



# RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS

**Recueil Spécial 177.2017 - édition du 17/10/2017**





**PREFET DES ALPES-MARITIMES**

Direction départementale des Territoires et  
de la Mer des Alpes-Maritimes  
Service Déplacements Risques Sécurité  
Pôle Sécurité-Déplacements-Crises

**ARRETE N° 2017-10-06**

**Arrêté préfectoral autorisant la poursuite de l'exploitation  
du Tunnel LIAUTAUD à NICE**

*Le préfet des Alpes-Maritimes*

*VU* le code de la voirie routière et notamment ses articles L 118.1, L 118.2 et L 118.3.1 ;

*VU* le décret 2005-701 du 24 juin 2005 relatif à la sécurité des ouvrages routiers ;

*VU* la circulaire 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national ;

*VU* la circulaire 2006-20 du 29 mars 2006 relative à la sécurité des tunnels routiers d'une longueur supérieure à 300 mètres ;

*VU* le dossier « Plan d'Intervention et de Sécurité » (PIS) fourni le 9 octobre 2017 par la Métropole Nice Côte d'Azur ;

*VU* la lettre du 1<sup>er</sup> août 2017 de la Métropole Nice Côte d'Azur, sollicitant une prolongation de l'arrêté autorisant la poursuite de l'exploitation du tunnel André LIAUTAUD ;

*VU* l'arrêté préfectoral du 8 juillet 2009 donnant autorisation d'exploitation du tunnel André LIAUTAUD ;

*VU* l'arrêté préfectoral 2016-04-07 du 21 avril 2016 autorisant la poursuite de l'exploitation ;

*VU* l'arrêté préfectoral n°2017-803 du 31 août 2017 donnant délégation de signature à Monsieur Serge CASTEL, Directeur Départemental des Territoires et de la Mer ;

**Considérant** les échanges de courriers entre la Métropole Nice Côte d'Azur, les services de la DDTM 06 et la commission Nationale d'Évaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers (CNESOR), relatifs à la fourniture du dossier DS/DPS et la nécessité d'obtenir un délai pour la fourniture de ce dossier ;

Sur proposition du directeur départemental des Territoires et de la Mer des Alpes-Maritimes ;

### ARRETE

**Article 1 :** La Métropole Nice Côte d'Azur, maître d'ouvrage, est autorisée à poursuivre provisoirement l'exploitation du tunnel A. LIAUTAUD (Tunnel Rive Gauche du Paillon) sur le territoire de la commune de NICE, jusqu'à l'approbation du nouveau Dossier de Sécurité et de la prise d'un nouvel arrêté d'exploitation, à compter de la signature du présent arrêté, dans les conditions fixées à l'article 2 ci-après.

**Article 2 :** Le maître d'ouvrage s'engage à fournir le Dossier de Sécurité au plus tard le 31 décembre 2017, faute de quoi le présent arrêté d'autorisation d'exploitation deviendra caduc.

**Article 3 :** Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Alpes-Maritimes et ampliation sera adressée à :

- Monsieur le secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes,
- Monsieur le président de la Métropole Nice Côte d'Azur,
- Monsieur le maire de NICE,
- Monsieur le directeur départemental de la sécurité publique des Alpes-Maritimes,
- Monsieur le directeur départemental des services d'incendie et de secours des Alpes-Maritimes,
- Monsieur le président de la Commission Nationale d'Évaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers,
- Monsieur le directeur départemental des Territoires et de la Mer des Alpes-Maritimes,

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

A Nice, le **17 OCT. 2017**

Pour le préfet et par délégation,  
Le directeur départemental des Territoires et de la Mer



Serge CASTEL



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES ALPES-MARITIMES

Préfecture des Alpes-Maritimes  
Direction des élections et de la légalité  
Bureau des affaires juridiques  
et de la légalité  
Affaire suivie par : Laetitia Mattieu  
☎ : 04 93 72 29 29  
✉ : laetitia.mattieu@alpes-maritimes.gouv.fr

Nice, le **17 OCT. 2017**

Commune de Levens

Régie d'Eau Azur

Reconstruction de l'usine de traitement de l'eau potable de Levens  
et des ouvrages associés

-----

ARRÊTÉ PORTANT AUTORISATION D'OCCUPER TEMPORAIREMENT DES PROPRIÉTÉS  
PRIVÉES EN VUE EFFECTUER DES TRAVAUX DE RENFORCEMENT DE LA PISTE  
D'ACCÈS AU CHANTIER DE LA NOUVELLE PRISE D'EAU DANS LE CANAL DE LA  
VESUBIE SUR LA COMMUNE DE LEVENS

n° 2017-940

*Le Préfet des Alpes-Maritimes,*

VU la loi du 29 décembre 1892, notamment ses articles 2, 3 et suivants, relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics, modifiée ;

VU le courrier du 21 septembre 2017 de la régie Eau d'Azur, délégataire de la métropole Nice Côte d'Azur, sollicitant, pour ses agents ainsi que pour toute société qu'elle aura mandatée, l'autorisation d'occuper temporairement une propriété privée située sur le territoire de la commune de Levens (06670) afin d'effectuer sur des terrains privés les travaux de renforcement de la piste d'accès au chantier de la nouvelle prise d'eau sur la commune de Levens ;

VU le dossier annexé à ce courrier comprenant notamment une notice explicative, une liste des propriétaires et immeubles concernés par l'occupation temporaire et un plan parcellaire au 1/200<sup>ème</sup> sur lequel figurent les terrains à occuper ;

SUR la proposition de Monsieur le secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes ;

... / ...

**ARRÊTE :**

**Article 1<sup>er</sup>** : Les agents de la Régie Eau d'Azur, dont le siège social est 369/371 Promenade des Anglais 06203 Nice Cedex 3, ainsi que ceux des sociétés mandatées par elle, sont autorisés à occuper temporairement, sous réserve du droit des tiers, pour une durée de 1 (un) an, la parcelle privée située sur le territoire de la commune de Levens (06670) et figurant sur l'état parcellaire annexé au présent arrêté, en vue d'entreprendre sur des terrains privés les travaux de renforcement de la piste d'accès au chantier de la nouvelle prise d'eau sur la commune de Levens.

À cet effet, ils pourront occuper temporairement ladite propriété privée afin d'effectuer l'opération suivante :

- sur la parcelle A 174 au numéro de plan parcellaire : renforcement de la piste privée qui permet l'accès au chantier de construction de la nouvelle prise d'eau ;

Ces opérations qui doivent être exécutées sur le territoire de la commune de Levens se feront dans le périmètre indiqué par un cadre de couleur sur le plan parcellaire au 1/200<sup>ème</sup> annexé au présent arrêté.

Conformément aux dispositions de la loi du 29 décembre 1892 susvisée, les ouvrages réalisés sont provisoires.

Lorsque la présente autorisation prendra fin, ces ouvrages seront détruits et une remise en l'état à l'identique de ladite parcelle A 174 sera effectuée par la Régie Eau Azur.

**Article 2** : Aucune occupation temporaire de terrain ne peut être autorisée à l'intérieur des propriétés attenantes aux habitations et closes par des murs ou des clôtures faits de matériaux durables (maçonnés) et adhérant au sol.

**Article 3** : Le maire de Levens notifiera le présent arrêté aux propriétaires du terrain concerné, ou s'ils ne sont pas domiciliés dans la commune, au fermier, locataire, gardien ou régisseur de leur propriété ; il y joindra une copie du plan parcellaire et gardera l'original de cette notification.

S'il y a dans la commune de Levens personne ayant qualité pour recevoir la notification, celle-ci est valablement faite par lettre chargée adressée au dernier domicile connu du propriétaire. Le présent arrêté et le plan parcellaire qui lui est annexé, restent déposés à la mairie pour être communiqués sans déplacement aux intéressés, sur leur demande.

**Article 4** : Après l'accomplissement des formalités qui précèdent et à défaut de convention amiable, le directeur de la régie Eau d'Azur fait aux propriétaires du terrain, préalablement à toute occupation des terrains désignés, une notification par lettre recommandée, indiquant le jour et l'heure où il compte se rendre sur les lieux ou à s'y faire représenter.

Il les invite à s'y trouver ou à s'y faire représenter eux-mêmes pour procéder contradictoirement à la constatation de l'état des lieux.

En même temps, il informe par écrit le maire de Levens de la notification par lui faite aux propriétaires.

Entre cette notification et la visite des lieux, il doit y avoir un intervalle de dix jours au moins.

**Article 5 :** À défaut par les propriétaires de se faire représenter sur les lieux, le maire leur désignera d'office un représentant pour opérer contradictoirement avec celui de la régie Eau d'Azur.

Le procès-verbal de l'opération, qui doit fournir les éléments nécessaires pour évaluer le dommage, est dressé en trois expéditions destinées, l'une à être déposée à la mairie, et les deux autres à être remises aux parties intéressées.

Si les parties ou les représentants sont d'accord, les travaux autorisés par l'arrêté peuvent être commencés aussitôt.

Dès le début de la procédure ou au cours de celle-ci, le président du tribunal administratif désignera, à la demande de la régie Eau d'Azur, un expert qui, en cas de refus par le propriétaire ou par son représentant de signer le procès-verbal, ou en cas de désaccord sur l'état des lieux, dresse d'urgence le procès-verbal prévu ci-dessus.

Les travaux peuvent commencer aussitôt après le dépôt du procès-verbal ; en cas de désaccord sur l'état des lieux, la partie la plus diligente conserve néanmoins le droit de saisir le tribunal administratif sans que cette saisine puisse faire obstacle à la continuation des travaux.

**Article 6 :** La présente autorisation sera périmée de plein droit si elle n'est suivie d'exécution dans les 6 (six) mois de sa date de publication.

Pendant leur présence sur les terrains occupés, les intervenants devront être munis du présent arrêté.

**Article 7 :** Le maire, les gardes champêtres, les gardes forestiers, les propriétaires concernés, les habitants, de la commune de Levens et le commandant de la gendarmerie nationale des Alpes-Maritimes, sont invités à prêter aide et assistance aux agents qui effectueront les travaux.

Ils prendront les mesures nécessaires à la conservation des ouvrages provisoires construits sur les terrains occupés temporairement.

**Article 8 :** Le présent arrêté sera publié et affiché en mairie de Levens.

Il sera en outre inséré à la diligence de la régie Eau d'Azur dans le quotidien « *Nice Matin* ».

**Article 9 :** Monsieur le secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes, Monsieur le maire de Levens, Monsieur le directeur de la régie Eau d'Azur et Monsieur le commandant de la gendarmerie nationale des Alpes-Maritimes, 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 des Alpes-Maritimes et dont copie sera adressée à Monsieur le président du tribunal administratif de Nice ainsi qu'à Monsieur le directeur départemental des Territoires et de la Mer.

Fait à Nice, le 17 OCT. 2017

Pour le Préfet,  
Secrétaire Général  
DRCL-C 3679

Frédéric MAC KAIN



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

**- Cabinet du Préfet -**

**Direction des sécurités**  
Pôle sécurité, ordre public  
et prévention de la délinquance

### **POLICE MUNICIPALE**

UNE CONVENTION COMMUNALE DE COORDINATION ENTRE LA POLICE MUNICIPALE  
DE VENCE ET LA GENDARMERIE NATIONALE A ETE SIGNEE LE 17 OCTOBRE 2017.

CETTE CONVENTION EST CONCLUE POUR UNE DUREE DE TROIS ANS.

ELLE EST RENOUVELABLE PAR RECONDUCTION EXPRESSE.



## ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° 2017/939

relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur

Livre 1 : sûreté

### Le préfet des Alpes-Maritimes

Vu le règlement (CE) n°300/2008 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 d'exécution (UE) n°2015/1998 de la commission du 5 novembre 2015, modifié, 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 la décision d'exécution C (2015) 8005 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 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 décret n° 74-78 du 1er février 1974 relatif aux attributions des préfets en matière de maintien de l'ordre sur certains aérodromes ;

Vu le décret n° 82-389 du 10 mai 1982 modifié relatif aux pouvoirs des commissaires de la République et à l'action des services et organismes publics de l'État dans les départements ;

Vu le décret n° 2002-24 du 3 janvier 2002 relatif à la police de l'exploitation des aérodromes, modifié par le décret n° 2002-1026 du 31 juillet 2002 ;

Vu la loi du 12 avril 2000 relative au droit des citoyens dans leurs relations avec les administrations ;

Vu l'arrêté du ministre des transports en date du 30 juillet 2012 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile ;

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

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

Vu l'avis du directeur départemental de la police aux frontières des Alpes-Maritimes en date du 8 septembre 2017 ;

Vu l'avis du commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Nice-Côte d'Azur en date du 11 septembre 2017 ;

Vu l'avis du directeur régional des douanes et droits indirects en date du 30 août 2017 ;

Vu l'avis du président du directoire des aéroports Nice-Côte d'Azur en date du 8 septembre 2017 ;

Sur proposition du directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est ;

**ARRÊTE**



# Sommaire

<b>TITRE I – Dispositions générales</b> .....	4
<b>Article 1 : objet du présent arrêté</b> .....	4
<b>TITRE II – Limites et zones de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur</b> .....	5
<b>Chapitre 1 : Définitions spécifiques à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur</b> .....	5
<b>Article 2 : zones constituant l'aérodrome</b> .....	5
<b>Article 3 : le côté ville</b> .....	5
<b>Article 4 : le côté piste</b> .....	5
<b>Article 5 : les secteurs sûreté</b> .....	6
<b>Article 6 : les secteurs fonctionnels</b> .....	6
<b>Chapitre 2 : Accès à la partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé (PC ZSAR)</b> .....	7
<b>Article 7 : points d'accès à la PCZSAR</b> .....	7
<b>Article 8 : utilisation des accès vers la PCZSAR</b> .....	8
<b>Chapitre 3 : Modification des accès et limites à la PC ZSAR</b> .....	8
<b>Article 9 : création ou modification d'un accès en PCZSAR</b> .....	8
<b>Article 10 : modifications des limites côté ville / côté piste</b> .....	9
<b>Article 11 : demande de travaux</b> .....	9
<b>Chapitre 4 : Surveillance et protection des limites et des zones de sûreté à accès réglementé</b> .....	9
<b>Article 12 : dispositions générales des mesures de protection et de surveillance</b> .....	9
<b>Article 13 : vigilance des utilisateurs des zones de sûreté situées côté piste</b> .....	9
<b>TITRE III – Accès et circulation des personnes</b> .....	10
<b>Chapitre 1 : Dispositions générales</b> .....	10
<b>Article 14 : conditions générales d'accès et de circulation</b> .....	10
<b>Article 15 : restrictions d'accès et de circulation</b> .....	10
<b>Chapitre 2 : Dispositions particulières relatives à la zone côté ville (ZCV)</b> .....	10
<b>Article 16 : accès et circulation en ZCV</b> .....	10
<b>Article 17 : accès aux aérogares</b> .....	10
<b>Article 18 : accès en zone à accès réglementé</b> .....	11
<b>Article 19 : colis abandonné</b> .....	12
<b>Article 20 : dispositions spécifiques à la circulation dans les secteurs sous contrôle de frontières</b> .....	12
<b>Chapitre 3 : Dispositions particulières relatives à la PCZSAR</b> .....	12
<b>Article 21 : conditions d'accès et de circulation en PCZSAR – titres de circulation</b> .....	12
<b>Article 22 : délivrance, suspension, restitution, vol ou perte des titres de circulation</b> .....	14
<b>Article 23 : obligation des personnes physiques</b> .....	16
<b>Chapitre 4 : Inspection filtrage à l'entrée de la PCZSAR</b> .....	17

Article 24 : dispositions générales.....	17
Article 25 : inspection filtrage des personnes.....	17
Article 26 : inspection filtrage des objets transportés.....	18
Article 27 : inspection filtrage des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports.....	18
<b>TITRE IV – Accès et circulation des véhicules.....</b>	<b>20</b>
Article 28 : conditions générales d'accès au côté piste.....	20
Article 29 : autorisation d'accès des véhicules en PCZSAR.....	20
Article 30 : inspection filtrage des véhicules.....	22
<b>TITRE V – Dispositions particulières.....</b>	<b>23</b>
<b>TITRE VI – Sanctions pénales et administratives.....</b>	<b>24</b>
Article 31 : constatations des infractions.....	24
Article 32 : sanctions pénales (R 282-3 du CAC).....	24
Article 33 : sanctions administratives.....	24
<b>TITRE VII – Divers.....</b>	<b>25</b>
Article 34 : abrogations des dispositions antérieures.....	25
Article 35 : dispositions transitoires.....	25
Article 36 : exécution, publication, affichage.....	25
<b>Annexes au livre 1 de l'arrêté préfectoral de police de l'aérodrome de Nice-Côte-d'Azur.....</b>	<b>26</b>
<b>Annexe 1 : plan général des zonages sûreté et fonctionnel et des limites côté ville / côté piste (PCZSAR).....</b>	<b>26</b>
<b>Annexe 2 : Charte de contrôle d'accès.....</b>	<b>27</b>
<b>Annexe 3 : Modalités d'application de l'article 16 (carte d'identification en ZCV).....</b>	<b>28</b>
<b>Annexe 4 : Dispositions particulières du titre 5.....</b>	<b>30</b>
Annexe 4-1 : Cas particuliers en matière de contrôle d'accès et d'inspection filtrage.....	30
Annexe 4-2 : Traitement des personnalités.....	31
Annexe 4-3 : Grands évènements.....	32
<b>Annexe 5 : Glossaire.....</b>	<b>33</b>

## **TITRE I – Dispositions générales**

### **Article 1 : objet du présent arrêté**

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

L'objet du présent arrêté appelé livre 1 est de réglementer sur l'emprise de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur tout ce qui concerne la sûreté, sans préjudice de toute réglementation applicable aux aérodromes.

Il s'articule avec le livre 2 de l'arrêté préfectoral de police qui fixe les dispositions relatives au bon ordre, à la sécurité de l'aviation civile et à la salubrité sur l'aéroport de Nice-Côte d'azur.

En vue de prévenir toute intervention illicite pouvant compromettre la sûreté du transport aérien, l'exploitant d'aérodrome, les entreprises de transport aérien, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser la zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR) sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de respecter la réglementation en vigueur en matière de sûreté, à savoir :

- d'établir, de mettre à jour et d'appliquer un programme de sûreté décrivant les mesures qu'ils mettent en œuvre, conformément à la réglementation applicable ;
- de désigner un responsable sûreté ;
- d'établir, de mettre à jour et d'appliquer un programme d'assurance qualité ;
- d'établir, de mettre à jour et d'appliquer dans les dispositions en vigueur un plan relatif aux formations initiales et continues.

Conformément à l'article R 213-1-6 du code de l'aviation civile, les mesures particulières d'application du présent arrêté sont précisées par une décision du directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, par délégation du préfet de département, après avis de l'exploitant aéroportuaire. En cas d'avis défavorable de l'exploitant aéroportuaire, celui-ci sera systématiquement transmis pour examen au préfet des Alpes-Maritimes.

Conformément au cahier des charges de la concession, l'exploitant d'aérodrome peut définir des consignes d'exploitation dans un règlement d'exploitation afin de préciser des modalités de mise en œuvre applicables aux usagers opérant sur l'emprise de l'aérodrome, après avis de la DSAC SE..

En fonction de la menace nationale ou locale, le préfet ou son représentant peut respectivement faire appliquer ou édicter des mesures spéciales concernant les personnes, les véhicules, ainsi que les aéronefs.

## **TITRE II – Limites et zones de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur**

### **Chapitre 1 : Définitions spécifiques à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur**

#### **Article 2 : zones constituant l'aérodrome**

L'aérodrome est composé de deux zones :

- Une zone dénommée « côté ville » (ZCV)
- Une zone dénommée « côté piste » (ZCP)

Les limites de ces zones sont figurées en annexe 1 du présent arrêté.

Les responsabilités en matière de police sont, pour l'exercice courant, réparties comme suit :

- PAF : côté ville et secteur P dans l'aérogare (salles d'embarquement et passerelles) et dans les bus.
- GTA : côté piste, hormis les salles d'embarquement, les passerelles et les bus d'acheminement des passagers.

#### **Article 3 : le côté ville**

Le côté ville comprend toutes les parties de l'aéroport accessibles au public qui ne sont pas situées côté piste. Certaines parties ainsi que leurs voies de desserte peuvent être soumises à une réglementation particulière.

Le côté ville comprend des zones communes et des zones privatives. Il est constitué notamment par :

- les locaux des aérogares des passagers accessibles au public ainsi que les zones d'activité implantées à l'extérieur de la PCZSAR ;
- les quais de chargement et de déchargement ;
- les parcs et les bureaux de l'exploitant d'aérodrome SA (Aéroports de la Côte-d'Azur - SA ACA), des services de l'État et de certaines entreprises ;
- les garages et parcs de stationnement pour véhicules ouverts au public ;
- les emplacements réservés aux taxis, aux véhicules de location, de transport public routier de personnes ou aux voituriers ;
- les voies et routes ouvertes à la circulation publique ;
- les logements de fonction.

Il comprend en outre des zones côté ville à accès réglementé dont les conditions d'accès sont décrites aux articles 16 et 18 :

- les salles de livraison bagages des terminaux 1 et 2.2 (sous responsabilité douane) ;
- le bloc technique DGAC (sous responsabilité GTA) ;
- la zone de fret (sous responsabilité PAF) ;
- les zones de convoyage des bagages de soute situées à l'arrière des banques d'enregistrement (sous responsabilité PAF) ;
- l'espace côté Var (sous responsabilité GTA).

#### **Article 4 : le côté piste**

Le côté piste correspond à la zone non librement accessible au public, dont l'accès est soumis à des règles particulières et à la possession des titres de circulation prévus à l'article 21 et à l'intérieur de laquelle, des zones particulières peuvent être définies.

Elle est constituée notamment de :

- l'aire de mouvement et des voies de service ;
- les parties des aérogares dont l'accès est contrôlé afin d'assurer la sûreté de l'aviation civile ;
- l'ensemble des bâtiments, surfaces et installations techniques situés à l'intérieur de la clôture séparant le côté ville du côté piste.

L'intégralité de la zone côté piste est classée en permanence en partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé (PCZSAR).

Au niveau des postes d'inspection filtrage, lorsque ces postes sont équipés de deux rideaux métalliques, la limite ZCV / ZCP se situe :

- en exploitation : au niveau du portique après passage de celui-ci (après inspection filtrage) ;
- hors exploitation au niveau du second rideau métallique (côté salle d'embarquement).

Lorsqu'il n'y a qu'un seul rideau métallique, la limite ZCV / ZCP se situe :

- en exploitation : au niveau du portique après passage de celui (après inspection filtrage) ;
- hors exploitation : au niveau du rideau métallique (côté salle d'embarquement).

La zone côté piste est matérialisée sur les plans de zonage sûreté hors et en aérogares de l'aéroport Nice-Côte d'Azur joint en annexe 1 et précisée dans la charte de contrôle des accès en annexe 2. La charte de contrôle d'accès est un document confidentiel consultable par les personnes et services ayant besoin d'en connaître auprès de l'exploitant aéroportuaire. Il ne fait pas l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs.

Les zones de sûreté à accès réglementé et leurs accès font l'objet d'une signalétique particulière mise en place par l'exploitant aéroportuaire ou par l'occupant de la zone privative le cas échéant.

