecours.fr/>)  
-soit directement dans le délai de 2 mois à compter de sa publication,  
-soit, à l'issue d'un recours préalable, dans le délai de deux mois à compter de la notification de la réponse ou au terme du silence gardé par cette dernière pendant deux mois à compter de la réception de la demande.





PREFET DE MAINE ET LOIRE

DIRECTION GENERALE  
de la POLICE NATIONALE

DIRECTION DEPARTEMENTALE  
de la SECURITE PUBLIQUE  
de MAINE ET LOIRE

**ARRÊTÉ DDSP / SGO N° 2019-02**  
**fixant la composition du comité technique**  
**des services déconcentrés de la police nationale de Maine et Loire**

**Le Préfet de Maine et Loire,**  
**Chevalier de la Légion d'Honneur**  
**Officier de l'Ordre National du Mérite**

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983, modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires;

Vu la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat;

Vu la loi n° 2010-751 du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social et comportant diverses dispositions relatives à la fonction publique;

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

Vu le décret n°2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et dans les établissements publics de l'État ;

Vu l'arrêté ministériel du 26 juillet 2018 relatif aux modalités d'organisation du vote électronique par internet pour l'élection des représentants du personnel au sein des instances de représentation du ministère de l'intérieur et du ministère des outre-mer;

Vu le procès verbal de dépouillement et de proclamation des résultats du scrutin organisé du 30 novembre au 6 décembre 2018 pour le renouvellement du comité technique des services déconcentrés de la police nationale de Maine et Loire ;

Vu les listes de candidats déposées par les organisations syndicales;

Sur proposition de la sous-préfète, directrice de cabinet,

**ARRETE**

Article 1 : Le comité technique des services déconcentrés de la police nationale de Maine et Loire est composé comme suit, pour une durée de 4 ans :

REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION :

- Monsieur le Préfet de Maine et Loire, président;
- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de Maine et Loire, responsable ayant autorité en matière de gestion des ressources humaines de la police nationale de Maine et Loire;
- Le ou les représentants de l'administration désignés par Monsieur le Préfet, exerçant des fonctions de responsabilités et concernés par les questions ou projets de textes soumis à l'avis du comité technique.

REPRESENTANTS DU PERSONNEL :

Titulaires :

- M. Philippe BOUSSION (FSMI FO)
- M. Benoît RENAULT (FSMI FO)
- Mme Céline ROBERT (FSMI FO)
- M. Frédéric BOUDAUD (FSMI FO)
- M. Jérôme HANARTE (Alliance PN SNAPATSI Synergie Officiers SICP)
- M. Jérôme DURAND (Alliance PN SNAPATSI Synergie Officiers SICP)
- M. Nicolas FERRAGU (Alliance PN SNAPATSI Synergie Officiers SICP)

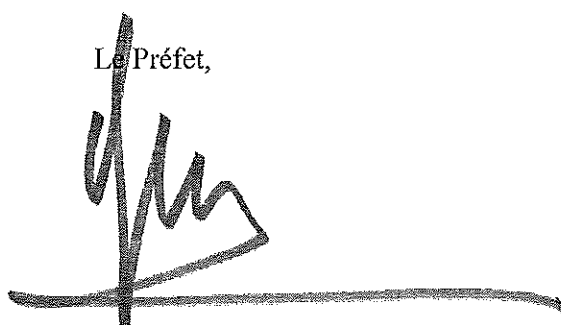
Suppléants :

- M. Eddy LE BRETON (FSMI FO)
- Mme Hélène MORGAND (FSMI FO)
- Mme Aurélie BRANGBOUR (FSMI FO)
- M. Romuald CHELLE (FSMI FO)
- Mme Carole COLINEAU (Alliance PN SNAPATSI Synergie Officiers SICP)
- M. Thierry MALLARD (Alliance PN SNAPATSI Synergie Officiers SICP)
- Mme Christine ANDROUIN (Alliance PN SNAPATSI Synergie Officiers SICP)

Article 2 : La sous-préfète, directrice de cabinet et le directeur départemental de la sécurité publique de Maine et Loire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

ANGERS, le 21 JAN. 2019

Le Préfet,





PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE

**Direction départementale  
des territoires**

Secrétariat général

**Arrêté n° DDT49/RH-2019-0002 portant désignation des membres du comité technique  
de la direction départementale des territoires de Maine-et-Loire**

**Le directeur départemental,**

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, notamment son article 9 bis, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État, notamment son article 15 ;

Vu le décret n° 2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles ;

Vu le décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'État ;

Vu l'arrêté n°2018-26 du 19 juin 2018 relatif à la création du comité technique de la direction départementale des territoires de Maine-et-Loire ;

Vu les résultats de la consultation générale organisée le 6 décembre 2018 ;

**Arrête**

**Article 1<sup>er</sup>**

Sont désignés représentants de l'administration au comité technique de la direction départementale des territoires de Maine-et-Loire :

- M. GERARD Didier, directeur départemental, président ;
- M. GUILLOU Olivier, secrétaire général ;

**Article 2**

Suite aux élections du 6 décembre 2018, la composition du comité technique de la direction départementale des territoires se répartit comme suit :

Nombre de sièges	titulaires	suppléants
CGT	2	2
FORCE OUVRIERE	2	2
UNSA	2	2

### Article 3

Sont désignés représentants des personnels au comité technique de la direction départementale des territoires de Maine-et-Loire :

En qualité de membres titulaires	En qualité de membres suppléants
<b>CGT</b>	
BENOIT Marie-Claire	GITLAW Josiane
DEROMMELAERE Olivier	BURON Anthony
<b>FORCE OUVRIERE</b>	
LEFIEVRE Sylvie	HONORE Michel
MELAN Gaël	FERNANDEZ Rose-Marie
<b>UNSA</b>	
COURTOIS Catherine	ROUSTEAU Anne
ANDRE Marc	GALLARD Véronique

### Article 4

Les arrêtés des 15 décembre 2014, 15 février 2016 et 20 avril 2016, portant désignation des membres du comité technique de la direction départementale des territoires de Maine-et-Loire, sont abrogés.

Fait à Angers, le 16 janvier 2019

Le directeur départemental de territoires,

Didier GÉRARD  