L'exploitant de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur établit et tient à jour la liste des personnes morales autorisées par lui à utiliser ou occuper le côté piste et la transmet sur demande des services compétents de l'État.

## **Article 5 : les secteurs sûreté**

La PCZSAR comprend trois secteurs sûreté (A, B, P) décrit sur le plan joint en annexe 1.

Les lettres des secteurs sûreté sont apposées sur le titre de contrôle d'accès (TCA) en vue de matérialiser les secteurs autorisés.

### **5.1 – secteur A (aéronef)**

Chaque aire de stationnement aéronef est élevée au rang de ce secteur de sûreté en présence de l'aéronef. Ce secteur inclut l'intérieur de l'aéronef. Ce secteur n'est attribué qu'aux personnes ayant une activité en relation avec l'aéronef. Il comprend en outre la zone comprise entre la tête de passerelle et le premier escalier de service.

La délimitation de ce secteur de sûreté correspond à la zone d'évolution contrôlée.

### **5.2 – secteur B (bagages)**

Ce secteur correspond aux zones de traitement des bagages de soute (depuis la guillotine frontière) c'est-à-dire des lieux de sécurisation, des zones de tri, de chargement, de stockage des bagages au départ et en correspondance et à la zone de tri des bagages à l'arrivée puisqu'elle est conjointe à celle des bagages au départ.

Les chariots ou tout autre moyen de transport utilisé font partie du secteur B lors de l'acheminement des bagages entre ces lieux ou de ces lieux vers l'aéronef.

Il est attribué aux personnes qui ont une activité dans cette zone ou qui sont impliquées dans le chargement, le déchargement et l'acheminement des bagages de soute.

### **5.3 - secteur (passagers)**

- au départ, il inclut les zones d'attente et de circulation, les salles d'embarquement des passagers entre les postes d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine jusqu'à la passerelle pour les embarquements au contact et jusqu'à la sortie du bus en stationnement éloigné. Il peut débiter après la signalétique appropriée ;
- à l'arrivée, il comprend les zones de circulation des passagers depuis la sortie de l'avion en stationnement au contact, ou depuis l'entrée du bus en stationnement éloigné, jusqu'aux dispositifs anti-remontée de flux ou jusqu'aux postes d'immigration pour les arrivées internationales ;
- les circuits des passagers en correspondance.

## **Article 6 : les secteurs fonctionnels**

La PCZSAR comprend six secteurs fonctionnels dont les accès sont soumis à des règles particulières et à la possession de titres de circulation spéciaux.

Six secteurs fonctionnels sont définis en ZCP et sont délimités sur le plan joint en annexe 1.

A chaque secteur fonctionnel correspond un trigramme. Les trigrammes sont apposés sur le titre de contrôle d'accès (TCA) en vue de matérialiser les secteurs autorisés.

### **6.1 - secteur MAN**

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.

L'aire de manœuvre comprend les pistes, les voies de circulation avion et leurs dégagements associés ainsi que toutes les aires opérationnelles (aires critiques, aires sensibles, etc.).

### **6.2 - secteur NAV**

Les installations d'aides à la navigation aérienne.

### **6.3 - secteur TRA**

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 de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

### **6.4 - secteur ZSU**

La zone sud comprend toutes les parties au sud des pistes qui ne sont pas en secteur TRA ou MAN, à l'exception d'une partie de la route de service tel que précisé dans l'annexe 1.

L'article 35 fixe les dispositions transitoires de mise en œuvre de la nouvelle définition de ce secteur fonctionnel.

### **6.5 - secteur ENE**

Les installations SSLIA.

L'article 35 fixe les dispositions transitoires de mise en œuvre de la nouvelle définition de ce secteur fonctionnel.

### **6.6 - secteur ESS**

Les installations pétrolières composées des dépôts fixes et de la zone de stationnement des camions avitailleurs ainsi que la cuve d'avitaillement située en zone Mike.

L'article 35 fixe les dispositions transitoires de mise en œuvre de ce nouveau secteur fonctionnel.

L'accès à certains secteurs fonctionnels nécessite des connaissances particulières, en particulier pour les secteurs TRA et MAN, qui sont décrites dans le livre 2 de l'arrêté préfectoral de police.

## **Chapitre 2 : Accès à la PC ZSAR**

### **Article 7 : points d'accès à la PCZSAR**

#### **7.1 - accès communs**

Ils sont constitués de l'ensemble des points de passage des personnes, des véhicules, du fret et des biens entre la ZCV et la PCZSAR, dès lors que ces points de passage sont utilisables par les usagers de l'aérodrome, en dehors de toute disposition particulière limitant cette utilisation à un seul usager identifié ou un seul groupement d'usagers identifiés.

L'exploitant de l'aérodrome tient à jour la liste de l'ensemble des accès communs. Ces accès sont répertoriés dans la charte de contrôle d'accès.

#### **7.2 - accès par un lieu à usage exclusif**

Ils sont constitués des points de passage des personnes autres que les passagers, entre le côté ville et le côté piste, qui n'est pas classé en accès commun et auquel s'appliquent des dispositions similaires à celles qui s'appliquent aux accès communs.

Un lieu à usage exclusif est une partie de la PCZSAR occupée par une entreprise ou un organisme ou, le cas échéant, un groupement identifié d'entreprises ou d'organismes et pour laquelle le préfet exerçant les pouvoirs de police peut autoriser l'occupant à remettre des titres de circulation dont la validité est limitée à cette partie.

Sans préjudice des dispositions prises en matière d'issues de secours, une entreprise ou un organisme ne peut mettre en œuvre un accès à la PCZSAR par un lieu à usage exclusif, que dans les conditions prévues à l'article 9.

La liste des accès par un lieu à usage exclusif est répertoriée dans la charte de contrôle d'accès.

### **7.3 - accès d'exploitation**

Les accès d'exploitation sont empruntés par les passagers et les personnes ou par les bagages de soute pendant la durée de traitement des vols.

### **7.4 - issues de secours**

Les issues de secours sont destinées à l'évacuation des personnes en cas d'incident majeur. Ces issues doivent être équipées de dispositifs de gestion et d'alarme afin de remplir les fonctions de sûreté et de sécurité.

## **Article 8 : utilisation des accès vers la PCZSAR**

Les conditions d'utilisation des accès vers la PCZSAR doivent être précisées par l'exploitant de l'accès considéré dans son programme de sûreté.

L'exploitation de chaque accès est confiée à une personne morale :

- l'exploitant de l'aérodrome pour les accès communs ;
- les organismes ou entreprises concernés pour les accès aux lieux à usage exclusif.

Les accès situés dans les bâtiments doivent pouvoir être fermés et verrouillés. Ils doivent être contrôlés pendant toute la durée de leur utilisation qui doit être limitée aux stricts besoins de l'exploitation. Durant leur utilisation, un contrôle permanent doit être assuré.

Pendant et en dehors des phases d'exploitation des accès à la PCZSAR, l'exploitant d'aérodrome pour les accès communs et les occupants du côté piste pour leurs accès privatifs doivent s'assurer de la surveillance et de la protection de ceux-ci afin de parer rapidement à tout franchissement non autorisé.

En cas de franchissement non autorisé de ces accès, les services compétents de l'Etat sont immédiatement informés.

### **8.1 - accès communs**

Le gestionnaire d'un accès commun ne peut laisser pénétrer en partie critique de zone de sûreté à accès réglementé des articles prohibés que si ces articles sont nécessaires à l'exploitation des installations aéroportuaires ou assurer le service en vol.

Le gestionnaire d'un accès commun ne peut laisser pénétrer en PCZSAR les biens et produits provenant d'un « fournisseur habilité » dont il ne peut pas s'assurer de l'authenticité du certificat de sûreté qu'après avoir effectué une inspection filtrage de ces biens et produits.

### **8.2 - accès aux lieux à usage exclusif**

L'entreprise ou l'organisme est tenu de ne pas laisser pénétrer des passagers en PCZSAR par ces accès.

L'entreprise ou l'organisme qui exploite un lieu à usage exclusif est tenu de ne pas s'opposer et de ne pas retarder l'accès à ces lieux aux fonctionnaires et militaires en uniforme ou munis d'un ordre de mission ou d'une commission d'emploi.

L'entreprise ou l'organisme exploitant un accès privatif est tenu de mettre à la disposition des agents de sûreté chargés du contrôle d'accès sur les accès exclusifs, sans délai, la liste actualisée des titres de circulation perdus/volés ou non restitués qui lui a été communiquée par l'exploitant d'aérodrome.

Les modalités relatives aux accès communs s'appliquent aux articles prohibés nécessaires à l'exploitation des installations aéroportuaires ou à assurer le service en vol et aux biens et produits utilisés à bord des aéronefs.

### **8.3 - accès d'exploitation**

L'exploitant aéroportuaire fixe les modalités d'utilisation de ces accès par les compagnies aériennes ou leurs représentants.

## **Chapitre 3 : Modification des accès et limites à la PC ZSAR**

### **Article 9 : création ou modification d'un accès en PCZSAR**

Aucun accès entre la ZCV et la PCZSAR, aucun accès aux secteurs de sûreté, tant à l'intérieur des bâtiments que sur les clôtures, ne doit être créé sans autorisation préalable du préfet.

Les accès autorisés figurent dans la charte de gestion et de contrôle des accès, approuvée par le comité opérationnel de sûreté (COS) de l'aérodrome. La charte de contrôle d'accès est consultable pour les personnes et services ayant besoin d'en connaître auprès de l'exploitant aéroportuaire.

### **Article 10 : modifications des limites côté ville / côté piste**

Tout classement, déclassement ou reclassement de zone ainsi que la modification de leur limite et de leur accès, sont soumis au préalable à l'avis des services compétents de l'Etat avec un préavis minimum de 21 jours.

Les modifications validées font l'objet d'un arrêté préfectoral modificatif.

L'arrêté préfectoral modificatif et les plans associés constituent des annexes temporaires au présent arrêté.

### **Article 11 : demande de travaux**

Les demandes de travaux réalisés en PCZSAR, en ce qui concerne l'accès et la circulation des personnes, des biens et des véhicules, doivent être présentées en comité opérationnel de sûreté (COS) avec un préavis suffisant et peuvent faire l'objet de consignes particulières.

Pour les travaux non programmés à caractère d'urgence, le délai de traitement est adapté en fonction de la justification du besoin ou du caractère d'urgence.

Les modifications temporaires des frontières sont traitées conformément à l'article 10.

## **Chapitre 4 : Surveillance et protection des limites et des zones de sûreté à accès réglementé**

### **Article 12 : dispositions générales des mesures de protection et de surveillance**

Les mesures de surveillance et de protection ont pour objectif de détecter tout comportement suspect et de repérer les points vulnérables qui pourraient être exploités pour mener à bien des actes d'intervention illicite. Ces dispositions visent à dissuader toute personne de commettre de tels actes.

Une décision préfectorale définit les modalités de mise en oeuvre des rondes et patrouilles par l'exploitant d'aérodrome.

Sur requête des agents en charge de la surveillance ou des rondes, l'ensemble des agents est tenu de présenter les documents justifiant de son autorisation d'accès et de l'autorisation d'accès de son véhicule, le cas échéant.

### **Article 13 : vigilance des utilisateurs des zones de sûreté situées côté piste**

Toute personne physique titulaire d'un titre de circulation aéroportuaire permanent peut, à son initiative, réaliser une vérification de la validité du titre de circulation aéroportuaire porté par toute personne se trouvant dans les zones de sûreté à accès réglementé. La vérification porte en particulier sur la date de validité, la photo, la zone et les secteurs pour lesquels le titre est valide.

Toute personne physique porteuse d'un titre de circulation aéroportuaire permanent doit être en mesure de répondre à cette sollicitation.

En cas d'anomalie ou si la personne ne porte pas de titre de circulation aéroportuaire, la personne ayant réalisé cette vérification en informe au plus vite les services de l'État.

- gendarmerie des transports aériens (GTA) : 04 83 76 27 73
- police aux frontières (PAF) : 04 93 72 71 71



## **TITRE III – Accès et circulation des personnes**

### **Chapitre 1 : dispositions générales**

#### **Article 14 : conditions générales d'accès et de circulation**

Sans préjudice des dispositions complémentaires définies dans le livre 2, l'accès et la circulation des personnes sur l'emprise de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur ainsi que les biens qu'ils transportent font l'objet de dispositions ci-après du présent arrêté concernant respectivement la ZCV et la PCZSAR

Toute personne exerçant une activité professionnelle sur l'aérodrome en PCZSAR doit être détentrice d'un titre de circulation, ou document équivalent, en cours de validité.

Toute entreprise exerçant une activité professionnelle (industrielle, commerciale, libérale ou autre) sur l'aérodrome doit être détentrice d'une autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome.

En cas de nécessité, à l'exception des agents logés sur l'aérodrome, le temps de présence des personnes sur l'aérodrome pourra être limité à la durée de leur service, de leur mission ou, en ce qui concerne les usagers, à la période nécessaire aux opérations liées au transport aérien.

#### **Article 15 : restrictions d'accès et de circulation**

Le préfet peut, si les circonstances l'exigent, et après avis éventuel des services de police concernés, interdire totalement ou partiellement tant en ZCV qu'en ZCP, l'accès et la circulation des personnes, ou limiter l'accès de certaines personnes ou locaux aux agents dont la présence se justifie par une obligation professionnelle.

Il en informe préalablement la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, la direction de la police aux frontières, la direction régionale des douanes, la gendarmerie des transports aériens ainsi que l'exploitant d'aérodrome.

### **Chapitre 2 : dispositions particulières relatives à la ZCV**

#### **Article 16 : accès et circulation en ZCV**

Sauf restrictions énoncées à l'article 15 du présent arrêté, l'accès et la circulation des personnes sont libres dans la ZCV, à l'exclusion :

- des zones à accès réglementé ;
- des locaux ou installations, et leurs voies de desserte, ayant fait l'objet d'une réglementation pour des raisons relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'exploitation ou au contrôle douanier, par le représentant local de la DGAC, par l'exploitant de l'aérodrome, par le commandant de la GTA, par le directeur régional des douanes ou par le directeur départemental de la police aux frontières ;
- des locaux privés

Dans le cadre fixé par l'annexe 3 au présent livre, une carte « zone côté ville » est obligatoire pour toutes les personnes exerçant une activité permanente ou régulière dans la zone côté ville de l'aéroport de Nice.

Cette carte ZCV, fond bleu, a une validité maximum de 3 ans, renouvelable et contient le nom, le prénom, une photographie du porteur, la date de fin de validité et l'entreprise concernée.

Cette carte est portée en permanence à un endroit visible pendant les heures de service.

Les procédures de restitution, en cas de perte ou de vol de cette carte sont les mêmes que celles concernant les titres de circulation en PCZSAR.

#### **Article 17 : accès aux aérogares**

Les aérogares sont accessibles au public, notamment pour toutes les opérations liées aux opérations de transport public (achat de billet, enregistrement, embarquement, débarquement,...) depuis l'aéroport de Nice et aux professionnels travaillant sur l'aéroport dotés d'un titre de circulation ou d'une carte d'identification en ZCV.

Les horaires d'ouverture des aérogares au public sont définis par l'exploitant aéroportuaire, en relation avec les services de l'État au titre de la sécurité et de l'ordre public. Sur le principe, les terminaux 1 et 2 sont ouverts pour permettre le traitement des premier et dernier vols réguliers de la journée.

Une extension d'ouverture est possible pour prendre en compte les éventuels retards et événements particuliers. Ces extensions d'horaires sont coordonnées avec les services de l'État .

Quand les aérogares sont fermées au public, elles redeviennent un lieu privatif sous contrôle de l'exploitant aéroportuaire. Les accès sont réservés aux sociétés disposant d'une autorisation d'activité de l'exploitant aéroportuaire et aux agents de ces sociétés disposant d'un titre de circulation aéroportuaire ou d'une carte d'identification en ZCV. Le nombre de points d'accès à chaque aérogare est réduit à un seul accès sous contrôle d'accès. Le cas des passagers en « night stop dans l'aérogare » est géré de manière coordonnée entre l'exploitant aéroportuaire, la compagnie aérienne concernée et le service de la PAF.

Sur instruction nationale ou de la préfecture, l'accès aux aérogares peut être limité aux seuls détenteurs de titres de transport, de titres de circulation aéroportuaire et de cartes d'accès en ZCV.

## **Article 18 : accès en zone à accès réglementé**

Une autorisation d'accès est obligatoire pour les personnes exerçant une activité permanente ou régulière dans la zone côté ville à accès réglementé.

### **1. Accès aux salles de livraison bagage**

L'accès y est autorisé à toute personne dont la présence est justifiée par une nécessité de service munie d'un titre de circulation de la PCZSAR ou de la carte « zone côté ville » avec la mention SLB et les passagers à l'arrivée munis d'un titre de transport valide.

Pourront aussi y accéder les passagers venant chercher un bagage en litige avec justificatif ou les personnes attendant un mineur non accompagné (passager UM) sous réserve d'être accompagné par un agent de la compagnie aérienne ou de l'assistant et les utilisateurs des banques d'accueil et autres intervenants détenteurs d'un titre de circulation spécifique délivré par la douane sur demande de l'exploitant d'aérodrome.

### **2. Accès au bloc technique**

L'accès y est autorisé à toute personne munie d'un titre de circulation ou détentrice d'un titre de circulation visiteur spécifique remis à l'entrée du bloc technique contre une pièce d'identité. Ce titre de circulation visiteur n'est valable que pour la circulation dans le bloc technique en zone côté ville.

L'accès aux installations et aux locaux techniques de la DGAC est interdit sans motif de service ou sans autorisation spécifique des services locaux de la DGAC sur l'aérodrome, sauf en cas d'extrême urgence signalée (incendie, colis abandonné).

### **3. Accès à l'aérogare de fret**

L'accès est autorisé à toute personne détentrice d'une carte « zone côté ville » avec la mention fret ou d'un titre de circulation de la PCZSAR, justifiant d'un besoin professionnel.

Pour les personnes et les véhicules non détenteurs d'un titre de circulation, une pièce d'identité sera demandée à l'entrée par l'agent désigné par l'exploitant aéroportuaire contre remise d'un badge visiteur spécifique.

L'agent note sur une main courante les références de la pièce d'identité, du véhicule, le service receveur. Ce titre de circulation n'est valable que dans la zone côté ville à accès réglementé du terminal fret.

### **4. Accès à la zone de convoyage à l'arrière des banques du terminal 1**

L'accès y est autorisé aux agents de la PAF, de la GTA, de la douane, aux agents de l'exploitant d'aérodrome et aux agents de sûreté des compagnies aériennes autorisées par le COS, dont le badge aura été dûment paramétré sur le contrôle d'accès. L'exploitant établira et maintiendra une liste à jour des personnes autorisées.

### **5 Accès à l'espace côté Var**

Outre les services de la GTA, la PAF ou la douane, l'accès y est autorisé aux seuls agents de l'exploitant d'aérodrome ainsi qu'à ceux de ses sous-traitants désignés dans le cadre des opérations d'entretien de cette zone.

Les modalités d'accès à cette zone et de retour en PCZSAR sont précisées dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome.

## **Article 19 : colis abandonné**

Le terme de colis est utilisé pour désigner indifféremment les bagages (valises, sacs, paquets,...) et tous objets transportables qui peuvent être rencontrés sur un aéroport ou dans un aéronef au sol.

Un colis est considéré comme abandonné lorsqu'il est découvert ou signalé dans un lieu quelconque de l'aéroport, hors circuit de traitement des bagages enregistrés, notamment en zone côté ville, et que son propriétaire ne se trouve pas à proximité.

La vigilance des passagers est régulièrement appelée sur la nécessité de conserver auprès d'eux leurs bagages (annonces sonores ou visuelles). Chaque fois qu'un colis abandonné est découvert, les annonces sonores dans le secteur concerné sont multipliées, afin de faciliter sa récupération rapide par son propriétaire.

Après s'être assuré que le colis est bien abandonné (recherche du propriétaire, annonces sonores), les services compétents mettent en oeuvre les dispositions de la procédure de neutralisation du colis figurant au programme de sûreté aéroportuaire et qui précise les mesures de levée de doute, de direction des opérations de sécurité et de coordination interservices, le périmètre de sécurité à mettre en place en fonction de l'analyse de la situation et les modalités d'intervention du service de déminage le cas échéant.

Tout propriétaire du colis abandonné est passible des sanctions prévues à l'article R217-1 du code de l'aviation civile, à savoir, une amende administrative d'un montant maximum de 750 euros.

## **Article 20 : dispositions spécifiques à la circulation dans les secteurs sous contrôle de frontières**

L'accès aux secteurs sous contrôle de frontière n'est autorisé que par les passages reconnus à cet effet et pendant les horaires prévus.

Les salles placées sous le contrôle du service des douanes et de la PAF, ne sont normalement accessibles qu'aux passagers, aux agents des services publics de l'aérodrome, de l'exploitant aéroportuaire, des sociétés d'assistance et des transporteurs aériens ainsi qu'aux personnes autorisées à y pénétrer pour raison de service.

L'accès est autorisé :

- aux utilisateurs des banques d'accueil et autres intervenants mandatés par l'exploitant aéroportuaire ;
- aux passagers venant chercher un bagage en litige sous la conduite d'un agent du transporteur aérien ou de l'assistant en escale ;
- lorsqu'aucun autre dispositif de récupération en zone côté ville n'est prévu, aux personnes attendant des mineurs non accompagnés (UM) sous la conduite d'un agent du transporteur aérien ou de l'assistant en escale ;
- aux porteurs munis des titres de circulation précisés à l'article 18.

## **Chapitre 3 : dispositions particulières relatives à la PCZSAR**

L'accès à la PCZSAR est subordonné à des mesures de contrôle d'accès et d'inspection filtrage. Ces mesures s'appliquent aux personnes, aux objets qu'elles transportent, aux véhicules, aux fournitures d'aéroport et aux approvisionnements de bord.

Le passage du côté ville au côté piste et inversement ne peut s'effectuer que par les accès définis dans le présent arrêté.

Les modalités de mise en oeuvre du contrôle d'accès et d'inspection filtrage doivent figurer dans le programme local de sûreté des entités concernées par ces mesures.

L'entreprise ou l'organisme autorisé à occuper ou utiliser la PCZSAR est tenu de rendre inaccessibles aux passagers les biens et produits rentrant dans les catégories d'articles prohibés nécessaires à l'exploitation des installations aéroportuaires ou à assurer le service en vol.

## **Article 21 : conditions d'accès et de circulation en PCZSAR – titres de circulation**

### **1. Conditions d'accès et de circulation en PCZSAR.**

Les titres de circulation et documents permettant de circuler en PCZSAR sont :

- a) les titres de circulation délivrés qui donnent accès à l'ensemble de la PCZSAR ou à un ou plusieurs de ses secteurs ;
- b) les titres de circulation valables sur tous les aérodromes relevant d'une ou plusieurs délégations ter-

ritoriales de l'aviation civile, ainsi que ceux valables sur l'ensemble du territoire national, délivrés aux seuls fonctionnaires et agents de l'Etat en raison des missions qui leur sont confiées ainsi qu'aux personnes identifiées dans les programmes de sûreté ayant un rôle de supervision sur plusieurs aérodromes,

- c) les titres de circulation « accompagnés » délivrés par le préfet des Alpes Maritimes aux personnes dépourvues d'une habilitation en vue d'accéder en PCZSAR, sous réserve qu'elles soient accompagnées en permanence par une personne titulaire d'un titre de circulation ;
- d) les titres de circulation temporaires délivrés par le préfet des Alpes Maritimes aux personnes titulaires d'un titre de circulation aéroportuaire valide sur un autre site aéroportuaire en vue d'accéder en PCZSAR ;
- e) pour les agents navigants, la licence de navigant ou la carte de membre d'équipage pour les professionnels ;
- f) pour les élèves pilotes sans leur instructeur, une attestation d'entrée en formation délivrée par l'organisme de formation où il est inscrit ;
- g) pour les passagers, le document de transport lorsqu'ils voyagent dans le cadre d'un contrat de transport ou le manifeste validé par le commandant de bord pour les transports à la demande ou à caractère privé.

## **2. Types de titres de circulation**

- a) titre de circulation « NATIONAL », fond rouge ou saumon, validité 3 ans maximum, renouvelable ;
- b) titre de circulation régional « DSAC/SE » dont la zone de couverture correspond à la zone de compétence de la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est (régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse) ; fond rouge ou saumon, validité 3 ans maximum, renouvelable ;
- c) titre de circulation régional « CORSE COTE D'AZUR », dont la zone de couverture est celle des départements des Alpes Maritimes, du Var et de Corse, fond rouge ou saumon, validité 3 ans maximum, renouvelable.
- d) titre de circulation régional « COTE D'AZUR », dont la zone de couverture est celle des départements des Alpes Maritimes et du Var, fond rouge ou saumon, validité 3 ans maximum, renouvelable ;
- e) titre de circulation aérodrome « NICE », fond rouge ou saumon ; validité 3 ans maximum, renouvelable ;
- f) titre de circulation « ACCOMPAGNE », fond vert, validité 24 heures ; renouvelable par tranche de 24 heures jusqu'à 5 jours consécutifs suivant la première demande, dans la limite de 30 jours consécutifs.
- g) titre de circulation temporaire « arc en ciel » : leur durée ne peut excéder 5 jours renouvelable une fois ;
- h) titre de circulation « chantier », fond jaune, permettant d'accéder à une partie limitée de la PCZSAR, (chantier ou emplacement temporaire désigné et matérialisé, à l'exclusion de toutes les autres parties de la PCZSAR).

## **3. Personnes désignées admises à accéder et à circuler en PCZSAR**

- a) les détenteurs d'un titre de circulation défini au point 2 du présent article ;
- b) les personnes désignées par le préfet des Alpes Maritimes et escortées, à l'occasion du départ ou de l'arrivée de personnalités ;
- c) les visiteurs sous la conduite et sous la responsabilité de l'organisme désigné, après communication des noms, prénoms, dates, lieux de naissance et nationalités et accord des services locaux de la DGAC, de la GTA, de la PAF et selon les cas du service des douanes ;
- d) les agents navigants professionnels dans le cadre de leur mission de transport ou de mise en place ;
- e) pour les élèves pilotes, une attestation d'entrée en formation délivrée par l'organisme de formation où il est inscrit ;
- f) les passagers voyageant dans le cadre d'un contrat de transport ou à titre privé.

## **Article 22 : délivrance, suspension, restitution, vol ou perte des titres de circulation**

### **1. Délivrance des titres de circulation**

Les entreprises ou les organismes autorisés par l'exploitant d'aérodrome à occuper ou utiliser la PCZSAR formulent les demandes d'habilitation et les demandes de titre de circulation au profit de leurs salariés.

Les entreprises sous-traitantes des entreprises ou des organismes visés ci-dessus, intervenant à titre temporaire en PCZSAR, formulent les demandes d'habilitation au profit de leurs salariés ; les demandes de titre de circulation correspondantes sont formulées par les entreprises ou organismes faisant appel à leurs services. Les demandes formulées par des entreprises sous-traitantes doivent être déposées par le correspondant sûreté du donneur d'ordre.

La délivrance de ces titres de circulation, et leur renouvellement, à l'exception des titres spéciaux dits titres de circulation "temporaires", est subordonnée :

- a) à la possession d'une habilitation délivrée par le préfet des Alpes Maritimes (ou par une autorité préfectorale dans le cas d'un demandeur ayant déjà une habilitation sur un autre aérodrome); cette habilitation est par la suite valable sur l'ensemble du territoire national pour une durée maximale de trois ans. L'habilitation peut être refusée, retirée ou suspendue lorsque la moralité de la personne ou son comportement ne présentent pas les garanties requises au regard de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une activité dans la ZCP. En cas d'urgence, l'habilitation peut être immédiatement suspendue pour une durée maximale de deux mois.
- b) à la justification d'une activité en PCZSAR dans les secteurs de sûreté ou fonctionnels sollicités ; la délivrance du titre de circulation peut être refusée en cas d'activité en PCZSAR insuffisamment justifiée ; ce refus n'a alors aucun effet sur la validité de l'habilitation ;
- c) à la présentation d'une attestation de connaissances des principes généraux de sûreté et des règles particulières à respecter en PCZSAR, en cours de validité et délivrée par un formateur qualifié.

En cas de suspension ou de retrait de l'habilitation, le titre de circulation est suspendu ou retiré. La suspension temporaire du titre de circulation en tant que sanction administrative dans le cadre des dispositions de l'article R.217-1 du code de l'aviation civile susvisé, le retrait du titre de circulation avant son échéance normale en cas de cessation de l'activité de la personne en PCZSAR, n'ont aucun effet sur la validité de l'habilitation.

L'accès et la circulation des personnes titulaires de titres de circulation peuvent être limités à certains secteurs fonctionnels ou de sûreté de la PCZSAR.

L'attribution des secteurs de sûreté et des secteurs fonctionnels figurant sur le titre de circulation est prise par décision du représentant local de la DGAC sur l'aérodrome par délégation du préfet.

La validité du titre de circulation ne peut excéder la validité de l'habilitation ni la durée du besoin justifiée lors de la demande.

La remise du titre de circulation s'effectue en main propre par l'exploitant d'aérodrome sur présentation d'un document d'identité original de la personne.

Le titre de circulation doit être retiré dans un délai maximal de trente jours ouvrables après délivrance du récépissé de la demande. Au-delà de ce délai, il est détruit et la demande considérée comme nulle et non avenue.

Le titre de circulation est non cessible.

L'entreprise ou l'organisme autorisée à occuper ou utiliser la partie critique de zone de sûreté à accès réglementé :

- désigne les personnes de son entreprise ou organisme (noms, prénoms, fonctions au sein de l'entreprise ou de l'organisme) mandatées et habilitées à signer et à transmettre les dossiers de demande de titre de circulation aux services de l'exploitant d'aérodrome chargés de leur instruction ;
- désigne et communique aux services locaux de la DGAC et à l'exploitant d'aérodrome les correspondants sûreté de son entreprise ou organisme (noms, prénoms, signatures déposées) ; ces correspondants sûreté sont seuls habilités à formuler des demandes d'habilitation et de titre de circulation ;
- se porte garant des demandes de dossiers de demande d'habilitation et de titre de circulation ;
- préalablement à la demande, a l'obligation de faire dispenser une formation sûreté aux personnes agissant pour son compte pour lesquelles il formule la demande de titre de circulation, formation répondant aux exigences réglementaires en vigueur.
- s'assure de la validité des attestations individuelles de connaissances dans le domaine de la sûreté

aéroportuaire.

- présente les demandes de renouvellement d'habilitation avec un préavis minimal d'un mois avant l'échéance de l'habilitation ;
- formule une nouvelle demande dès lors que les activités d'un salarié ou d'une personne agissant pour son compte ont évolué de telle façon que des secteurs figurant sur son titre de circulation ne sont plus justifiés ;
- informe des sanctions encourues par les personnes physiques en cas de manquement ;
- communique à l'exploitant d'aérodrome un état d'attribution, au 1er janvier de l'année en cours, des titres de circulation au sein de son entreprise ou organisme
- fournit annuellement à l'exploitant d'aérodrome et aux services locaux de la DGAC un tableau de correspondance actualisé des catégories d'emplois et secteurs sûreté et fonctionnels nécessaires à l'exercice des missions de l'entreprise ou de l'organisme dans le cadre son autorisation d'activité.

## **2. Délivrance des titres de circulation accompagnés**

L'entreprise ou l'organisme autorisé à occuper ou utiliser la partie critique de zone de sûreté à accès réglementé :

- transmet la liste des correspondants « urgence » à l'exploitant d'aérodrome et à la GTA,
- formule les demandes de titres d'accès accompagnés (y compris les titres d'accès accompagnés « urgence » et véhicule « urgence »),
- est tenu de faire accompagner en permanence en PCZSAR la personne pour laquelle elle a obtenu un titre de circulation « accompagné » (y compris « urgence ») et de s'assurer que cette personne est en possession d'un exemplaire de la demande de titre d'accès « accompagné »,
- est tenu de s'assurer que la personne à laquelle il a confié la responsabilité d'accompagner en PCZSAR le titulaire d'un titre de circulation « accompagné » s'acquitte de sa tâche d'accompagnement de la tierce personne dans les secteurs autorisés de la PCZSAR et pendant toute la durée du déplacement de la tierce personne.
- est tenu d'informer immédiatement les services compétents de l'Etat sur l'aérodrome de toute situation ne permettant plus l'accompagnement de la personne titulaire d'un titre de circulation « accompagné »,
- est tenu de respecter les mesures de sûreté relatives à la délivrance des titres d'accès accompagnés.

## **3. Restitution des titres de circulation**

Le titulaire d'un titre de circulation est tenu de restituer celui-ci sans délais à l'entreprise ou à l'organisme qui en a formulé la demande lorsque son habilitation lui est retirée ou lorsqu'il n'exerce plus l'activité en PCZSAR ayant justifié la délivrance de ce titre. Cette disposition s'applique notamment en cas de changement d'employeur, ou de cessation d'activité de l'entreprise ou de l'organisme à l'origine de la demande du titre de circulation.

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

- de déclarer à l'exploitant d'aérodrome, sans délai, les évolutions intervenues dans les activités des personnes agissant pour son compte lorsque ces évolutions impliquent la fin de validité d'un titre de circulation ;
- d'informer, immédiatement et par écrit, la personne agissant pour son compte qui ne justifie plus d'une activité en PCZSAR, ou dont le titre est arrivé en fin de validité, de son obligation de restituer son titre de circulation ;
- d'organiser la collecte des titres de circulation périmés et de les restituer au service gestionnaire des titres de circulation.

Le titre de circulation « accompagné » dont la validité maximum est de 24 heures, doit être restitué chaque jour à l'issue de l'activité en PCZSAR de son titulaire, en coordination avec les services compétents de l'Etat.

## **4. Vol ou Perte.**

Le titulaire d'un titre de circulation est tenu de signaler sans délai à l'entreprise ou à l'organisme qui en a formulé la demande la perte ou le vol de ce titre et, en cas d'impossibilité, à la GTA ou à la PAF de l'aérodrome.

L'employeur doit signaler sans délai la perte ou le vol du titre de circulation du détenteur à l'exploitant d'aérodrome et, en dehors des heures d'ouvertures de ses services, à la GTA ou à la PAF de l'aérodrome.

L'exploitant d'aérodrome invalide le titre de circulation sans délai.

Les modalités de délivrance, de gestion et de restitution des titres de circulation peuvent faire l'objet de

modalités particulières d'application du présent arrêté.

## **Article 23 : obligation des personnes physiques**

### **23.1. Obligations générales.**

Les personnes qui accèdent à la PCZSAR sont tenues de :

- a) hormis le cas des passagers et des personnes désignées par le préfet des Alpes-Maritimes et escortées, être munies d'un titre de circulation en cours de validité pour accéder et circuler en PCZSAR.
- b) porter de manière apparente et visible en permanence son titre de circulation ou document permettant de circuler en PCZSAR
- c) n'accéder qu'aux secteurs de sûreté et fonctionnels qui lui ont été autorisés pour les besoins de son activité professionnelle sur l'aérodrome ;
- d) n'utiliser que les accès desservant les secteurs de sûreté et fonctionnels autorisés par son titre de circulation ;
- e) ne pas pénétrer en PCZSAR en dehors de la stricte durée de leur activité professionnelle ;
- f) se soumettre aux dispositifs en vigueur de contrôle d'accès et d'inspection filtrage ;
- g) d'être en mesure de présenter à chaque instant en PCZSAR les titres de circulation prévus à l'article 20 et un document attestant de son identité à toute réquisition d'un service compétent de l'Etat ainsi que sur demande des agents des rondes et patrouilles ;
- h) ne pas entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs de contrôle d'accès en PCZSAR;
- i) ne pas faciliter ou faire pénétrer dans un secteur de la PCZSAR soit des personnes pourvues de titres de circulation hors validité ou non valides pour le secteur concerné, soit des personnes non pourvues de titre de circulation ;
- j) ne pas prêter son titre de circulation à un tiers pour quelque motif que ce soit ;

Dans le cas de l'utilisation des titres de circulation accompagnés, les personnes qui accèdent à la PCZSAR sont tenues de :

- a) lorsqu'elles accompagnent le titulaire d'un titre de circulation "accompagné", rester en présence de celui-ci pendant toute la durée de son séjour en PCZSAR ; l'accompagnateur doit être lui-même titulaire d'un titre de circulation valide pour le ou les secteurs concernés ;
- b) lorsqu'elles accompagnent le titulaire d'un titre de circulation "accompagné", signaler immédiatement aux services compétents de l'Etat toute impossibilité d'assurer l'accompagnement dudit titulaire ;
- c) lorsqu'elles détiennent un titre de circulation "accompagné", ne se déplacer en PCZSAR qu'accompagnées par la personne désignée sur le document d'accompagnement par l'entreprise ou l'organisme à l'origine de la demande de délivrance dudit titre ;

### **23.2. Obligations particulières des titulaires de titre de circulation.**

Pour tout détenteur d'un titre de circulation, l'entrée en PCZSAR est conditionnée par la lecture informatisée du titre de circulation comportant des éléments biométriques associée à celle des empreintes digitales du porteur, qui doit permettre de s'assurer de la validité du titre et que le porteur en est bien le titulaire.

L'exploitant d'aérodrome tient à jour sur les postes d'inspection filtrage et à disposition des services de l'État la liste des agents dont les empreintes digitales sont illisibles (non enrolables).

Pour les titres de circulation nationaux non automatiquement enregistrés dans le système de contrôle d'accès local, une demande doit être transmise préalablement à l'exploitant d'aérodrome qui procédera à l'enregistrement du titre ainsi qu'à l'enrôlement éventuel. En l'absence d'enrôlement, le titulaire devra présenter un document d'identification tel que listé ci-dessous lors de son accès à la PCZSAR.

La procédure en mode dégradé, c'est à dire en cas de défaillance d'un lecteur biométrique, consiste à présenter, au passage en partie critique de zone de sûreté à accès réglementé, le titre de circulation et un document attestant de l'identité du porteur. Elle implique de vérifier que le titre de circulation présenté ne figure pas sur la liste des titres de circulation invalidés.

Les documents acceptés sont :

- la carte nationale d'identité ;
- le passeport ;
- le permis de conduire ;
- le titre de séjour ;
- une commission d'emploi, une carte professionnelle ou de service pour les services de l'État.

### **23.3. Obligations particulières des agents navigants.**

Dans les conditions prévues au 3d) de l'article 21, un agent navigant professionnel est tenu de :

- a) porter sa carte de navigant en permanence de façon visible pendant toute la durée de son séjour en PCZSAR ;
- b) ne pas prêter sa carte à un tiers pour quelque motif que ce soit ;
- c) signaler immédiatement à son employeur la perte ou le vol de ladite carte ;

Les membres d'équipage autres que les titulaires d'un titre de circulation aéroportuaire valable doivent être accompagnés en permanence lorsqu'ils se trouvent dans des zones de sûreté à accès réglementé autres que :

- a) les zones où des passagers peuvent se trouver; et
- b) les zones situées à proximité immédiate de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés ou vont partir; et
- c) les zones désignées pour les équipages; et
- d) les distances entre le terminal ou le point d'accès et l'aéronef à bord duquel les membres d'équipage sont arrivés ou partiront, ce cheminement doit être le plus direct possible tout en respectant les règles de sécurité et les cheminements piétons lorsque ceux-ci existent.

Les équipages d'entreprise de transport aérien sont tenus de :

- a) se soumettre, ainsi que leurs bagages de cabine et leurs bagages de soute, à l'inspection filtrage, via un circuit emprunté par les passagers ou un circuit spécifique aux équipages, s'il existe ;
- b) se soumettre ainsi que leurs bagages de soute, lorsqu'ils utilisent le circuit passager, aux dispositions de maintien d'intégrité applicables aux passagers.

#### **23.4. Obligations particulières des passagers.**

Les passagers des vols commerciaux ne peuvent accéder en PCZSAR que dans le but d'embarquer à bord d'un aéronef ou d'en débarquer, sous la surveillance du transporteur aérien ou de son représentant.

Lorsqu'ils ne voyagent pas dans le cadre d'un contrat de transport, les passagers sont tenus d'être accompagnés par le représentant de la compagnie aérienne autorisée à circuler dans le secteur utilisé et en empruntant les cheminements prévus à cet effet.

#### **23.5. Obligations particulières des services de l'Etat.**

Les membres des services de police, les agents des douanes, les militaires de la gendarmerie exerçant sur l'aérodrome, en tenue civile ou en uniforme, et porteurs d'un titre de circulation, lors d'un accès piéton ou aux PARIF aux zones situées côté piste doivent se soumettre à un contrôle d'accès et à l'adéquation au porteur.

#### **23.6. Obligations de certains militaires.**

Les militaires, lorsqu'ils sont en tenue et porteurs d'une arme à feu, sont soumis à la vérification de la raison légitime d'y accéder. Cette vérification est effectuée selon une procédure définie par le préfet des Alpes-Maritimes.

Les militaires concernés sont les suivants :

1. Les militaires français en mission de renfort des fonctionnaires de la police nationale, des militaires de la gendarmerie nationale et des agents des douanes ;
2. les militaires français en mission de garde d'aéronef ;
3. les militaires français en mission d'accompagnement des militaires français en tenue et en mission, embarquant sur un vol dédié à partir d'une zone exclusivement dédiée au traitement du dit vol.

## **Chapitre 4 : Inspection filtrage à l'entrée de la partie critique de zone de sûreté à accès réglementé**

### **Article 24 : dispositions générales**

Toutes les personnes accédant à la partie critique de zone de sûreté à accès réglementé par voie piétonne ou routière, y compris les équipages, font l'objet d'une inspection filtrage systématique ainsi que les objets qu'elles transportent conformément à la réglementation en vigueur.

### **Article 25 : inspection filtrage des personnes**

#### **25.1. Inspection filtrage des passagers**

Les passagers font l'objet d'une inspection filtrage systématique conformément aux modalités spécifiques décrites dans les règlements européens et les textes nationaux en vigueur.



Les passagers doivent se conformer à toutes les obligations faites en matière d'inspection filtrage et répondre aux demandes complémentaires des agents de sûreté.

Pour les passagers à mobilité réduite, la nature du handicap doit être prise en compte dans le choix de la méthode d'inspection. Lorsque le passager se déplace à l'aide d'un fauteuil roulant, d'une béquille, d'une canne ou sur un brancard, ces objets doivent, dans la mesure du possible, être inspectés comme des bagages de cabine.

## **25.2. Inspection filtrage des personnes autres que les passagers**

Les agents et les objets qu'ils transportent font l'objet d'une inspection filtrage conformément aux modalités spécifiques décrites dans le règlement européen et les arrêtés interministériels en vigueur.

Les agents doivent se conformer à toutes les obligations faites en matière d'inspection filtrage et répondre aux demandes complémentaires des agents de sûreté.

Les cas d'exemption d'inspection filtrage et de traitements particuliers de certaines personnes sont décrits dans le titre 5 du présent arrêté.

## **Article 26 : inspection filtrage des objets transportés**

### **26.1 - inspection filtrage des bagages de cabine**

Les bagages de cabine des passagers font l'objet d'une inspection filtrage systématique conformément aux règlements européens et aux textes nationaux en vigueur.

### **26.2- inspection filtrage des objets transportés par les personnes autres que les passagers**

L'inspection filtrage des effets transportés par les personnes est systématique. Les moyens et méthodes employés pour cette inspection filtrage sont réalisés conformément aux règlements européens et aux textes nationaux en vigueur.

## **Article 27 : inspection filtrage des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports**

### **27.1- définitions**

- Approvisionnements de bord : tous les articles destinés à être emportés à bord d'un aéronef pour utilisation, consommation ou achat par les passagers ou l'équipage au cours d'un vol, autre que :

- a) Les bagages de cabine ; et
- b) Les objets transportés par des personnes autres que des passagers ; et
- c) Le courrier et le matériel des transporteurs aériens

- Fournisseur habilité d'approvisionnements de bord : fournisseur dont les procédures se conforment à des règles et normes de sûreté communes suffisantes pour permettre la livraison d'approvisionnements de bord directement dans l'aéronef.

- Fournisseur connu d'approvisionnements de bord : fournisseur dont les procédures se conforment à des règles et normes de sûreté communes suffisantes pour permettre la livraison d'approvisionnements de bord à un transporteur aérien ou à un fournisseur habilité, mais pas directement dans l'aéronef.

- Fournitures destinées aux aéroports : tous les objets destinés à être vendus, utilisés ou mis à disposition dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports, autres que « les objets transportés par des personnes autres que des passagers » (cf. 26-2 ci-dessus).

- Fournisseur connu de fournitures destinées aux aéroports : fournisseur dont les procédures se conforment aux règles de sûreté communes et à des normes suffisantes pour permettre la livraison des fournitures destinées aux aéroports dans les zones de sûreté à accès réglementé.

### **27.2 - Dispositions générales**

A chaque accès en PCZSAR, le contrôle du statut des entreprises effectuant des livraisons en qualité de fournisseur habilité (Fha) ou désigné comme fournisseur connu (Fco) doit systématiquement être réalisé avant l'entrée en partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé. Ce contrôle est effectué à partir du document d'accompagnement des approvisionnements de bord ou des fournitures destinées à l'Aéroport, mentionnant qu'elles proviennent effectivement d'une entreprise désignée comme fournisseur habilité (Fha) ou fournisseur connu (Fco).

Une liste actualisée des entreprises disposant d'un statut sûreté doit être mise à disposition sur les postes d'inspection filtrage aux fins de contrôle par les agents.

Les approvisionnements de bord ou les fournitures destinées à l'Aéroport provenant des Fha et FCo sont dispensés d'inspection filtrage lors de l'accès en PCZSAR.

En cas d'impossibilité d'établir le statut sûreté de l'entreprise, ou lorsque les approvisionnements ou fournitures présentés ne proviennent pas d'une entreprise sous statut, ou lorsqu'une raison quelconque porte à penser que des approvisionnements de bord ou des fournitures destinés aux aéroports ayant fait l'objet d'un contrôle de sûreté ont été altérés ou n'ont pas été protégés, une inspection filtrage des fournitures ou des approvisionnements de bord doit être réalisée conformément aux règlements européens et textes nationaux en vigueur.

La liste des articles prohibés dans les approvisionnements de bord et les fournitures d'aéroport est identique à celle figurant au règlement européen 2015/1998 (appendice 1a).

### **27.3 Inspection filtrage déportée / accompagnement**

Lors de l'accès en PCZSAR, les approvisionnements de bord ou fournitures d'aéroport sélectionnés pour faire l'objet d'une inspection/filtrage, qui ne peut être réalisée sur le point d'accès en PCZSAR, peuvent être accompagnées jusqu'au point de déchargement par un agent de sûreté et faire l'objet d'une inspection/filtrage visuelle et/ou manuelle pendant ou après le déchargement. Tant que l'inspection/filtrage n'est pas terminée, les approvisionnements de bord ou les fournitures destinés aux aéroports font l'objet d'une surveillance permanente par un agent de sûreté dûment formé et ne sont pas accessibles.

## **TITRE IV - Accès et circulation des véhicules**

### **Article 28 : conditions générales d'accès au côté piste**

Ces conditions s'appliquent sans préjudice des dispositions spécifiques du livre 2 de l'arrêté préfectoral de police en matière de sécurité et des plans de secours en ce qu'elles concernent l'accès au côté piste des véhicules de secours et de lutte contre l'incendie.

L'accès et la circulation de véhicules personnels, y compris cycles et motocycles, sont interdits en zone côté piste sauf autorisation particulière du préfet.

### **Article 29 : autorisation d'accès des véhicules en PCZSAR**

#### **29.1 - généralités**

Les catégories de véhicules et engins autorisés à circuler dans tout ou partie de la PCZSAR sont définies dans le livre 2 de l'arrêté préfectoral de police.

Les entreprises ou organismes nécessitant d'utiliser un véhicule ou un engin en zone côté piste dans le cadre de leur autorisation d'activité doivent déposer une demande motivée d'autorisation d'accès auprès de l'exploitant d'aérodrome.

Les autorisations d'accès des véhicules et engins délivrées de façon permanente ou temporaire à circuler et stationner dans la PCZSAR de l'aérodrome sont appelées « laissez passer » et sont matérialisées par un macaron de couleur, placé de façon facilement visible à l'avant du véhicule, en haut et à gauche sur l'intérieur du pare-brise. Pour les véhicules motorisés à deux roues, le macaron est collé à proximité immédiate de la vignette d'attestation d'assurance.

Le macaron est inviolable de manière à ne pas pouvoir être réutilisé.

Sont dispensés de la contremarque matérialisant l'autorisation d'accès du véhicule en PCZSAR :

- les véhicules d'intervention et de secours en cas d'activation des plans de secours;
- les engins de travaux publics non immatriculés utilisés pour les travaux se déroulant sur l'aérodrome (acheminement en PCZSAR par porte char) ;
- les véhicules escortés par les services de l'État pendant toute la durée de leur présence en PCZSAR.

Le préfet peut limiter le nombre de laissez passer délivrés en PCZSAR sur la base des recommandations issues du bilan annuel des délivrances de laissez passer réalisé conjointement par l'exploitant d'aérodrome et les services de l'État concernés.

Les modalités pratiques de délivrance et de remise des laissez passer des véhicules et engins sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

#### **29.2 - laissez passer permanents et temporaires**

##### **a) Laissez passer « permanents » :**

Les laissez passer « permanents » des véhicules et engins sont valables pour une période maximale de 1 an. La durée de validité du laissez passer est portée sur le macaron.

Les laissez passer permanents comportent 3 catégories :

- Le laissez passer « route de service » dont le macaron correspondant est de couleur bleue
- Le laissez passer « route de service et aire de trafic » dont le macaron correspondant est de couleur verte
- Le laissez passer « toutes zones » dont le macaron correspondant est de couleur violette.

Pour la délivrance d'un laissez passer permanent ou son renouvellement, l'entreprise ou l'organisme fait parvenir sa demande à l'exploitant d'aérodrome au moyen d'un imprimé spécifique accompagnée des copies du certificat d'immatriculation avec le contrôle technique à jour et de l'attestation d'assurance en cours de validité du véhicule.

Un registre des autorisations d'accès attribuées est tenu à jour par l'exploitant d'aérodrome qui en communique les éléments à la GTA et à la DSAC SE chaque semestre, et à leur demande à la PAF et au service des douanes.

Les macarons doivent être retirés et détruits immédiatement des véhicules une fois périmés.

**b) Laissez passer journalier ou temporaire (durée de validité maximale de 24 heures).**

Le laissez passer journalier ou temporaire est valable pour une durée maximale de 24 heures et peut être renouvelé jusqu'à 5 jours.

L'entreprise ou l'organisme par l'intermédiaire de son correspondant sûreté désigné qui sollicite un laissez passer journalier doit indiquer le motif pour lequel il demande à pénétrer avec un véhicule en PCZSAR et le lieu exact de destination. La demande doit être faite avec un préavis de 48 heures.

Lors de la dépose du dossier, les copies de la carte grise (avec un contrôle technique à jour) et de l'assurance valide doivent être fournies à l'exploitant d'aérodrome. Le laissez passer est matérialisé par un document comportant le numéro d'autorisation et la date du jour.

Les laissez passer journaliers donnent accès à la route de service, à l'aire de trafic et aux emplacements de stationnement identifiés. Ils n'autorisent pas à accéder et circuler sur l'aire de manœuvre sauf sous escorte.

Dans certains cas d'urgence (pannes aéronautiques ou de matériel sûreté, urgence médicale), le préavis peut être inférieur à 48 heures et la demande de laissez passer temporaire est formulée par le correspondant « urgence » de l'entreprise ou l'organisme directement à la GTA. Cette dernière remet un document d'accès temporaire comportant un numéro d'autorisation contre présentation du certificat d'immatriculation du véhicule et de l'attestation d'assurance. Ce laissez passer véhicule sera restitué à l'issue de la journée.

**c) Cas particulier d'un chantier en PCZSAR :**

Les véhicules autorisés à pénétrer en PCZSAR dans le cadre d'un chantier doivent disposer d'une autorisation « permanente » ou temporaire pouvant porter une mention spécifique.

Outre les consignes générales de l'exploitant d'aérodrome, les accès, cheminements et lieux d'évolution de ces véhicules peuvent faire l'objet de consignes particulières conformément aux dispositions de l'article 10.

**29.3 - Conditions pratiques d'accès**

L'accès en PCZSAR des véhicules disposant d'un laissez passer s'effectue par le PARIF principal.

Le PARIF « avitaillement » et le PARIF « technique » sont dédiés à des véhicules identifiés.

Des consignes particulières sont données pour l'utilisation ponctuelle des autres PARIF.

L'ensemble de ces dispositions est précisé dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

Au point d'entrée en PCZSAR, le conducteur d'un véhicule est tenu :

- de prendre connaissance de la signalisation mise en place, en particulier des limitations de vitesse ;
- de marquer l'arrêt afin de permettre toute vérification utile ;
- de permettre une inspection filtrage des personnes et du véhicule et d'être en mesure de présenter ses autorisations d'accès aux agents chargés du contrôle, à savoir :
  - o le titre de circulation en ZCP du conducteur et le cas échéant, son autorisation de conduire ;
  - o le titre de circulation en ZCP de chaque passager ;
  - o l'autorisation d'accès du véhicule en ZCP.

Un système de lecture de plaque d'immatriculation des véhicules à l'entrée en PCZSAR permet de s'assurer de la validité du laissez passer et l'ouverture de la première porte du SAS du PARIF.

**29.4 - Obligations des entreprises**

Outre les dispositions du livre 2 en matière de sécurité, l'entreprise ou l'organisme autorisé à utiliser ou occuper la PCZSAR est tenu :

- de ne faire circuler un véhicule en PCZSAR pour ses besoins d'exploitation que s'il a obtenu pour ce véhicule une autorisation d'accès attribuée par l'exploitant d'aérodrome ou par la GTA ;
- de faire apposer de façon apparente sur le véhicule le laissez passer matérialisant l'autorisation d'accès ainsi que le logo de l'entreprise. Ce logo doit être porté sur les côtés du véhicule et être visible à une distance de 10 mètres.
- de tenir à jour la liste des véhicules autorisés et de déclarer à l'exploitant d'aérodrome immédiatement le changement de statut d'un véhicule qui ne justifie plus d'un accès en PCZSAR ;
- de faire retirer impérativement et sans délai le laissez passer du véhicule dès que périmé et de restituer le cas échéant à l'exploitant d'aérodrome le dispositif d'authentification électronique quand il existe ;
- de s'assurer que le conducteur du véhicule, à qui il confie le soin d'accompagner en PCZSAR un autre véhicule dont le conducteur est titulaire d'un titre de circulation « accompagné », s'acquitte de sa tâche d'accompagnement pendant toute la durée de déplacement du véhicule dans la PCZSAR.

### **Article 30 : inspection filtrage des véhicules**

L'inspection filtrage des véhicules est systématique. Elle est réalisée conformément aux règlements européens et des textes nationaux en vigueur et selon les procédures du programme de sûreté agréé de l'exploitant d'aérodrome.

L'apposition des macarons requis est vérifiée sur tous les véhicules accédant à la partie critique.

Le conducteur et les autres occupants doivent sortir du véhicule lors des opérations de contrôle. En outre, les effets personnels contenus dans les véhicules doivent être présentés à l'inspection filtrage.

Les cas d'exemption d'inspection filtrage et de traitements particuliers de certains véhicules sont décrits dans le titre 5 du présent arrêté.

## **TITRE V Dispositions particulières**

Les dispositions particulières en matière de contrôle d'accès et d'inspection filtrage font l'objet d'une annexe 4 au présent arrêté à caractère confidentiel consultable par les personnes et services ayant besoin d'en connaître définis par l'autorité préfectorale.

## **TITRE VI Sanctions pénales et administratives**

### **Article 31 : constatations des infractions**

Sans préjudice des dispositions régissant le cas des contraventions de grande voirie et le cas des contraventions au code de la route en zone côté ville et en zone côté piste, les infractions aux dispositions mentionnées par le R217-3 du code de l'aviation civile susvisé et aux dispositions du présent arrêté sont constatées par :

- les officiers et les agents de police judiciaire de la PAF ;
- les militaires de la Gendarmerie des Transports Aériens ;
- les agents des Douanes ;
- certains fonctionnaires et agents de l'Etat, habilités à cet effet et assermentés, conformément aux dispositions de l'article L.6372-1 du code des transports.

### **Article 32 : sanctions pénales (R 282-3 du CAC)**

Sans préjudice de l'application des dispositions régissant le cas des contraventions de grande voirie et le cas des contraventions au code de la route en zone côté ville, ceux qui ont contrevenu aux dispositions de l'arrêté préfectoral pris en application des points c et d de l'article R. 213-1-5 sont punis :

1. De l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, lorsque l'infraction a été commise à l'intérieur de la zone côté piste.

Sera punie de la même amende toute personne pénétrant à l'intérieur de la zone côté piste ou, le cas échéant, dans un des différents secteurs et zones qui composent cette dernière sans raison légitime de s'y trouver ;

2. De l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe, lorsque l'infraction a été commise dans la zone côté ville.

### **Article 33 : sanctions administratives**

En cas de manquement constaté aux dispositions listées à l'article R.217-3 du code de l'aviation civile, le préfet des Alpes-Maritimes peut, après avis de la commission de sûreté ou, le cas échéant, de son délégué permanent pour les cas prévus à l'article R.217-3-2, prononcer une des sanctions administratives prévues par les articles R.217-3.

A l'encontre d'une personne physique, le préfet peut soit prononcer une sanction administrative d'un montant maximum de 750 Euros, soit suspendre le titre de circulation pour une durée ne pouvant pas excéder trente jours. Pour une personne morale, la sanction administrative peut être prononcée jusqu'à un montant maximum de 7500 Euros.

Ces plafonds d'amende pour les personnes physiques et morales peuvent être doublés en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du préfet.

Dans tous les cas, le constat, sous forme obligatoirement écrite, est notifié à la personne concernée soit directement soit par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les procès-verbaux sont transmis pour suite à donner au préfet et en copie à la DSAC/SE.

La personne objet du constat dispose d'un délai de 30 jours calendaires pour produire ses observations à l'autorité préfectorale, par l'intermédiaire du service de l'Etat ayant constaté le manquement. A l'issue de ce délai, ce service transmet le dossier complet au préfet qui procède à la saisine ou non soit de la commission de sûreté soit du délégué permanent.

Le service de l'Etat ayant constaté le manquement transmet également une copie du dossier complet à la DSAC/SE.

## **TITRE VII : Divers**

### **Article 34 : abrogations des dispositions antérieures**

L'arrêté préfectoral du 21 juillet 2008 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur est abrogé ainsi que les arrêtés préfectoraux modificatifs y afférents et toutes les dispositions contraires au présent arrêté.

### **Article 35 : dispositions transitoires**

Pendant une période de 3 ans à partir de l'entrée en vigueur du présent arrêté, l'attribution du secteur fonctionnel ESS défini à l'article 6, quand elle est requise, n'est obligatoire sur les titres de circulation que pour la délivrance initiale ou lors d'un renouvellement.

Pendant une période de 3 ans à partir de l'entrée en vigueur du présent arrêté, l'attribution des secteurs fonctionnels ENE et ZSU, au sens de leur nouvelle définition de l'article 6, quand elle est requise, n'est obligatoire sur les titres de circulation que pour la délivrance initiale ou lors d'un renouvellement.

L'attribution des secteurs fonctionnels autorisés, quand elle ne figure pas sur le titre de circulation d'accès pour les motifs précités, doit pouvoir être matérialisée sous une autre forme pouvant être présentée aux services compétents de l'Etat ainsi qu'aux agents ayant pour mission les rondes et patrouilles.

La mise en œuvre des dispositions de l'article 16 relatives à la zone côté ville est précisée dans l'annexe 3 du présent arrêté.

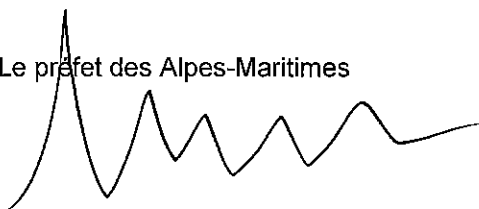
Les entreprises ou organismes utilisant des engins en zone côté piste dans le cadre de leur autorisation d'activité devront obtenir un laissez passer pour chacun des engins autorisés conformément aux dispositions de l'article 29 du titre 4 du présent arrêté avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

### **Article 36 : exécution, publication, affichage**

Le sous-préfet, directeur de cabinet du préfet des Alpes-Maritimes, le directeur de la sécurité de l'aviation civile sud-est, le commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Nice, le directeur départemental de la police aux frontières de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, le directeur régional de la douane, le président du directoire des aéroports de la Côte d'Azur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté et de ses mesures particulières qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Alpes-Maritimes et affiché dans l'enceinte de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur.

Fait à Nice, **16 OCT. 2017**

Le préfet des Alpes-Maritimes

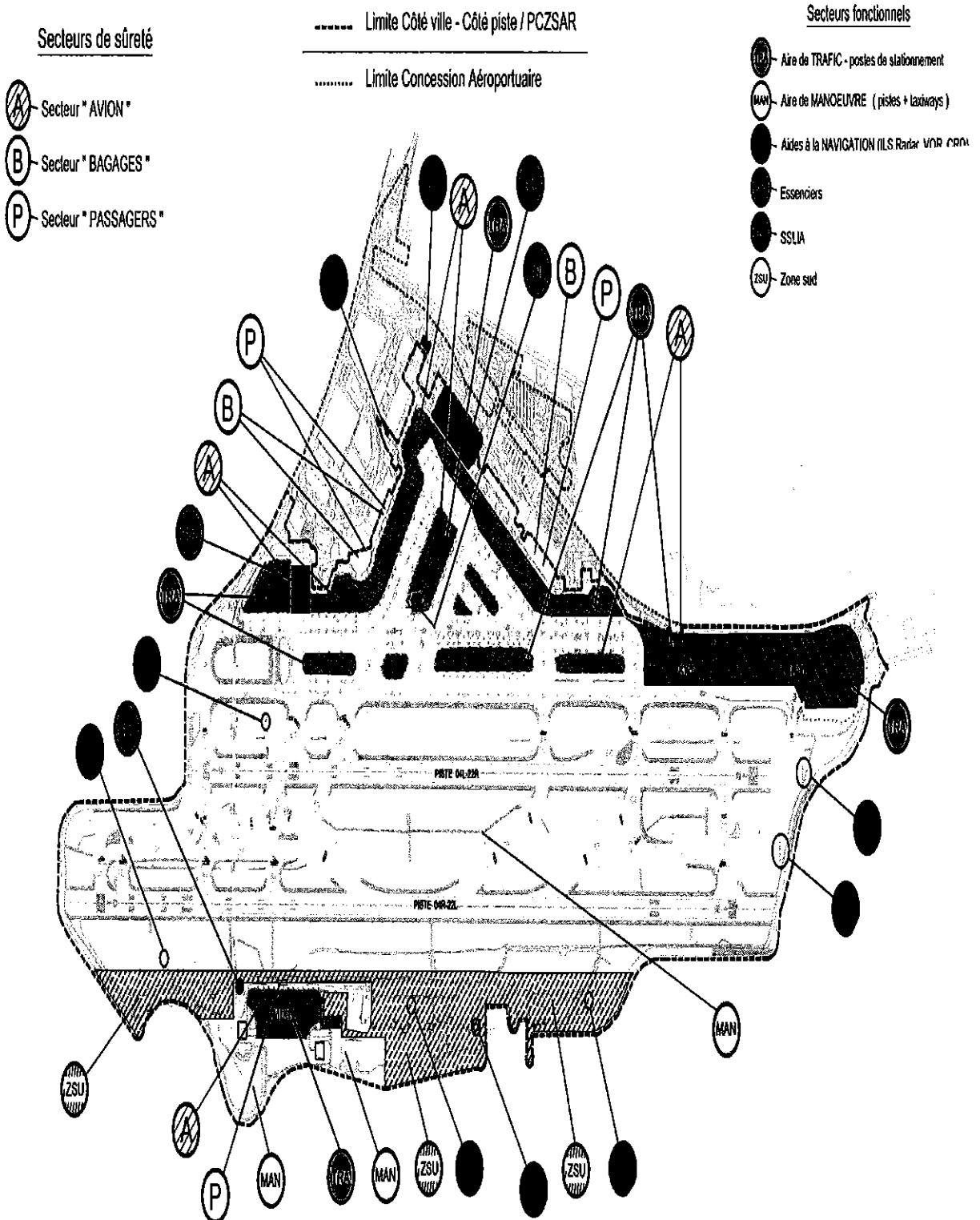



**Georges-François LECLERC**



Annexes au livre 1 de l'arrêté préfectoral de police de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur

**Annexe 1 : Plan général des zonages sûreté et fonctionnel et des limites côté ville / côté piste (PCZSAR)**



	Etat actuel	AEROPORT NICE COTE D'AZUR	CHEF de PROJET : ACA (LG)
	Date : 04/09/2012 (Rév. : 20/01/2017)	ARRÊTE PRÉFECTORAL 2017 LIMITE DE CONCESSION SECTEUR SÛRETÉ	DESSINATEUR : Préfecture des Alpes Maritimes
			SE / N° : NCAAPFO@3SUR001 / Ind : G

## **Annexe 2 : Charte de contrôle d'accès**

La charte de contrôle d'accès est un document confidentiel consultable par les personnes et services ayant besoin d'en connaître auprès de l'exploitant aéroportuaire.

Il ne fait pas l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs.

## **Annexe 3 : Modalités d'application de l'article 16 (carte d'identification en ZCV)**

L'objet des cartes d'identification en ZCV est d'identifier les professionnels travaillant en zone côté ville et assurer le filtrage de ces personnes sur des zones publiques réglementées le cas échéant.

Chaque entreprise occupant un espace privatif en ZCV devra s'assurer du respect des règles de la présente annexe lors de l'accès et la circulation dans ses locaux.

Les titulaires d'un titre de circulation aéroportuaire (TCA) travaillant aussi en ZCV sont dispensés de la carte d'identification en ZCV mais devront en respecter les préconisations.

### **Mise en œuvre**

La mise en œuvre des cartes d'identification en ZCV est prévue en trois phases :

#### **Phase 1 :**

- Tous les agents des entreprises et administrations ayant une convention domaniale avec ACA ainsi que ceux du Car rental center (CRC) et du tri postal.

Le début de la mise en œuvre de la phase 1 est prévu à la signature du présent arrêté préfectoral et sera terminée 3 mois après.

#### **Phase 2 :**

- les agents des prestataires des entités de la phase 1
- les agents des entités utilisant les gares routières et les linéaires (chauffeurs de bus, taxis, VTC, livreurs,...)

La date de mise en œuvre de la phase 2 sera fixée ultérieurement.

La troisième phase concerne les autres cas (visiteurs, cas et zones particuliers,...) et fera l'objet d'une étude de faisabilité préalable pour en définir le périmètre.

### **Définition de la carte d'identification / principes :**

La carte d'identification ZCV permanente sera d'un format unique horizontal, de couleur bleu et comportera, selon les attributions prévues, la mention des zones autorisées ci-dessous :

- T1 : Terminal 1
- T2 : Terminal 2
  
- TAA : Terminal Aviation d'Affaires
- TF : Terminal Fret
  
- SLB : Salles livraison bagages

D'autres zones pourront être définies ultérieurement.

La carte d'identification ZCV devra permettre un contrôle visuel et comportera les informations suivantes :

- Aéroport de Nice ;
- Nom et prénom ;
- photo du titulaire ;
- nom de l'entreprise donneur d'ordre ;
- nom de l'entreprise prestataire ;
- date de fin de validité,
- N° badge.

La durée de validité de la carte d'identification est fonction de la durée de l'activité du demandeur, elle est au maximum de 3 ans.

Un format spécifique sera défini pour les accès occasionnels et les visiteurs

Au verso du badge apparaîtra un rappel relatif au retour des badges trouvés.

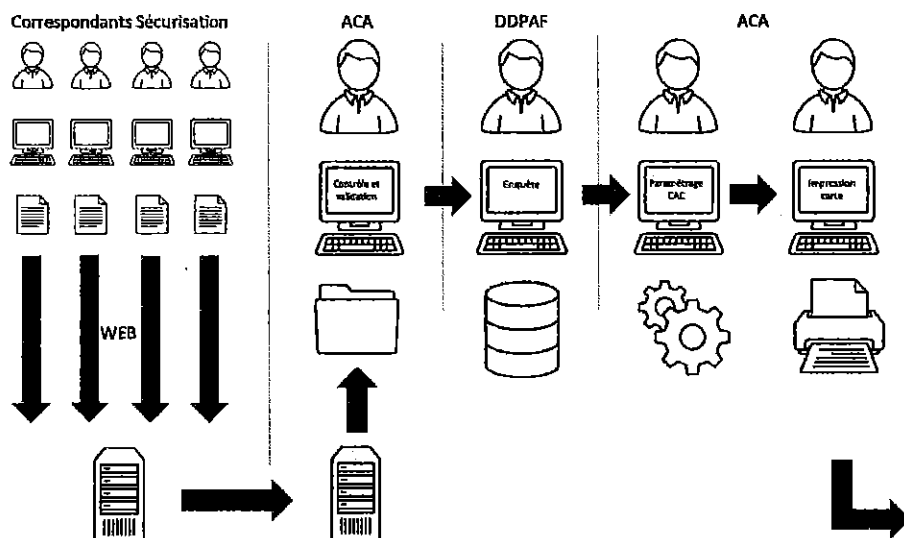
## Organisation générale / Administration

Chaque entreprise utilisant à des fins professionnels la ZCV assure la gestion des cartes d'identification en ZCV de ses agents. A cette fin, elle nomme un correspondant sécurisation (quand il n'existe pas déjà un correspondant sûreté).

L'exploitant aéroportuaire ACA est le service gestionnaire pour la collecte et le traitement des demandes, la fabrication et la remise des cartes d'identification en ZCV .

Il déploie et maintient un poste de traitement et de consultation à la PAF. Il assure aussi la formation à l'outil de gestion déployé et prend en charge les frais afférents.

Le principe de la procédure de traitement d'une demande d'une carte d'identification en ZCV est le suivant :



L'exploitant prévoit en fonctionnement nominal un système intégré et dématérialisé (demande de badge en ligne, transfert des documents en ligne, paiement, workflow de contrôle et de validation, production, paramétrage des droits,..).

Le système dématérialisé est partagé selon des niveaux d'accréditation et une entreprise, un organisme ou une administration peut consulter son compte et connaître en ligne la situation du traitement de ses demandes de badges en service ou en cours de traitement de son entité.

Il dispose d'un fonctionnement "manuel" avec l'utilisation d'un formulaire de demande établi par l'exploitant aéroportuaire.

Le système de gestion des cartes d'identification est indépendant de celui de l'établissement des titres de circulation aéroportuaire (TCA) et du système SGITA puis STITCH. Il peut néanmoins disposer de la même interface web que celle mise en œuvre par l'exploitant aéroportuaire pour les TCA à l'usage des demandeurs.

L'exploitant aéroportuaire pourra percevoir une redevance pour couvrir les charges de la prestation qu'il met en œuvre.

## Contrôle des accès

Le dispositif de cartes d'identifications en ZCV, qui comporte les zonages précités, pourra être complété par des dispositifs actifs.

Notamment, certains accès pourront être équipés d'un contrôle d'accès pour accéder à des bâtiments ou zones d'un espace privatif, à des installations techniques ou aux zones règlementées de la ZCV. Il peut s'agir d'un contrôle d'accès simple (présentation de la carte) utilisant un lecteur de cartes ou d'un contrôle d'accès sécurisé recourant à la biométrie.

Le niveau requis est défini par l'exploitant aéroportuaire pour la ZCV, en relation avec lui pour les occupants d'un espace privatif en ZCV.

## Annexe 5 : Glossaire

COS	Comité Opérationnel de Sûreté
GTA	<i>Gendarmerie des Transports Aériens</i>
PAF	<i>Police Aux Frontières</i>
PARIF	Poste d'Accès Routier et d'Inspection Filtrage
PCZSAR	Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé
SGITA	Système de gestion des titres d'accès
STITCH	Système de traitement informatisé des titres de circulation et habilitation
SSLIA	Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs
ZCP	Zone Côté Piste
ZCV	Zone Côté Ville



**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° 2017/939**  
**relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur**  
**Livre 2 : sécurité, ordre public et salubrité.**

**Le préfet des Alpes-Maritimes**

Vu le règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n°216/2008 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 le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n°376/2014 du parlement européen et du conseil ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la santé publique ;

Vu le code des transports ;

Vu le code des douanes ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code pénal ;

Vu le code du travail ;

Vu le code de la route ;

Vu la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, et notamment son article 24 ;

Vu le décret du 22 juillet 1987 portant concession de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur à la chambre de commerce et d'industrie de Nice ;

Vu le décret n°2007-244 du 23 février 2007 approuvant le cahier des charges applicables sur les aérodromes appartenant à l'État ;

Vu l'arrêté interministériel du 14 mai 2014 autorisant le transfert de la concession de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur à la société aéroport Côte-d'Azur, ci-après dénommée l'exploitant de l'aérodrome ;

Vu l'arrêté interministériel du 25 mars 2015 modifiant la concession de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur ;

Vu le décret n°2007-1327 du 11 septembre 2007 relatif à la sécurité et à l'accessibilité des établissements recevant du public ;

Vu l'arrêté du 1<sup>er</sup> février 2010 portant approbation des diverses dispositions complétant et modifiant le règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public ;

Vu l'arrêté ministériel du 28 février 1996 relatif à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public relevant du ministre de l'intérieur ;

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

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

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

Vu l'arrêté préfectoral N° 7/2002 du 15 mai 2002 instituant une zone de protection maritime et une zone de restriction à la navigation aux abords de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur ;

Vu l'arrêté du 29 juin 2016 modifiant l'arrêté du 7 décembre 2015 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté préfectoral du 10 juin 2010 relatif à l'activité de taxi sur le site de l'aéroport Nice-Côte d'Azur ;

Vu l'arrêté préfectoral 2013-982 du 6 novembre 2013 portant approbation du plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes révisé Alpes-Maritimes du Sud ;

Vu l'avis du directeur régional des douanes en date du 30 août 2017 ;

Vu l'avis du délégué militaire départemental en date du 8 septembre 2017 ;

Vu l'avis du commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Nice en date du 11 septembre 2017 ;

Vu l'avis du directeur départemental de la police aux frontières des Alpes-Maritimes en date du 8 septembre 2017 ;

Vu l'avis du président du directoire de la société aéroports de la Côte-d'Azur en date du 8 septembre 2017 ;

Vu l'avis du directeur de l'agence régionale de santé en date du 11 septembre 2017 ;

Vu l'avis du directeur du service départemental d'incendie et de secours en date du 28 août 2017 ;

Vu l'avis du directeur de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement en date du 8 septembre 2017 ;

Sur proposition du directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est

**ARRÊTE**

## Sommaire :

<b>TITRE 1 - DÉFINITIONS ET DÉLIMITATION DE ZONES</b> .....	6
Article 1 - Côté ville et côté piste.....	6
Article 2 - Aire de mouvement.....	6
Article 3 - Aire de manœuvre.....	6
Article 4 - Aire de trafic.....	6
4.1 Zone d'évolution contrôlée.....	6
4.2 Zone d'interdiction de stationner (ZIS).....	7
4.3 Périmètre de sécurité collision.....	7
4.2 Périmètre de sécurité incendie.....	7
<b>TITRE 2 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES DE CIRCULATION DES PERSONNES</b> .....	8
Article 5 – Restrictions d'accès et de circulation.....	8
Article 6 – Conditions d'accès en zone côté piste des piétons.....	8
6.1 Formation.....	8
6.2 Vêtements haute visibilité.....	8
6.3 Passages piétons.....	8
6.4 Priorité vis-à-vis des avions.....	9
6.5 Restriction de circulation sur la ZEC.....	9
6.6 Risques de souffle.....	9
6.7 Circulation des passagers.....	9
6.7.1 Conditions d'embarquement et de débarquement des passagers.....	9
6.7.2 Transfert de passagers sur un poste éloigné.....	9
6.7.3 Transfert de passagers sur poste au contact.....	10
6.7.3.1 avec passerelle.....	10
6.7.3.2 avec passerelle et escalier (WIWO).....	10
<b>TITRE 3 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES</b> .....	11
Article 7 – Conditions générales d'accès et de circulation.....	11
Article 8 – Conditions générales de stationnement.....	11
Article 9 – Dispositions particulières relatives à la ZCV.....	12
9.1 Accès et circulation.....	12
9.2 Stationnement.....	13
9.3 Mesures spécifiques concernant les taxis de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, les voitures de louage et de transport public routier de personnes, les véhicules de tourisme avec chauffeur, les véhicules de livraison, les voituriers et autres véhicules de service.....	13
Article 10 – Dispositions en ZCP.....	14
10.1 Conditions générales d'accès en zone côté piste.....	14
10.2 Véhicules autorisés.....	14
10.3 Signalisation et peinture des véhicules, engins et matériels.....	15
10.4 Conducteurs.....	15
10.5 Dispositions particulières de circulation.....	15
10.5.1 Limitation de vitesse :.....	15
10.5.2 Priorité aux aéronefs.....	15
10.5.3 Utilisation du téléphone portable.....	16
10.5.4 Circulation des véhicules et engins.....	16
10.5.5 Conditions de stationnement.....	16
10.5.5.1 Dispositions générales.....	16
10.5.5.2 Stationnement des véhicules non captifs.....	16
10.5.6 Cas des chantiers.....	16
10.5.7 Dispositions particulières à la zone de stationnement des camions aviateurs (Aire PAPA – ex ligne ZOULOU) :.....	17



10.5.8 Dispositions particulières applicables à l'intérieur de l'enceinte clôturant les dépôts d'hydrocarbures :	18
<b>TITRE 4 – MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET PRESCRIPTIONS LIÉES A L'AVITAILLEMENT</b>	<b>19</b>
Article 11 – Mesures de protection contre l'incendie	19
11.1 Utilisation des moyens de secours et de lutte contre l'incendie	19
11.2 Ravitaillement en carburant des véhicules et engins	20
11.2.1 Dégagement des accès	20
11.2.2 Chauffage des bâtiments	20
11.2.3 Conduits de fumée des bâtiments côté piste	20
11.2.4 Permis feu	20
11.2.5 Stockage et distribution de produits inflammables	21
11.2.6 Interdiction de fumer et prévention du risque incendie	21
Article 12 – Règles applicables durant les opérations d'avitaillement	22
12.1 Avitaillement des aéronefs en carburant	22
12.2 Périmètre sécurité incendie	22
12.3 Dégagement des véhicules avitaillement	22
12.4 Flammes – étincelles	22
12.5 Port et utilisation des téléphones portables	22
12.6 Générateurs électriques de piste	22
12.7 Activation des feux anti-collision	22
Article 13 – Obligations relatives à la qualité du carburant	23
<b>TITRE 5 – PRÉCAUTIONS A PRENDRE À L'ÉGARD DES AÉRONEFS ET DES VÉHICULES</b>	<b>24</b>
Article 14 – Consommation d'alcool et de substances ayant des effets sur la vigilance	24
Article 15 – Nettoyage et dégivrage des aéronefs	24
Article 16 – Entretien des véhicules, engins et matériels	24
Article 17 – Nettoyages des engins et des véhicules	24
Article 18 – Maintien en bon état d'exploitation de l'aire de mouvement	24
18.1 Propreté des aires de trafic	25
18.2 Rangement des containers	25
18.3 Films et bâches de protection	25
18.4 Traitement des objets sur l'aire de mouvement	25
Article 19 – Accident/Incident et notification côté piste	26
19.1 Accident/Incident	26
19.2 Notification d'événement sur l'aire de mouvement	26
<b>TITRE 6 – PRESCRIPTIONS SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTALES</b>	<b>27</b>
Article 20 – Prescriptions sanitaires	27
20.1 Dépôt et traitement des déchets	27
20.1.1 Dépôt et traitement des déchets dangereux	27
20.1.2 Traitement des déchets industriels spéciaux issus des opérations d'assistance	27
20.2 Nettoyage des toilettes d'avions	28
20.3 Rejet des eaux résiduaires	28
20.4 Substances et déchets radioactifs	28
20.5 Locaux de réception des dépouilles mortelles	28
20.6 Contrôle et surveillance de la qualité des eaux distribuées	28
20.7 Lutte anti-vectorielle dans le cadre de la mise en œuvre du règlement sanitaire international	28
20.8 Exposition à l'amiante	29
Article 21 – Prescriptions environnementales	29
21.1 Nuisances sonores	29
21.1.1 Consignes générales de sécurité des essais moteurs	29
21.1.2 Localisation géographique des essais moteurs	29
21.1.3 Information préalable sur la réalisation des essais moteurs	30
21.1.4 Essais moteurs de nuit	30
21.2 Rejets divers et risque de pollution par liquides (avitaillement et vidanges des fluides avions)	30
<b>TITRE 7 – POLICE ADMINISTRATIVE GÉNÉRALE</b>	<b>31</b>

Article 22 – Interdictions diverses.....	31
Article 23 – Conservation du domaine de l'aérodrome.....	31
Article 24 – Plantations, cultures et fauchage.....	32
Article 25 – Exercice de la chasse.....	32
Article 26 – Stockage des matériaux et implantation de bâtiments.....	32
Article 27 – Pêche, baignade, accostage.....	32
Article 28 – Conditions d'usage des installations.....	32
<b>TITRE 8 – CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE.....</b>	<b>34</b>
Article 29 – Autorisation d'activité.....	34
Article 30 – Aménagements des installations aéroportuaires.....	34
Article 31 – Redevances.....	34
<b>TITRE 9 – SANCTIONS PÉNALES ET ADMINISTRATIVES.....</b>	<b>35</b>
Article 31 – Constatations des manquements et sanctions.....	35
Article 32 – Sanctions pénales.....	35
Article 33 – Sanctions administratives.....	35
<b>TITRE 10 – DISPOSITIONS DE MISE EN ŒUVRE.....</b>	<b>36</b>
Article 34 – Mesures particulières d'application.....	36
Article 35 – Abrogation des dispositions antérieures.....	36
Article 36 – Exécution, publication et affichage.....	36
Annexe 1.....	37
Annexe 2.....	38
Annexe 3.....	39

## **Préambule : objet du livre 2**

L'objet du présent arrêté intitulé livre 2 de l'arrêté préfectoral de police est de réglementer sur l'emprise de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur tout ce qui concerne le bon ordre, la sécurité de l'aviation civile et la salubrité sur l'aéroport, sans préjudice de toute réglementation applicable aux aérodromes.

Conformément à l'article R 213-1-6 du code de l'aviation civile, les mesures particulières d'application du présent arrêté sont précisées par une décision du directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, par délégation du préfet de département, après avis de l'exploitant aéroportuaire. En cas d'avis défavorable de l'exploitant aéroportuaire, celui-ci sera systématiquement transmis pour examen au préfet des Alpes-Maritimes.

Conformément au cahier des charges de la concession, l'exploitant d'aérodrome définit des consignes d'exploitation dans un règlement d'exploitation afin de préciser des modalités de mise en œuvre applicables aux entreprises opérant sur l'emprise de l'aérodrome, après avis de la DSAC SE.

Les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur font l'objet d'un livre 1 spécifique.

## **TITRE 1 – DÉFINITIONS ET DÉLIMITATION DE ZONES**

Aux fins du présent document, on entend par :

### **Article 1 – Côté ville et côté piste**

L'aéroport de Nice-Côte d'Azur se décompose en un côté ville et en un côté piste. Le côté ville et le côté piste, leurs modalités d'accès et leurs délimitations sont définis dans le livre 1 de l'arrêté préfectoral en vigueur relatif à la sûreté de l'aviation civile sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur et font l'objet d'une signalétique particulière et identifiable.

Les délimitations de la zone côté ville sont décrites dans le plan annexé au livre 1 de l'arrêté de police.

### **Article 2 – Aire de mouvement**

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

### **Article 3 – 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.

L'aire de manœuvre comprend les pistes, les voies de circulation avion et les dégagements associés.

### **Article 4 – 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 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.

Les zones définies ci-après sont actives lorsque le poste avion est en exploitation.

#### **4.1 Zone d'évolution contrôlée**

La zone d'évolution contrôlée (ZEC) est la zone de périmètre de sécurité qui marque la limite du poste de stationnement vis-à-vis des matériels et véhicules de piste. Elle est matérialisée sur les aires de stationnement par une ligne de couleur rouge bordée par deux liserés blancs le long de la voie de service reliant les terminaux, une ligne blanche de sécurité bordant l'aire de manœuvre et

des pointillés rouges bordés de blancs et situés à au moins 7.50 m de tout point de l'avion le plus exigeant en stationnement.

#### **4.2 Zone d'interdiction de stationner (ZIS)**

La zone d'interdiction de stationner (ZIS) est la zone d'intersection de deux zones d'évolution contrôlée. Cette ZIS est matérialisée au sol par des zébras rouges.

Cette zone est interdite à tout stationnement, arrêt ou passage de véhicule, si l'un ou les deux avions stationnés sur les postes contigus ont leurs feux anti-collision allumés ou si un avion doit rentrer sur le poste où se trouve cette zone d'interdiction de stationner.

#### **4.3 Périmètre de sécurité collision**

Polygone virtuel qui entoure les points extrêmes de l'avion sur son point de stationnement à une distance correspondante aux normes requises par l'AESA au regard de la lettre de code de l'avion considéré.

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

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

Les véhicules et engins immobilisés autour d'un aéronef ne doivent en aucun cas gêner les évolutions d'un aéronef en cours de manœuvre sur un poste voisin.

Les véhicules et engins utilisés lors des opérations d'escale ne doivent pas faire obstacle aux dégagements d'urgence des véhicules d'avitaillement carburant (damiers blancs).

#### **4.2 Périmètre de sécurité incendie**

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.

Dès que des opérations d'avitaillement ont lieu sur un poste de stationnement, le périmètre « incendie » est activé. Seuls le responsable technique, l'avitailleur et le véhicule pétrolier sont autorisés à y pénétrer.

Cette zone est comprise à l'intérieur de la courbe qui enveloppe virtuellement, à une distance de trois mètres, les réservoirs, les conduites d'avitaillement ainsi que les citernes hors sol.

À l'intérieur du périmètre de sécurité, une zone est particulièrement dangereuse. Elle est définie par la trace au sol des volumes suivants :

- cylindres verticaux de 3 mètres de rayon dont les axes passent par les mises à l'air libre des réservoirs ;
- volumes limités par le sol et par une surface dont chaque point se trouve à une distance de 3 mètres des flexibles ;
- cylindres verticaux de 3 mètres de rayon centrés sur les prises d'avitaillement.

Il est interdit de passer et stationner sous les ailes de l'aéronef avec un véhicule (sauf camion pétrolier dans le cas d'un avitaillement) et de stationner dans le périmètre de sécurité incendie pendant l'avitaillement. Les véhicules doivent laisser libre la trajectoire de dégagement des véhicules avitailleurs.

## **TITRE 2 - DISPOSITIONS GENERALES DE CIRCULATION DES PERSONNES**

### **Article 5 – Restrictions d'accès et de circulation**

Le préfet peut, si les circonstances l'exigent, interdire totalement ou partiellement l'accès et la circulation de toute personne tant en zone côté ville qu'en zone côté piste et régler l'accès aux bâtiments, locaux ou installations publiques situés côté ville, ainsi qu'aux routes les desservant.

Il en informe préalablement la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, la direction de la police aux frontières, la direction régionale des douanes, la gendarmerie des transports aériens ainsi que l'exploitant d'aérodrome.

### **Article 6 – Conditions d'accès en zone côté piste des piétons**

Les conditions d'accès en zone côté piste sont définies dans le livre 1 de l'arrêté préfectoral de police.

Les piétons sont tenus de respecter les règles suivantes :

#### **6.1 Formation**

Les agents autorisés et circulant à pied sur les aires d'exploitation opérationnelles de l'aire de mouvement doivent avoir reçu de leur employeur une formation relative aux risques inhérents aux activités en milieu aéroportuaire où ils sont amenés à travailler et disposer des autorisations afférentes.

Cette formation fait l'objet, après passage d'un test de compréhension des règles de sécurité, d'une attestation de formation.

La durée de validité de l'attestation de formation des agents non accompagnés autorisés à circuler à pied sur les aires d'exploitation opérationnelles de l'aire de mouvement est liée à l'autorisation d'activité de l'entreprise est limitée à 3 ans maximum.

Les formateurs doivent être formés et agréés par l'exploitant d'aérodrome. Les formateurs à l'autorisation de conduite T sont automatiquement formateurs aux risques inhérents aux activités en milieu aéroportuaire.

#### **6.2 Vêtements haute visibilité**

Toute personne exerçant une activité à pied sur l'aire de mouvement (aire de trafic + aire de manœuvre) doit porter un vêtement de signalisation à haute visibilité conforme à la norme NF.EN 471 ou tout autre habillement ou uniforme permettant de satisfaire à la haute visibilité et compatible avec des obligations de sécurité du travail. Ce vêtement doit permettre le port du titre de circulation apparent en toutes circonstances.

Ce vêtement doit en outre comporter le sigle ou le nom de la société employant le piéton. Les visiteurs doivent porter le gilet au sigle de la société pour laquelle ils interviennent. Les entreprises intervenant sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur disposent d'un délai de 3 ans à compter de la date de publication du livre 2 de l'arrêté de police pour mettre en œuvre ces deux dernières dispositions.

Cette obligation ne s'applique pas aux passagers et aux équipages durant leur trajet entre l'aérogare et l'aéronef.

Compte tenu de leurs contraintes particulières, les agents des services de police, de gendarmerie, des douanes, des services de secours, des services protocolaires autorisés par la préfecture, ainsi que les officiels et les militaires ne sont pas soumis à cette obligation.

#### **6.3 Passage piétons**

La circulation des passagers et des agents autorisés doit obligatoirement se faire en suivant les cheminements piétons matérialisés au sol, lorsqu'ils existent.

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

L'accès aux aires de trafic au large nécessitant la traversée de voies de circulation aéronaves est interdit aux piétons.

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

#### **6.5 Restriction de circulation sur la ZEC**

Lorsque la ZEC est active (avion en mouvement), aucun piéton n'est admis dans celle-ci, à l'exception des personnes effectuant les opérations de placement et/ou départ de l'aéronef.

#### **6.6 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 :

- 1\* les agents, en particulier ceux qui travaillent sur une échelle ou un escabeau de chargement et qui risquent d'être déséquilibrés, qui doivent cesser momentanément leurs opérations ;
- 2\* les passagers ;
- 3\* 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 ;
- 4\* 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.

#### **6.7 Circulation des passagers**

##### **6.7.1 Conditions d'embarquement et de débarquement des passagers**

L'embarquement et le débarquement des passagers et du fret ne s'effectuent que si les moteurs sont arrêtés et l'aéronef calé.

##### **6.7.2 Transfert de passagers sur un poste éloigné**

L'acheminement des passagers ou l'équipage d'un aéronef sur un poste éloigné se fait obligatoirement par bus. Les passagers sont obligatoirement accompagnés par l'agent de l'exploitant de l'aéronef ou par un assistant en escale et placés sous leur responsabilité.

L'exploitant d'aéronef, ou son représentant, se conforme aux consignes d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome.

L'exploitant d'aéronef ou son représentant dispose donc des agents nécessaires pour :

- 1\* assurer quel que soit le mode de transfert utilisé, 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 ;
- 2\* assurer la sécurité des passagers notamment par rapport au risque de souffle des avions situés à proximité ;
- 3\* garantir le respect du périmètre de sécurité d'un avitaillement visé au §4.2 de l'arrêté de police ;
- 4\* s'assurer de laisser la priorité à tout aéronef manœuvrant sur son poste.

### **6.7.3 Transfert de passagers sur poste au contact**

#### **6.7.3.1 avec passerelle**

Les passagers débarquent et embarquent par l'intermédiaire de la passerelle connectée directement aux terminaux passagers.

La manipulation des passerelles est limitée aux seuls agents d'un assistant agréé disposant d'une autorisation de son employeur et validée par l'exploitant d'aérodrome. Les consignes d'exploitation des passerelles sont décrites dans les consignes d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome.

#### **6.7.3.2 avec passerelle et escalier (WIWO)**

Il s'agit de l'utilisation d'une passerelle télescopique à la porte avant de l'avion, combinée avec l'utilisation d'un escalier passager à la porte arrière.

Cette procédure dite « WIWO » est décrite dans les consignes d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome.

## TITRE 3 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES

### Article 7 – Conditions générales d'accès et de circulation

L'accès et la circulation des véhicules sur l'emprise de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur font l'objet de dispositions énoncées dans le présent arrêté concernant respectivement la zone côté ville et la zone côté piste sur lesquelles s'applique l'ensemble des dispositions du code de la route.

La dénomination de la voirie du domaine public aéroportuaire est détaillée par le plan annexé au présent arrêté. Ce domaine public aéroportuaire devra être identifiable par tous les véhicules entrants. À cette fin, des panneaux de signalisation seront mis en place.

Le conducteur de tout véhicule circulant ou stationnant sur l'emprise de l'aérodrome, y compris sur les voies de circulation et de dégagement à l'intérieur des parcs ouverts au public, est tenu de respecter les règles générales de circulation édictées par le code de la route et de se conformer à la signalisation existante.

Le conducteur doit obtempérer aux injonctions que peuvent lui donner les agents relevant du service chargé de la circulation aérienne (DGAC), les fonctionnaires de police, les militaires de la gendarmerie, les agents des douanes et les agents de l'exploitant d'aérodrome assermentés et agréés par le préfet des Alpes-Maritimes.

Les modifications momentanées ou permanentes de la voirie, doivent être préalablement portées à la connaissance des services locaux de la DGAC, du service des douanes, de la GTA et de la PAF et faire l'objet d'un arrêté préfectoral modificatif.

### Article 8 – Conditions générales de stationnement

L'exploitant de l'aérodrome, après information des services de l'État, fixe :

- 5\* la limite des parcs publics ;
- 6\* les emplacements affectés aux véhicules de service et aux véhicules des agents travaillant sur l'aérodrome autorisés à y stationner ;
- 7\* les emplacements spécifiques affectés aux taxis, voitures de louage, transport public routier de personnes, voitures, limousines, véhicules de tourisme avec chauffeur (au sens de la loi du 22 juillet 2009) autorisés ainsi que les conditions d'utilisation de ces différents emplacements développées au paragraphe 3.3.3 du présent arrêté.

Le stationnement des véhicules est soumis aux conditions générales suivantes :

- 8\* les véhicules ne doivent stationner qu'aux emplacements réservés à cet effet, tant dans la ZCV que dans la ZCP. Tout stationnement est interdit en dehors de ces emplacements ainsi que sur les emplacements affectés à usage exclusif, sauf en ce qui concerne ces derniers pour leurs titulaires ;
- 9\* il est créé au bénéfice des personnes à mobilité réduite, titulaires de la carte grand invalide de guerre (GIG) ou grand invalide civile (GIC), des emplacements de stationnement réservés dans les parcs publics et des agents faisant l'objet d'une signalisation réglementaire conformément aux dispositions en vigueur.
- 10\* la durée du stationnement est strictement limitée à la durée de la présence sur l'aérodrome de la personne qui utilise le véhicule ou, s'il s'agit de véhicules appartenant à des passagers, à la période comprise entre leur départ et leur retour.  
Cette disposition ne concerne pas les véhicules de service ou appartenant aux agents logés sur l'aérodrome lorsqu'ils stationnent aux emplacements qui leur sont affectés, ni aux véhicules stationnant dans des parcs ou installations à usage exclusif.  
Le stationnement peut, selon les emplacements, être limité à une durée particulière, annoncée par une signalisation appropriée ;
- 11\* il est interdit de faire pénétrer des véhicules personnels, notamment des cycles et motocycles dans les bâtiments de l'aérodrome à usage non exclusif. Ces véhicules doivent obligatoirement stationner dans les parcs ou garages réservés à cet effet ;
- 12\* sur prescription d'un officier de police judiciaire (GTA ou PAF), de sa propre initiative ou éventuellement à la demande des services locaux de la DGAC ou de l'exploitant de l'aérodrome,



et conformément aux dispositions du code de la route, les véhicules et engins en stationnement irrégulier, les véhicules ou engins excédant la durée maximale de stationnement autorisée sur l'aéroport, ou susceptibles d'entraver la circulation et la sécurité sur l'emprise de l'aérodrome peuvent être enlevés aux frais et risques de leur propriétaire suivant le descriptif de l'état général du véhicule préalablement établi par l'autorité de police habilitée à prononcer la mise en fourrière selon les dispositions du code de la route en vigueur.

Les véhicules sont placés en fourrière agréée. Ils ne sont rendus à leurs propriétaires qu'après le remboursement des frais exposés pour leur enlèvement et paiement d'une redevance pour emplacement occupé.

Les véhicules et engins enlevés des secteurs sous contrôle de frontières doivent être présentés au contrôle douanier avant d'être transférés dans la ZCV. L'enlèvement des véhicules immatriculés à l'étranger ou sous régime suspensif, qui seraient abandonnés en ZCV, est subordonné à la même obligation ;

- 13\* il est interdit de procéder à des réparations ou à des nettoyages de véhicules sur l'ensemble des parcs de stationnement sauf autorisation délivrée par le gestionnaire du parc ;
- 14\* l'usage des parcs de stationnement réservés aux véhicules privés et des emplacements réservés aux taxis, aux voitures de louage, aux véhicules de transport public routier de personnes, aux limousines, aux véhicules de tourisme avec chauffeur peut être subordonné au paiement d'une redevance ;
- 15\* les parcs de stationnement couverts sont interdits aux véhicules fonctionnant au GPL et non munis de soupape.

## **Article 9 – Dispositions particulières relatives à la ZCV**

### **9.1 Accès et circulation**

L'accès en zone côté ville est limité aux véhicules des usagers et visiteurs de l'aérodrome.

La vitesse des véhicules y est limitée à 50 km/h sauf affichage contraire.

L'accès aux terminaux est réglementé par affectation des voies composant la chaussée :

16\* voies réservées à la circulation ;

17\* voies réservées au dépôt minute, permettant aux véhicules de déposer leurs passagers, et/ou à l'accès professionnel (véhicules de service, de sécurité, de secours) ;

18\* voies réservées aux professionnels nommées « linéaires » ;

19\* voies et zones réservées aux professionnels nommées « gares routières ».

L'accès, l'arrêt et le stationnement devant les terminaux et les gares routières sont régis par les règles définies par l'exploitant d'aérodrome après avis des services de l'État.

Les professionnels des transports sont soumis à un droit d'accès délivré par l'exploitant d'aérodrome.

Pour pouvoir accéder en gare routière et prendre des passagers, les chauffeurs professionnels (hors bus de ligne régulière) doivent présenter une commande de client (ou ordre de mission) officielle aux agents de l'exploitant d'aérodrome.

L'accès en gares routières est strictement réservé à l'usage professionnel, il est interdit d'y stationner à titre privé.

L'accès aux linéaires est autorisé uniquement :

- aux fins de livraisons, après obtention d'une autorisation délivrée par l'exploitant d'aérodrome après validation de la PAF ;
- pour le déchargement de personnes des transports publics routiers de personnes, sur présentation d'une carte professionnelle et autorisation de l'exploitant d'aérodrome ;
- aux véhicules des services de L'État (PAF, GTA, douanes, DSAC) ;
- aux véhicules autorisés sur proposition de l'exploitant d'aérodrome validée par la PAF ;
- aux véhicules de l'exploitant d'aérodrome.

## **9.2 Stationnement**

Le stationnement des véhicules est interdit dans la ZCV en dehors des parcs et emplacements prévus à cet effet. Toutefois, sauf mesure particulière de sûreté ou de sécurité, l'arrêt est toléré devant l'aérogare sur la voie réservée à cet effet durant la dépose des passagers et la prise de leurs bagages, le conducteur devant rester aux commandes du véhicule. Tout stationnement sur cette voie est réputé gênant au sens du code de la route.

Tout véhicule en stationnement gênant, abusif ou dangereux ou tout véhicule entravant ou gênant la circulation est susceptible d'être mis en fourrière.

Il est interdit de stationner sur les linéaires sauf autorisation de l'exploitant de l'aérodrome après validation de la PAF. Cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules des services de l'État (PAF, GTA, douanes, DSAC) selon les dispositions convenues avec l'exploitant de l'aérodrome.

## **9.3 Mesures spécifiques concernant les taxis de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, les voitures de louage et de transport public routier de personnes, les véhicules de tourisme avec chauffeur, les véhicules de livraison, les voituriers et autres véhicules de service.**

### **1. Taxis de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur**

Un cahier des charges joint en annexe 3 fixe les conditions dans lesquelles sont accordées les autorisations de stationnement de taxis sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur et les obligations auxquelles doivent se soumettre les taxis autorisés.

### **2. Voitures de louage, de transport en commun, véhicules de tourisme avec chauffeur**

Le stationnement des voitures de louage, de transport en commun, des limousines et des véhicules de tourisme avec chauffeur est interdit en dehors des emplacements réservés ou prévus à cet effet.

L'accès aux aires d'embarquement et de débarquement est rigoureusement interdit aux conducteurs, lesquels ne devront pas se substituer aux porteurs pour le transport des bagages des clients.

### **3. Véhicules de livraisons et de travaux**

Les véhicules des entreprises de transports assurant un service régulier de livraison, préalablement recensés par l'exploitant de l'aérodrome et suivant les demandes enregistrées ne peuvent accéder aux zones de livraison que dans les conditions définies au travers du règlement d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur.

Les véhicules de livraison des voitures de location ne pourront en aucun cas gêner la circulation en stationnement en attente de livraison sur la voie publique en dehors des emplacements spécialement prévus à cet effet sous peine de sanction.

L'exploitant de l'aérodrome pourra limiter les périodes de livraison en fonction de l'activité de l'aéroport.

Les entreprises qui n'assurent que ponctuellement des livraisons spécifiques, ou les entreprises qui assurent, dans le cadre de travaux recensés par l'exploitant de l'aérodrome, le transport, le déchargement, le chargement de matériaux, doivent se conformer aux conditions définies par le règlement d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur.

D'une manière générale, le stationnement est limité aux opérations de chargement ou de déchargement sur accord préalable de l'exploitant de l'aérodrome uniquement sur les zones de livraison autorisées.

### **4. Voituriers**

L'exploitant d'aérodrome fixe les conditions pour lesquelles sont accordées l'autorisation de stationnement et l'autorisation d'exercice de l'activité voiturier sur l'aéroport.

## **Article 10 – Dispositions en ZCP**

### **10.1 Conditions générales d'accès en zone côté piste**

L'accès en ZCP est subordonné à un besoin de service. Les véhicules et engins sont soumis à la possession d'un laissez-passer délivré conformément aux dispositions du livre 1 de l'arrêté de police. La justification de la présence de toute personne ou véhicule en zone côté piste peut toujours être exigée du conducteur ou de son occupant.

L'accès d'un véhicule ou d'un engin ou d'un matériel côté piste est soumis à la possession par son conducteur d'un titre de circulation délivré par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome. Les conditions de délivrance sont précisées dans le livre 1.

Les services habilités (GTA, PAF) et les services locaux de la DGAC peuvent s'assurer à tout moment par un contrôle que les conducteurs connaissent les règles de circulation et de stationnement qui s'appliquent en zone côté piste.

Les dispositions particulières relatives à la circulation et au stationnement sur les aires de manœuvre et trafic, et aux opérations d'escale sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

### **10.2 Véhicules autorisés**

Seuls sont autorisés à pénétrer et à circuler dans tout ou partie de la zone côté piste dans les conditions définies au présent arrêté :

Sous réserve que leur identification ait été communiquée aux services locaux de la DGAC :

- les véhicules des services de l'État dans le cadre de leurs missions spécifiques ;
- les véhicules techniques suivants, sous réserve qu'ils portent d'une manière apparente la marque de l'organisme propriétaire :
  - du SSLIA et du SPPA de l'exploitant d'aérodrome ;
  - des services chargés de l'entretien de la plate-forme y compris les engins spéciaux, de l'exploitant d'aérodrome ;
- les véhicules des exploitants aériens, des sociétés d'assistance et des sociétés de distribution de carburants pour l'aviation y compris les engins spéciaux agréés, à l'exclusion des véhicules de liaison.

Sous réserve d'une autorisation attribuée par les services locaux de la DGAC ou par la GTA :

- les véhicules des autres services publics installés sur l'aérodrome ;
- les véhicules personnels avec un logo utilisés par des personnes exerçant momentanément ou en permanence leur activité professionnelle en zone côté piste ;

Les véhicules dont l'accès est rendu nécessaire pour l'accomplissement d'une mission ou d'un service particulier.

- avec autorisation : ambulances, transport de fond, sociétés prestataires de sûreté, véhicules de chantier et de livraison ;
- sans autorisation particulière :
  - les véhicules extérieurs d'intervention et de secours en cas d'accident ou d'incendie sur l'aérodrome ;
  - les véhicules suivants escortés par la GTA :
    - les véhicules participant à des réceptions officielles sous réserve d'avoir été désignés par le préfet des Alpes-Maritimes ou son délégué ;
    - les véhicules militaires ;
    - les véhicules du SAMU06.

La circulation en zone côté piste est interdite aux personnes équipées de patins ou de planches à roulettes.

Sur l'aire de manœuvre, l'usage des deux roues ou gyropodes est interdit. Sur l'aire de trafic, une autorisation pourra être délivrée par l'exploitant d'aérodrome et après avis de la GTA.

### **10.3 Signalisation et peinture des véhicules, engins et matériels**

Les véhicules, engins et matériels circulant en ZCP doivent porter le logo de l'entreprise, les dimensions de ce dernier doivent permettre une lisibilité correcte à plus de 10 mètres. L'ensemble des matériels est identifié par flocage.

Sur l'aire de manœuvre, les véhicules de service sont de couleur jaune ou orange, à l'exception des véhicules du SSLIA et des véhicules de la gendarmerie des transports aériens et comportent des marques d'identification sauf dérogation délivrée par le SNA-SE et l'exploitant d'aérodrome.

Tous les véhicules comportent un rappel de leur indicatif de radiocommunication en caractères d'une hauteur minimale de 20 centimètres.

Des équipements spécifiques pour les véhicules évoluant sur l'aire de manœuvre sont précisés dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

### **10.4 Conducteurs**

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin sur l'aire de mouvement est détenteur d'une autorisation de conduite (matérialisée par une carte de couleur en fonction de la zone d'évolution des agents). Cette autorisation est délivrée par l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de service de la navigation aérienne, dans les conditions définies dans les mesures particulières d'application du présent arrêté. Un assistant ou autre ne peut pas organiser ses propres examens et délivrer à ses propres agents les autorisations de conduite (T ou M ou C).

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 ses mesures particulières d'application relatives à la circulation et au stationnement sur les aires de trafic et sur les aires de manœuvre, sans préjudice des dispositions de sûreté prévues au livre 1 du présent arrêté.

### **10.5 Dispositions particulières de circulation**

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

#### **10.5.1 Limitation de vitesse :**

La vitesse est limitée de telle sorte que le conducteur reste constamment maître de son véhicule.

Les vitesses maximales autorisées sont :

- 30 km/h sur :
  - les chemins périphériques ;
  - sur les aires de trafic et les routes de services.
- 50 km/h sur la partie de la route de service dans le tunnel sous pistes, conformément à la signalisation verticale mise en place.

Il peut, sous réserve des conditions précisées ci-dessous, être dérogé à ces limitations de vitesse pour :

- les véhicules incendie et de sauvetage en mission d'urgence ou à l'entraînement ;
- les véhicules des services locaux de la DGAC, les véhicules de la GTA, les véhicules du service des douanes, les véhicules du SPPA, les véhicules de service de l'exploitant d'aérodrome, dans le cadre unique d'une intervention présentant un caractère d'urgence.

#### **10.5.2 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 obéissent aux injonctions données à cet effet par les agents du prestataire de service de la navigation aérienne.

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

### **10.5.3 Utilisation du téléphone portable**

Conformément aux dispositions du code de la route, l'utilisation d'un téléphone portable est interdite. Toutefois, afin de tenir compte de la spécificité d'un aéroport et de permettre la continuité d'exploitation tout en garantissant la sécurité des déplacements sur les aires de manœuvre ou de trafic, l'utilisation de moyens radios VHF est autorisée sur ces seuls secteurs.

### **10.5.4 Circulation des véhicules et engins**

Les déplacements des véhicules et engins doivent être limités aux besoins du service ou à la durée et la nature de la mission.

Les véhicules et engins ne sont pas autorisés à circuler en dehors des cheminements véhicules et route de service, exceptions faites des véhicules et engins ayant été autorisés expressément par le prestataire de service de la navigation aérienne à pénétrer ou à circuler sur l'aire de manœuvre.

Lorsque la circulation des véhicules interfère avec celle des aéronefs, les règles de circulation sont celles précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté. Le conducteur doit, s'il y a lieu, se conformer à l'autorisation transmise par la tour de contrôle.

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

La route de service est définie sur le plan général annexé au présent arrêté.

Les spécificités de circulation des autres engins et matériels sont décrites dans les mesures particulières d'application du présent arrêté et notamment le cas des tracteurs repousseurs.

### **10.5.5 Conditions de stationnement**

#### **10.5.5.1 Dispositions générales**

Le stationnement sans surveillance en zone côté piste n'est autorisé que dans les parcs ou sur les emplacements prévus à cet effet. L'affectation des parcs ou emplacements de stationnement est décidée par l'exploitant de l'aérodrome après information des services de l'État.

Les conducteurs des véhicules, des engins et matériels spécifiques sont tenus de respecter les emplacements de stationnement matérialisés (marquage au sol) prévus à cet effet et plus particulièrement sur le front des installations.

#### **10.5.5.2 Stationnement des véhicules non captifs**

Des zones d'activités temporaires dans la zone côté piste et qui nécessitent le stationnement de véhicules non captifs peuvent faire l'objet de règles particulières. Dans ce cas, l'entreprise ou l'organisme est tenu :

- d'établir et de tenir à jour la liste des véhicules autorisés à stationner ;
- de limiter l'accès aux seuls véhicules autorisés ;
- de matérialiser dans la zone côté piste les emplacements et les cheminements utilisables par les véhicules autorisés ;
- de réaliser une surveillance de la circulation et de stationnement de ses véhicules aux abords des emplacements de stationnement et des voies de circulation des aéronefs.

### **10.5.6 Cas des chantiers**

Dans le cas d'un chantier situé sur l'aire de mouvement, les conducteurs de véhicules ou d'engins peuvent circuler sur les aires de circulation définies pour un chantier sans autorisation de conduite T ou M, sous réserve des conditions suivantes :

- les aires aéronautiques concernées par le chantier, clairement identifiées et délimitées à travers une étude d'impact sur la sécurité aéroportuaire (EISA), sont déclarées fermées à la circulation des aéronefs ;
- une formation spécifique à chaque chantier « circulation et accès chantier » est délivrée aux conducteurs de véhicules et engins ;
- l'accès aux chantiers s'effectue en empruntant des itinéraires préalablement identifiés par l'EISA ;

- les accès aux chantiers nécessitant la traversée d'une voie de circulation aéronef ou d'une aire de stationnement avion, s'effectuent sous le contrôle d'agents « panneauteurs » ayant reçu une formation spécifique et adaptée à chaque chantier ;
- les agents « panneauteurs » sécurisent les traversées en délivrant des signaux aux conducteurs de véhicules ou d'engins susvisés. Leur rôle consiste à organiser les traversées dans le respect des règles précisées dans la formation « autorisation de circulation chantier » ;
- les traversées de l'aire de manœuvre s'effectuent en des endroits préalablement définis par l'exploitant d'aérodrome dans l'EISA et validés par le SNA-SE ;
- l'exploitant d'aérodrome établit les programmes de formations « circulation et accès chantier », délivre les formations et les attestations de suivi de formation. L'attestation n'est valable que pour un chantier donné. Sa validité est limitée à la durée du chantier concerné ;
- le suivi de formation est matérialisé par une attestation de couleur jaune qui comporte le nom, le prénom, la société, la durée de validité, la lettre C comme chantier accompagnée de l'intitulé du chantier. Lors de tous ses déplacements dans la zone côté piste, le conducteur d'un véhicule ou d'un engin circulant côté piste doit être en mesure de la présenter, à tout moment, aux agents de la GTA, de la DSAC, du SNA-SE ou des agents de l'exploitant assermentés ;
- ces dispositions ne préjugent pas des dispositions relatives à la sûreté qui auront pu être définies en COS.

#### **10.5.7 Dispositions particulières à la zone de stationnement des camions avitailleurs (Aire PAPA – ex ligne ZOULOU) :**

- la zone de stationnement des camions avitailleurs est matérialisée par une zone de Zébras rouges portant l'inscription « zone pétroliers ». Les camions avitailleurs sont autorisés à stationner dans cette zone et leur stationnement se fera selon le marquage au sol.

Les véhicules de liaison sont également stationnés sur ce périmètre spécifique « pétroliers ».

Un véhicule particulier est également autorisé à pénétrer et circuler dans la « zone pétroliers » afin d'assurer les purges quotidiennes des véhicules avitailleurs.

Les camions avitailleurs sont soumis aux règles de circulation applicables à tous les véhicules circulant en partie critique de zone de sûreté à accès réglementé.

- Les règles de circulation, pour tous les véhicules, à proximité et dans la zone de stationnement des camions avitailleurs sont les suivantes :
  - respect des arrêts « STOP » (marquage blanc au sol), dans les deux sens de circulation, sur la voie de service passant à l'est de la zone de stationnement ;
  - limitation à 20 km/h de la vitesse de circulation (marquage au sol, tous les 50 m, et dans les deux sens de circulation) ;
  - limitation à 10 km/h dans la zone de stationnement des camions avitailleurs (marquage au sol).
- La surveillance de la zone de stationnement des camions avitailleurs est assurée, de nuit, au travers des moyens suivants :
  - rondes effectuées par l'exploitant d'aérodrome ;
  - rondes effectuées par les assistants / opérateurs pétroliers ;

- vidéo surveillance avec enregistrement au travers d'une caméra de proximité de l'exploitant d'aérodrome.

### **10.5.8 Dispositions particulières applicables à l'intérieur de l'enceinte clôturant les dépôts d'hydrocarbures :**

L'accès et le stationnement des véhicules de transport d'hydrocarbures (camions avitailleurs et remorques, et camions livranciers) à l'intérieur de l'enceinte clôturant les dépôts d'hydrocarbures ne sont autorisés que pour les opérations de déchargement ou de chargement d'hydrocarbures à partir de ou vers les installations fixes et pour les opérations techniques strictement connexes à ce déchargement ou chargement :

- entretien des fonctionnalités des avitailleurs en matière de qualité produit, de distribution et de comptage ;
- vérifications usuelles des organes de sécurité des véhicules.

Toute autre opération devra en tant que de besoin faire l'objet d'une approbation de l'inspection des installations classées.

Pendant la durée des opérations permises, les véhicules doivent circuler et stationner exclusivement sur les aires destinées à cet effet, matérialisées au sol et reportées sur le plan de circulation général du dépôt d'hydrocarbures.

La limitation de vitesse à l'intérieur de l'enceinte clôturant les dépôts d'hydrocarbures est de 10 km/h. Cette prescription est matérialisée par une signalisation verticale aux différentes entrées du dépôt.

## **TITRE 4 – MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET PRESCRIPTIONS LIÉES A L'AVITAILLEMENT**

### **Article 11 – Mesures de protection contre l'incendie.**

Dans le respect de la réglementation en vigueur, l'exploitant d'aérodrome fixe les consignes d'exploitation relatives notamment :

- 1) à la protection des bâtiments et des installations : l'exploitant d'aérodrome peut intervenir pour s'assurer du respect des obligations et imposer la mise en place d'équipements de sécurité nécessaires dont la quantité, les types et les capacités doivent être en rapport avec l'importance et la destination des locaux ;
- 2) au dégagement des accès permettant les interventions du service de secours contre l'incendie ;
- 3) au chauffage : l'utilisation de certains matériels peut être encadré ;
- 4) aux conduits de fumée ;
- 5) aux permis de feu ;
- 6) au stockage des produits inflammables ou dangereux : le stockage de tout produit inflammable peut être soumis à l'accord préalable du service de sécurité incendie de l'exploitant d'aérodrome.

### **11.1 Utilisation des moyens de secours et de lutte contre l'incendie**

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.

Il est interdit d'apporter des modifications aux installations de sécurité sans autorisation préalable du service de sécurité incendie du gestionnaire d'aérodrome.

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

### **Établissements recevant du public (ERP)**

Les dispositions générales et les dispositions particulières concernées du règlement de sécurité approuvé par arrêté en date du 25 juin 1980 modifié, contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public sont applicables pour tous les bâtiments présentant un caractère commercial et recevant du public sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur.

L'exploitant d'aérodrome a la responsabilité de demander l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) sur les projets de construction et/ou de modification des bâtiments ou installations existants, de s'assurer, pendant la construction des ouvrages, de la bonne exécution des prescriptions de sécurité arrêtées par l'avis de la commission, et de convoquer cette commission à la réception des bâtiments et/ou installations modifiées.

Après la mise en service des installations ainsi que pour les bâtiments déjà en service, les mesures à prendre, en application du règlement de sécurité approuvé par arrêté du 25 juin 1980 modifié, incombent à l'exploitant pour les installations dont il a la gestion et au chef de service utilisateur pour des installations exploitées par l'État. Cet exploitant a donc la charge de déclencher les visites de la commission consultative départementale, de tenir le registre de sécurité et de réaliser toutes les dispositions prévues dans le règlement de sécurité précité.

L'exploitant d'aérodrome n'est responsable ni des infractions aux prescriptions de sécurité ni des obligations propres qui incombent aux occupants. Son action se limite à la constatation des dites infractions, et, après une mise en demeure restée infructueuse, à la transmission d'un compte rendu écrit à la préfecture des Alpes-Maritimes.

### **Bâtiments relevant du code du travail**

L'occupant des lieux doit apposer des consignes de sécurité et plans d'évacuation à jour permettant la localisation et les dispositions à prendre en cas d'incendie en attendant l'arrivée des pompiers. Ces



consignes doivent rappeler les conditions d'emploi des moyens à mettre en œuvre pour attaquer le foyer d'incendie en attendant l'arrivée des secours.

Le contrôle périodique des extincteurs et des blocs d'éclairage de sécurité, leur remplacement et leur remise en état incombent à l'occupant des lieux.

Les occupants sont tenus de se conformer aux normes électriques définies par la réglementation en vigueur.

Le contrôle électrique et la levée de réserves, le cas échéant, incombent à l'occupant des lieux.

Il est interdit d'apporter des modifications aux installations électriques et leur protection sans autorisation préalable de l'exploitant pour les installations dont il a la gestion et du chef de service utilisateur pour des installations exploitées par l'État. La surcharge du réseau électrique est interdite.

Les matériaux combustibles inutilisés, tels que les emballages vides et palettes doivent être évacués.

Il est formellement interdit d'utiliser les bouches poteaux incendie, R.I.A et autres moyens de secours pour un usage autre que la lutte contre l'incendie.

## **11.2 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. 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.

### **11.2.1 Dégagement des accès**

Toutes les voies d'accès aux différents bâtiments doivent être 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.

Les bouches, les poteaux incendie et leurs abords, ainsi que les différents regards de visite, quelle que soit leur nature, doivent être dégagés et accessibles en permanence.

Les accès aux robinets d'incendie armés, aux colonnes sèches, aux extincteurs, aux organes de commande des installations fixes de lutte contre l'incendie et à tous les moyens d'extinction, doivent rester dégagés en permanence.

### **11.2.2 Chauffage des bâtiments**

L'installation, l'utilisation et l'entretien des appareils de chauffage doivent être conformes aux normes de sécurité fixées par la réglementation en vigueur. 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, en particulier avec les radiateurs ou autres matériels électriques.

### **11.2.3 Conduits de fumée des bâtiments côté piste**

Les occupants conservent en état les dispositifs d'évacuation des fumées et procèdent régulièrement (au moins une fois par an) au ramonage des dites installations.

### **11.2.4 Permis feu**

Il est interdit d'allumer des feux à flamme nue, d'utiliser des appareils à flamme nue, de réaliser des travaux par point chaud, d'entreprendre une activité qui créerait un risque incendie (incinérer des débris, procéder à des émissions de fumée,...), sans l'accord préalable du chef d'établissement ou de son représentant dûment habilité qui délivre, le cas échéant après avis de du prestataire de service de la navigation aérienne, un permis de feu fixant les instructions de sécurité appropriées.

Le permis de feu est délivré pour chaque travail de ce genre exécuté soit par les agents de l'entreprise, soit par celui d'une entreprise extérieure. Il ne concerne pas les travaux effectués à des postes de travail permanents de l'entreprise.

Tous travaux nécessitant la délivrance d'un permis de feu dans les établissements recevant du public doivent être soumis à l'exploitant concerné pour autorisation.

Tous travaux nécessitant la délivrance d'un permis feu et se déroulant sur l'aire de mouvement doivent préalablement être soumis à l'exploitant d'aérodrome pour autorisation.

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.

#### **11.2.5 Stockage et distribution de produits inflammables**

Le stockage de produits inflammables est soumis à une autorisation préalable de l'exploitant d'aérodrome.

Le stockage et la distribution de carburants et de tous autres produits inflammables ou volatils doivent s'effectuer dans des citernes dont l'installation et l'exploitation sont conformes aux règles régissant l'aménagement et l'utilisation des dépôts d'hydrocarbure et autres produits inflammables.

Les produits inflammables destinés aux travaux d'entretien (éther, diluants, vernis, peintures, etc.) de même que les produits comburants tels que chlorates ou nitrates doivent être stockés dans les locaux spécifiquement aménagés à cet effet, dont l'emplacement et l'aménagement sont conformes à la réglementation en vigueur et soumis à l'approbation du chef d'établissement concerné ou son représentant dûment habilité. Ils doivent être conservés dans des récipients hermétiques, et enfermés dans des armoires normalisées, conçues pour cet usage.

Tous les stockages de produits inflammables doivent faire l'objet d'une déclaration préalable auprès de l'exploitant d'aérodrome.

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

#### **11.2.6 Interdiction de fumer et prévention du risque incendie**

Il est interdit de fumer ou faire usage de cigarettes électroniques, de briquets ou d'allumettes dans tous les terminaux et bâtiments en zone côté ville et sur la totalité de la zone côté piste, à l'exception des zones fumeurs matérialisées.

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 (Cf. Permis feu).

Il est également interdit de jeter des objets enflammés ou inflammables sur l'emprise aéroportuaire et notamment :

- sur les aires de stationnement des aéronefs ;
- les emplacements réservés au stationnement des véhicules ;
- dans les hangars recevant des aéronefs ;
- dans ou à proximité des dépôts d'hydrocarbure et des zones de stockage de produits inflammables.

## **Article 12 – Règles applicables durant les opérations d'avitaillement**

### **12.1 Avitaillement des aéronefs en carburant**

Les sociétés distributrices de carburants, les exploitants de dépôts pétroliers, les exploitants d'aéronef et tous autres usagers aéronautiques sont tenus de se conformer strictement aux règles de sécurité, aux textes et réglementations en vigueur, ainsi qu'aux prescriptions sanitaires en vigueur.

Le SSLIA doit être avisé par l'exploitant de l'aéronef avant que ne débute l'opération d'avitaillement en carburant d'un aéronef avec passagers à bord.

L'opération d'avitaillement en carburant d'un aéronef avec passagers à bord est interdite en cas d'indisponibilité déclarée du SSLIA.

L'opération d'avitaillement en carburant d'un aéronef est interrompue en cas d'orage.

### **12.2 Périmètre sécurité incendie**

Seul les agents nécessaires à l'avitaillement, au service de piste et aux opérations à effectuer sur l'avion peuvent pénétrer dans le périmètre sécurité incendie. Ces agents ne porteront 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.

### **12.3 Dégageement 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.

### **12.4 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.

À l'intérieur de ce périmètre, toute cause de production de flammes, d'étincelles électriques ou autre est proscrite pendant les opérations d'avitaillement en carburant, en particulier est interdite l'utilisation de flash photographique.

### **12.5 Port et utilisation des téléphones portables**

L'utilisation et le port en fonctionnement des téléphones portables (sauf si anti-déflagration) sont interdits à l'intérieur du périmètre de sécurité avitaillement.

### **12.6 Générateurs électriques de piste**

Durant les opérations d'avitaillement en carburant, 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 réglementaires en vigueur portant règlement sur le matériel électrique utilisable en atmosphère explosive.

### **12.7 Activation des feux anti- collision**

L'activation des feux anti-collision 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 La reprise de l'opération d'avitaillement est ensuite coordonnée avec le pilote le cas échéant.

### **Article 13 – Obligations relatives à la qualité du carburant**

Les sociétés distributrices de carburant, les exploitants d'aéronef, les assistants en escale agréés, les sociétés pétrolières dûment autorisées par arrêté préfectoral à exploiter des dépôts d'hydrocarbure ainsi que tout autre usager aéronautique sont tenus de se conformer à la réglementation en vigueur notamment au règlement UE n°139/2014 afin de garantir la qualité des carburants.

Ces derniers sont tenus de transmettre à l'exploitant d'aérodrome les procédures mises en place afin de respecter leurs obligations, à savoir :

- garantir le niveau des installations et équipement pour le stockage et la distribution de carburant, ainsi que la qualité du produit, conformément à l'usage par les aéronefs ;
- employer des agents qualifiés et formés au stockage, à la distribution et à toute prestation d'assistance liée à l'avitaillement sur l'aérodrome.

## **TITRE 5 – PRÉCAUTIONS A PRENDRE A L'ÉGARD DES AÉRONEFS ET DES VÉHICULES**

Les mesures du présent titre sont complétées par des dispositions applicables aux exploitants d'aéronefs évoluant ou stationnant sur l'aire de trafic figurant dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

### **Article 14 – 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 sont interdites aux agents en zone côté piste.

Il est interdit de laisser entrer ou séjourner sur les lieux de travail de l'aéroport des personnes en état d'ivresse ou sous l'emprise de substances psychoactives.

Il est interdit de conduire un véhicule sous l'emprise d'un état alcoolique même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste. L'immobilisation du véhicule peut être prescrite.

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

- consommer de l'alcool durant leur période de service ;
- consommer des substances psychoactives 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.

Les sociétés intervenant sur l'aire de mouvement et les zones opérationnelles de l'aérodrome côté piste sont tenues de veiller au respect de ces mesures par la mise en œuvre des actions nécessaires telles que l'inscription de ces interdictions dans le règlement intérieur applicable à leurs agents.

### **Article 15 – Nettoyage et dégivrage des aéronefs**

Le nettoyage extérieur des aéronefs et le dégivrage ne peuvent être effectués que sur des zones prévues à cet effet définies par l'exploitant d'aérodrome. Seuls les assistants détenteurs d'un agrément préfectoral et d'une autorisation d'activité délivrée par l'exploitant, pourront effectuer les opérations de nettoyage des aéronefs en se conformant à la réglementation et aux procédures en vigueur.

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

### **Article 16 – 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 hors dépannage. Elle s'effectue sur les zones privatives des assistants ou sociétés de location et de réparation de matériel. Toutes les mesures de prévention réglementaires doivent être prises par l'entreprise assurant cet entretien ou leur sous-traitant.

### **Article 17 – Nettoyage des engins et des véhicules**

Le nettoyage des engins et des véhicules est autorisé uniquement dans la station de lavage prévue à cet effet en ZCP. Tous les lavages en dehors de cette installation sont interdits.

### **Article 18 – Maintien en bon état d'exploitation de l'aire de mouvement**

Chaque personne travaillant en côté piste a l'obligation de veiller à la propreté de celle-ci sous peine de sanction.

L'exploitant de l'aérodrome peut procéder au nettoyage aux frais de l'occupant s'il est constaté que les emplacements mis à leur disposition ou leurs abords sont tenus dans un état de malpropreté.

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.

### **18.1 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 ou de déversement de produit liquide (hydrocarbure, vidange toilette, etc...) n'a été laissé, ou provoqué 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 soient remis en service. Dans ce cas, les opérations de remise en état sont facturées à l'exploitant de l'aéronef ou de son représentant responsable de l'altération du bon état de propreté ou d'ordre, constatée sur le poste de stationnement concerné.

L'exploitant d'aérodrome est tenu d'installer des poubelles à proximité des aires de stationnement, dans la mesure où celles-ci ne représentent pas un obstacle aux manœuvres des aéronefs.

### **18.2 Rangement des containers**

Les prestataires d'assistance sont responsables de la gestion des containers de leurs compagnies clientes.

Il appartient aux prestataires d'assistance :

- de louer les surfaces adéquates dans la mesure de la disponibilité des surfaces ;
- de faire poser les racks en nombre suffisant ;
- de ranger et d'arrimer les containers de ses clients.

Il est interdit de laisser des containers directement sur le sol, y compris dans les zones de rangement.

### **18.3 Films et bâches de protection**

Seules les bâches de protection marquées aux insignes de l'entreprise utilisatrice et les films plastiques sont autorisés.

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

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

### **18.4 Traitement des objets sur 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 sans délai signalé pour enquête à l'exploitant d'aérodrome qui, au besoin, prévient les services de la circulation aérienne (aire de manœuvre) et la GTA.

Une fiche de notification d'événement est rédigée et transmise conformément aux dispositions prévues dans cet arrêté.

## **Article 19 – Accident/Incident et notification côté piste**

### **19.1 Accident/Incident**

Tout accident ou incident sur l'aire de mouvement touchant à la structure d'un aéronef doit être signalé, dans les plus brefs délais, à la gendarmerie des transports aériens et à l'exploitant d'aérodrome.

Dans un objectif de bon ordre, tout incident ou accident de personne et/ou de matériel en zone coté piste doit être porté à la connaissance de la GTA, et de l'exploitant d'aérodrome.

Les autres services de L'État (DGAC, douanes et PAF) en seront informés.

### **19.2 Notification d'événement sur l'aire de mouvement**

Toute organisation et tout agent intervenant sur l'aire de mouvement est tenu de notifier à l'exploitant d'aérodrome tout évènement et incident d'aviation civile sur l'aire de mouvement lié au matériel, aux installations et à la sécurité des aéronefs, dès la survenance de l'évènement et au plus tard dans les 48 h.

L'exploitant d'aérodrome dans le cadre de son système de gestion de la sécurité pourra demander à l'entité à l'origine de l'incident, une contribution à l'analyse effectuée par l'exploitant et un plan d'actions correctif ou préventif si l'évènement le nécessite.

## **TITRE 6 – PRESCRIPTIONS SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTALES**

### **Article 20 – Prescriptions sanitaires**

#### **20.1 Dépôt et traitement des déchets**

Les dépôts de déchets sont interdits sur l'aérodrome en dehors des emplacements prévus et aménagés à cet effet par l'exploitant de l'aérodrome ou dûment autorisés par ce dernier.

L'ensemble des déchets produits sur la plate-forme doit respecter les règles de tri mises en place par l'exploitant d'aérodrome. Des zones de stockage sont prévues à cet effet.

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 containers mis à disposition par l'exploitant de l'aérodrome sont de type agréé et munis le cas échéant d'une fermeture efficace pour interdire l'entrée aux oiseaux, insectes et rongeurs.

L'exploitant d'aérodrome assure le stockage et le suivi de ces déchets et confie à des prestataires dûment habilités leur transport et leur élimination sous des modes compatibles avec la santé, la salubrité et l'environnement, dans le strict respect de la réglementation en vigueur.

#### **20.1.1 Dépôt et traitement des déchets dangereux**

Les déchets dangereux et, en général, tous les objets présentant un caractère dangereux sont séparés des autres déchets industriels et sont triés, stockés éliminés conformément à leurs caractéristiques.

Les déchets dangereux produits ou importés en zone côté ville doivent être évacués par leurs propriétaires dans les délais les plus courts, et à leur frais. Ces derniers devront s'assurer de leur élimination conformément à la réglementation en vigueur.

Les déchets dangereux et encombrants produits en ZCP doivent obligatoirement être déposés à la déchetterie gérée par l'exploitant d'aérodrome.

Les usagers de l'aérodrome exerçant leur activité en ZCP reçoivent lors de la prise en charge de leurs déchets dangereux à la déchetterie un bon de dépôt. L'exploitant de l'aérodrome assure le stockage et le suivi de ces déchets et confie à des prestataires dûment habilités leur transport et leur élimination dans le strict respect de la réglementation en vigueur.

L'exploitant s'assure de la conformité des équipements et des locaux dédiés à la collecte et au stockage des déchets à risques infectieux (DASRI). Il met en œuvre des protocoles de tri, de collecte et d'élimination lui permettant de maîtriser le risque infectieux et d'assurer la traçabilité des déchets jusqu'à leur destruction.

#### **20.1.2 Traitement des déchets industriels spéciaux issus des opérations d'assistance**

Lorsqu'ils sont déchargés des aéronefs, les restes d'aliments ayant été en partie consommés, y compris les aliments non distribués au cours du transport se trouvant au titre du ravitaillement des agents et des passagers à bord des aéronefs doivent être pris en charge à l'arrivée des aéronefs par les sociétés d'assistance en escale.

Les sociétés d'assistance en escale devront collecter, transporter et identifier ces déchets sans retard injustifié et les détruire par incinération dans une usine d'incinération agréée ou les éliminer par tout autre moyen ayant un effet équivalent conformément à la réglementation en vigueur.

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.



## **20.2 Nettoyage des toilettes d'avions**

Le nettoyage des toilettes d'aéronefs ne peut être effectué que par une entreprise ou un organisme agréé par le préfet au titre de l'assistance « nettoyage et service de l'avion » et autorisé par l'exploitant de l'aérodrome, à l'aide de véhicules spécifiquement aménagés à cet effet et dans les conditions exigées par la réglementation en vigueur.

La vidange de ces véhicules doit obligatoirement avoir lieu dans la zone prévue à cet effet, en ZCP.

## **20.3 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.

## **20.4 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).

## **20.5 Locaux de réception des dépouilles mortelles**

Les dépouilles mortelles au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur doivent obligatoirement être déposées dans un des locaux prévus à cet effet.

## **20.6 Contrôle et surveillance de la qualité des eaux distribuées**

L'aérogare est alimentée en eau potable par un réseau privé mais peut être approvisionnée par le réseau public en tant que de besoin. Le contrôle de la qualité de l'eau est assuré par l'agence régionale de santé, notamment au travers d'un programme d'échantillonnage et d'analyses. Parallèlement, l'exploitant est tenu de surveiller en permanence la qualité des eaux qu'il distribue au public. Il doit informer le préfet de tout incident susceptible d'affecter la qualité des eaux et des mesures prises pour y remédier. Des mesures de substitution peuvent s'avérer nécessaires (interconnexion avec le réseau public, mise à distribution d'eaux embouteillées etc.).

L'exploitant assure la surveillance des installations susceptibles d'exposer le public à un risque de légionellose (eau chaude sanitaire, systèmes collectifs de brumisation etc.). Il doit surveiller la température et la qualité des eaux chaudes sanitaires, notamment lorsque ces installations sont collectives, alimentées par une production d'eau chaude centralisée.

## **20.7 Lutte anti-vectorielle dans le cadre de la mise en œuvre du règlement sanitaire international**

Les aéronefs en provenance des zones à risques font l'objet de désinsectisation.

L'exploitant met en œuvre un programme de surveillance entomologique et de lutte anti vectorielle.

Ce programme repose sur les trois étapes successives suivantes :

1. une description de l'état initial de chaque site : il s'agit d'identifier les spécificités et les points critiques au regard du risque d'importation et/ou d'exportation de moustiques. Ce diagnostic de l'état initial doit être élaboré a minima sur une année complète et doit décrire l'environnement naturel et urbain des points d'entrée et de leur périmètre de 400 m, la situation entomologique locale ainsi que le contexte épidémiologique ;
2. la mise en place de programmes de surveillance des vecteurs dimensionnés en fonction des conclusions de l'étape précédente. Cette surveillance repose sur :
  - la mise en place de pièges-pondeurs (préconisation de 2 pièges pondeurs pour 100 ha) : ils doivent être disposés à proximité des gîtes potentiels de repos

(végétation ou bâti). Ce réseau de piège doit être opérationnel durant toute la période d'activité des vecteurs et relevé bimensuellement ;

- la prospection des gîtes larvaires : cette prospection est à réaliser une fois par mois.

3. la définition d'actions de contrôle des vecteurs conditionnées par les résultats de la surveillance.

Ces méthodes de lutte sont de nature :

- préventives, appliquées toute l'année afin de limiter le développement des populations de vecteurs ;
- curatives, mises en place lorsque la densité de population est trop élevée ou en cas de risque pour la santé publique.

L'ensemble de ces informations doit permettre d'analyser la vulnérabilité de la plateforme.

L'exploitant assure une information circonstanciée des voyageurs. Il rend compte de ses actions au préfet et au directeur général de l'agence régionale de santé, au minimum une fois en fin de saison et au plus tard le 31 décembre de l'année en cours.

## **20.8 Exposition à l'amiante**

L'exploitant assure le repérage des matériaux amiantés dans les locaux le nécessitant (permis de construire antérieur à 1997). Il évalue leur degré de conservation et met en œuvre les mesures de retrait et ou de suivi qui s'imposent. L'ensemble des informations est regroupé dans le dossier technique « amiante » qui est tenu à disposition du public et des travailleurs. Celui-ci doit être mis à jour régulièrement.

## **Article 21 – Prescriptions environnementales**

### **21.1 Nuisances sonores**

En complément des prescriptions de l'arrêté ministériel de restriction d'exploitation en vigueur sur l'aérodrome de Nice, la mise en œuvre des matériels et équipements particulièrement bruyants, y compris les essais de moteurs d'aéronefs et le fonctionnement de moteurs auxiliaires de puissance (APU) ainsi que toute activité susceptible de provoquer une pollution quelconque, y compris les fumées, peuvent faire l'objet de consignes d'exploitation édictées par l'exploitant de l'aérodrome en coordination avec les services locaux de l'aviation civile.

#### **21.1.1 Consignes générales de sécurité des essais moteurs**

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, en lien avec les agents de l'exploitant d'aérodrome :

- que les consignes de sécurité édictées par l'exploitant d'aéronef et le constructeur le cas échéant, sont respectées ;
- que la zone concernée est dégagée et que l'essai moteur s'effectue sans risque de souffle ou d'aspiration pour les agents, aéronefs, véhicules, engins, matériels ou objets situés à proximité. Lorsque des cheminements véhicules interfèrent avec la zone concernée, les agents de l'exploitant d'aérodrome doivent 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.

#### **21.1.2 Localisation géographique des essais moteurs**

Pour effectuer des essais moteurs, les exploitants d'aéronefs doivent utiliser les emplacements réservés à cet effet définis par l'exploitant d'aérodrome dans son règlement d'exploitation en coordination avec les services de la circulation aérienne.

L'essai moteur est subordonné au convoyage de l'aéronef et/ou de son tracteur (dans le cas où ce dernier n'évolue pas par ses propres moyens) par un véhicule type « Follow me » de l'exploitant d'aérodrome à l'emplacement désigné.

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

Tout essai moteur est subordonné à une information et une autorisation préalable de l'exploitant d'aérodrome et des services du contrôle aérien suivant la localisation de l'essai. Cette obligation s'applique aux essais sur les postes de stationnement avions, ainsi que sur l'aire de manœuvre.

### **21.1.4 Essais moteurs de nuit**

Dans le cadre des mesures environnementales s'appliquant sur l'aéroport, aucun essai moteur ne peut être effectué entre 21:00 et 06:00 heures locales cependant, des dérogations peuvent être accordées par le préfet des Alpes-Maritimes entre 21:00 et 23:00 heures locales, et entre 05:00 et 06:00 heures locales, pour des raisons tenant à la sécurité des vols.

## **21.2 Rejets divers et risque de pollution par liquides (avitaillement et vidanges des fluides avions)**

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

Il est interdit de déverser des produits susceptibles d'émettre des vapeurs ou des gaz dangereux, des eaux acides, des huiles, des corps gras, des carburants, des substances comburantes ou explosives ainsi que des débris et immondices dans les canalisations d'égout ou de drainage, les gouttières, chenaux, bouches d'engouffrement ou regards.

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.

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.

## TITRE 7 – POLICE ADMINISTRATIVE GÉNÉRALE

### Article 22 – Interdictions diverses

Il est interdit :

- de pénétrer dans l'enceinte de l'aérodrome en état d'ivresse ou dans une tenue inconvenante et de s'y livrer à la mendicité ;
- de troubler l'ordre ou d'entraver la circulation ou l'exploitation de l'aéroport par des bruits, des cris, des rixes, des attroupements ;
- de pénétrer, de laisser divaguer ou de séjourner sur l'aérodrome avec des animaux. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas :
  - aux animaux transportés dans les aéronefs à condition d'être accompagnés et tenus en laisse, en cage, en caisse ou en sac ;
  - aux chiens qui accompagnent les visiteurs, sous réserve qu'ils soient tenus en laisse ;
  - aux animaux domestiques appartenant aux agents résidant sur l'aérodrome sous réserve qu'ils ne pénètrent pas dans l'aérogare et qu'ils ne soient pas en liberté lorsqu'ils quittent le logement ;
  - aux animaux employés pour des missions de sécurité, de sûreté ou de lutte contre le trafic de stupéfiants ;
  - aux chiens d'aveugles ou d'assistance aux PMR.

Les frais de nettoyage des salissures éventuelles dues aux animaux sont supportés par le propriétaire ou le gardien de l'animal.

- de nourrir des animaux en divagation ;
- de procéder à des lâchers d'oiseaux, de pigeons voyageurs, de ballons, d'utiliser un cerf-volant ou un drone sauf autorisation du service de l'aviation civile territorialement compétent ;
- de procéder à des quêtes, sollicitations, expositions, offres de service, ventes, distributions d'objets quelconques ou prospectus sauf autorisation spécifique délivrée par l'exploitant de l'aérodrome et approuvée par les services locaux de la DGAC, après avis, selon le cas, de la PAF, du service des douanes, de la GTA ;  
Toutefois, les opérations de marketing communication des clients de la plate-forme ou de l'exploitant de l'aérodrome donnant lieu, notamment, à la distribution de prospectus, brochures publicitaires ou objets ne seront soumises qu'à l'accord de l'exploitant de l'aérodrome.
- d'organiser ou de participer à des rassemblements ou manifestations, sauf autorisation des services locaux de la DGAC et de l'exploitant de l'aérodrome et avis selon le cas du DDPAF, de la GTA et des douanes ;
- de cracher, d'uriner, de déféquer dans les lieux passagers ;
- de séjourner sur l'aéroport hors activité professionnelle ou nécessité de voyage ;
- la pratique du pique-nique et du camping sous toutes leurs formes, est interdite sur l'emprise de l'aérodrome ;
- de procéder à des prises de son ou des prises de vues commerciales, techniques ou de propagande.

Toutefois, certaines autorisations peuvent être accordées dans le cadre de la convention particulière entre la préfecture, l'exploitant d'aérodrome et les services de L'État, fixant les conditions de prises de vue en ZCV et ZCP. Le floutage des agents de L'État et de sûreté et des matériels de sûreté est obligatoire.

### Article 23 – Conservation du domaine de l'aérodrome

Il est interdit de détruire ou de dégrader les meubles, immeubles et installations du domaine de l'aérodrome, de troubler leur fonctionnement par quelque moyen que ce soit, de mutiler les arbres, de marcher sur les gazons et massifs de fleurs, d'abandonner ou de jeter des cigarettes, des papiers ou des débris ailleurs que dans les cendriers, corbeilles ou emplacements prévus 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, le service de l'aviation civile territorialement compétent 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, le service de l'aviation civile territorialement compétent ou 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 24 – Plantations, cultures et fauchage**

Il est interdit de planter des arbustes producteurs de baies ou de cultiver des céréales 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.

Les plantations, cultures et fauchage sont exclusivement réalisés par l'exploitant d'aérodrome dans le respect des prescriptions en matière de prévention du péril animalier.

#### **Article 25 – Exercice de la chasse**

Hormis les actions réalisées par l'exploitant d'aérodrome dans le cadre des missions de prévention du péril animalier, les pratiques de la chasse et de la pêche sont interdites sur l'aérodrome ainsi que sur le rivage maritime et fluvial de l'aérodrome.

En cas de besoin, 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 26 – Stockage des matériaux et implantation de bâtiments**

La construction de bâtiments, l'implantation de locaux provisoires, baraques ou abris ainsi que les apports et stockages de matériaux et objets divers sont interdits sur l'emprise de l'aérodrome, sauf autorisation de l'exploitant de l'aérodrome pour le domaine concédé ou de l'autorisation de l'État pour le domaine hors concession.

Cette autorisation ne peut en aucun cas impliquer un droit d'occupation ferme du terrain et ne modifie en rien les responsabilités du propriétaire des matériaux ou baraques en cas d'accident ou d'incendie.

En l'absence d'autorisation ou si l'autorisation est retirée ou dès que la durée prévue a pris fin, les bénéficiaires doivent procéder, à leurs frais, à l'enlèvement des matériaux, objets, baraques ou abris, selon les prescriptions et dans les délais qui leur auront été impartis. À défaut d'exécution, l'exploitant de l'aérodrome fait procéder d'office à l'enlèvement aux risques et périls des intéressés.

#### **Article 27 – Pêche, baignade, accostage**

La pêche et la baignade sont interdites sur le rivage maritime et fluvial de l'aérodrome.

L'accostage des embarcations, quelles qu'elles soient, et le débarquement de personnes sont également interdits sur le rivage maritime et fluvial de l'aérodrome sans préjudice de l'application des dispositions des arrêtés du préfet maritime concernant la navigation au voisinage de l'aérodrome. Cette dernière interdiction ne concerne pas les embarcations du SSLIA et de surveillance de l'aérodrome.

#### **Article 28 – Conditions d'usage des installations**

L'exploitant d'aérodrome publie les conditions d'usage des installations dont il a la gestion dans le cadre des consignes d'utilisation qui notamment rappellent aux usagers et au public les règles qui gouvernent leur responsabilité, tant par des dispositions insérées dans les contrats d'occupation remis aux usagers que par tous moyens garantissant l'information des usagers.

L'exploitant de l'aérodrome rappelle notamment aux usagers les règles à appliquer en matière de sûreté et de sécurité, à savoir le présent arrêté préfectoral, les mesures particulières d'application et le règlement d'exploitation en vigueur.

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.

La garde et la conservation des aéronefs, véhicules terrestres, matériels et marchandises utilisant les installations de l'aérodrome ne sont pas à la charge de l'État ou de l'exploitant de l'aérodrome et aucune responsabilité ne pèse sur eux pour les pertes ou les dommages ne résultant pas de leur fait ou de celui de leurs agents.

Les transporteurs aériens ou leur représentant sur l'aéroport, sont responsables de la surveillance et de la garde de leurs équipages et de leurs passagers munis de titre de transport pendant les opérations d'embarquement et de débarquement.

Les passagers et équipages des aéronefs non commerciaux sont placés sous la responsabilité des commandants de bord pendant les mêmes opérations.

## **TITRE 8 – CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE.**

### **Article 29 – Autorisation d'activité**

Sous réserve de l'application des règles de droit commun, aucune activité industrielle, commerciale, artisanale, aéronautique ou associative ne peut être exercée sur l'emprise aéroportuaire sans une autorisation spéciale délivrée par l'exploitant de l'aérodrome.

Toute activité de transport et/ou de livraison de biens et de personnes sur l'emprise aéroportuaire sera soumise à une autorisation spéciale délivrée par l'exploitant de l'aérodrome.

Cette autorisation spéciale peut donner lieu au paiement d'une redevance à l'exploitant de l'aérodrome.

Aucune association sous quelque forme que ce soit et quel qu'en soit le but, dans le cas où son activité s'exercerait exclusivement à l'intérieur d'installations exploitées par l'État, ne peut avoir son siège sur l'aérodrome sans une autorisation spécifique délivrée par les services locaux de la DGAC sur l'aérodrome.

L'exploitant de l'aérodrome est tenu d'établir et de tenir à jour la liste des entreprises ou organismes autorisés à occuper ou utiliser la ZCP, liste qu'il met à disposition de la GTA et des services de l'aviation civile territorialement compétents.

### **Article 30 – Aménagements des installations aéroportuaires**

Lorsqu'ils concernent des aménagements ou réaménagements majeurs des installations aéroportuaires, les documents requis sont préalablement transmis, dans un délai raisonnable, aux services concernés de l'État, conformément au cahier des charges de l'exploitant de l'aérodrome.

### **Article 31 – Redevances**

L'exploitant de l'aérodrome peut subordonner l'accès ou l'utilisation de certaines parties de la ZCV ou de la ZCP, ainsi que les services associés, au paiement de redevances appropriées au service rendu, en application du cahier des charges applicable à la concession des aérodromes appartenant à L'État.

## TITRE 10 – DISPOSITIONS DE MISE EN ŒUVRE

### **Article 34 – Mesures particulières d'application**

En référence à l'article R.213-1-6-II du code de l'aviation civile, tel que mentionné dans le décret n° 2012-832 du 29 juin 2012, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est peut compléter les règles générales définies dans le présent arrêté de police par des mesures particulières d'application destinées à les préciser. Elles sont applicables dans toute l'emprise de l'aérodrome.

L'exécution des mesures particulières d'application est assurée par les fonctionnaires de police nationale et des douanes, par les militaires de la gendarmerie nationale et notamment la gendarmerie des transports aériens ainsi que par les fonctionnaires et agents de la direction générale de l'aviation civile.

L'exploitant d'aérodrome apporte le concours de ses agents dans les limites des fonctions qui lui sont confiées.

### **Article 35 – Abrogation des dispositions antérieures**

L'arrêté préfectoral du 21 juillet 2008 modifié relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur est abrogé.

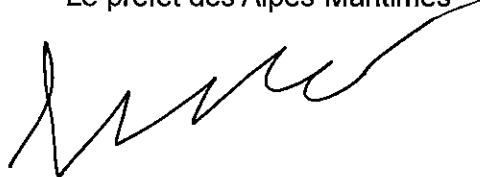
### **Article 36 – Exécution, publication et affichage**

Le présent arrêté entre en vigueur à la date de signature.

Le secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes, le directeur de cabinet du préfet des Alpes-Maritimes, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est et son délégué Côte d'Azur, le commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Nice, le directeur départemental de la police aux frontières des Alpes-Maritimes, le directeur régional des douanes, le président de la société aéroportuaire aéroports de la Côte-d'Azur, représentant l'exploitant d'aérodrome 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 des Alpes-Maritimes et affiché dans l'enceinte de l'aérodrome de Nice Côte-d'Azur.

Fait à Nice, **16 OCT. 2017**

Le préfet des Alpes-Maritimes



**Georges-François LECLERC**



## TITRE 9 – SANCTIONS PÉNALES ET ADMINISTRATIVES

### Article 31 – Constatations des manquements et sanctions

Sans préjudice des dispositions régissant le cas des contraventions de grande voirie et le cas des contraventions au code de la route en zone côté ville, les infractions aux dispositions mentionnées par les articles R 217-2, R. 217-3-3, R217-3-2, R282-2 et R282-3 du code de l'aviation civile susvisé et aux dispositions du présent arrêté sont constatées par :

- les officiers et les agents de police judiciaire de la PAF ;
- les militaires de la gendarmerie des transports aériens ;
- les agents des douanes ;
- certains fonctionnaires et agents de L'État, habilités à cet effet et assermentés, conformément aux dispositions L.6372-1 du code des transports susvisé.

En outre, conformément aux dispositions de l'article L.130-4 du code de la route susvisé, les agents de l'exploitant de l'aérodrome, assermentés et agréés par le préfet des Alpes-Maritimes peuvent constater les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt ou le stationnement des véhicules, autres que celles prévues à l'article R. 417-9, lorsqu'elles sont commises dans l'emprise de l'aérodrome.

### Article 32 – Sanctions pénales

Dans le cas des contraventions de grande voirie et le cas des contraventions au code de la route, toute personne contrevenant aux dispositions du présent arrêté prises en application du II de l'article R 213-1-4 du code de l'aviation civile, à savoir :

- les conditions d'accès, de circulation et de stationnement dans la ZCV des personnes et des véhicules notamment, des taxis, voitures de louage et véhicules de transport ;
- la conduite, la circulation et le stationnement des véhicules en zone de sûreté à accès réglementé ;
- les mesures de protection contre l'incendie et de sauvegarde des personnes et des biens ;
- les prescriptions sanitaires.

Les dispositions applicables à la garde et à la conservation des aéronefs, véhicules, matériels et marchandises utilisant la plate-forme ou les installations de l'aérodrome, est passible des sanctions prévues à l'article R 282-2 du code de l'aviation civile, à savoir :

- de l'amende prévue pour les contraventions de la 4<sup>e</sup> classe, lorsque l'infraction aura été commise à l'intérieur d'une zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé ;
- de l'amende prévue pour les contraventions de la 3<sup>e</sup> classe, lorsque l'infraction aura été commise en zone côté ville.

Les procès-verbaux seront transmis à l'autorité chargée des poursuites.

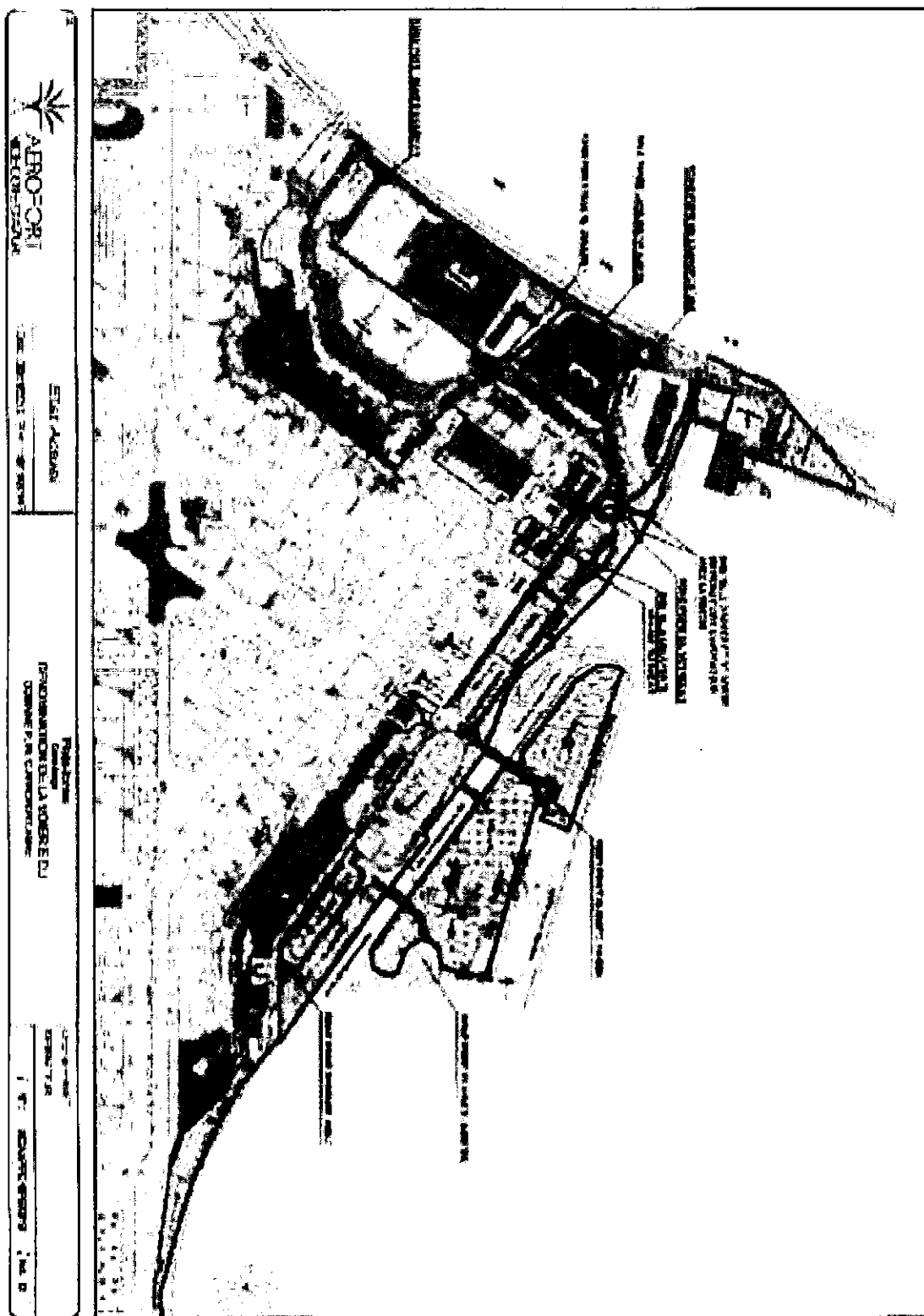
### Article 33 – Sanctions administratives

Tout manquement aux dispositions au livre 2 de l'arrêté de police, à ses mesures particulières d'application, peut entraîner une amende administrative d'un montant maximal de 750 euros à l'encontre de la personne physique auteur du manquement, ou le retrait temporaire de l'accès en zone non librement accessible au public et dont l'accès est réglementé, du contrevenant pour une durée ne pouvant pas excéder trente jours (conformément aux textes en vigueur).

Tout manquement aux dispositions au livre 2 de l'arrêté de police, à ses mesures particulières d'application, peut entraîner une amende administrative d'un montant maximal de 7500 euros à l'encontre de la personne morale responsable (conformément aux textes en vigueur).

Ces plafonds peuvent être doublés en cas de manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du préfet.

# Annexe 1



## **Annexe 2**

**ACA** : Aéroports de la Côte d'Azur.

**AIP** : Publication d'Information Aéronautique

**APU** : Auxiliary Power Unit

**BGTA** : Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens

**BRIA** : Bureau Régional d'Information et d'Assistance aux vols

**DGAC** : Direction Générale de l'Aviation Civile

**DDPAF** : Direction Départementale de la Police Aux Frontières

**DSAC** : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

**EISA** : Etudes d'Impact sur la Sécurité Aérienne

**EVASAN** : EVAcuation SANitaire

**GIC** : Grand Invalide Civil

**GIG** : Grand Invalide de Guerre

**GTA** : Gendarmerie des Transports Aériens

**LVP** : Low Visibility Procedures

**PAF** : Police Aux Frontières

**RWY** : Piste de décollage ou d'atterrissage des aéronefs

**SNA SE** : Service de la Navigation Aérienne du Sud Est

**SPPA** : Service de Prévention du Péril Animalier

**SSLIA** : Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs

**TWR** : Tour de Contrôle

**TWY/VDC** : Voies de Circulation des Aéronefs

**WIWO**: Walk-In Walk-Out

**ZCV**: Zone Côté Ville

**ZCP** : Zone Côté Piste

**ZEC** : Zone d'Evolution Contrôlée

**ZIS** : Zone d'Interdiction de Stationner

## Annexe 3

### CAHIER DES CHARGES FIXANT LES CONDITIONS DANS LESQUELLES SONT ACCORDÉES LES AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT DES TAXIS SUR L'AÉRODROME NICE-COTE-D'AZUR

#### CAHIER DES CHARGES APPLICABLE AUX TAXIS AUTORISES SUR L'AÉROPORT NICE COTE- D'AZUR

##### I- OBJET DU CAHIER DES CHARGES

###### Article 1 :

Le présent cahier des charges fixe les conditions dans lesquelles sont accordées les autorisations de stationnement de taxis sur l'aéroport de Nice Côte-d'Azur et les obligations auxquelles devront se soumettre les taxis ainsi autorisés.

##### II- DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS

###### Article 2 : (modifié par arrêté préfectoral du 11 mai 2001)

Sont seuls autorisés à stationner, dans la limite des places disponibles, les taxis munis d'une autorisation. Cette autorisation individuelle est délivrée par le préfet sur proposition d'une commission présidée par le préfet ou son représentant et composée de :

- un représentant de la police aux frontières ;
- un représentant de la gendarmerie des transports aériens ;
- un représentant de la direction départementale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ;
- six représentants de la profession de taxi désignés par les organisations représentatives de celles-ci ;
- six représentants des associations d'usagers.

En cas d'égalité de vote, la voix du président est prépondérante.

Un représentant de l'exploitant d'aérodrome siège également en qualité de membre associé pourvu de voix délibérative.

#### Article 3 :

Les autorisations de stationnement de taxis sur l'aéroport existant à la date d'entrée en vigueur du présent cahier des charges ne seront confirmées qu'après avis de la commission visée à l'article 2.

Un exemplaire du cahier des charges est remis à chaque exploitant titulaire d'une autorisation sur l'aéroport.

L'accusé de réception daté et signé par le titulaire de l'autorisation, actuel ou à venir, vaut acceptation par lui de l'ensemble des clauses du cahier des charges et notamment des obligations lui incombant.

#### Article 4 :

En fonction de l'évolution future des besoins et après consultation de la commission visée à l'article 2, le préfet pourra modifier le nombre des autorisations de stationnement.

Dans cette hypothèse, les autorisations nouvelles seront délivrées aux demandeurs, en fonction d'une liste d'attente établie conformément à la législation en vigueur relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi.

L'attribution se fera dans l'ordre chronologique d'enregistrement des demandes. La liste devra faire mention de la date de dépôt de la demande et d'un numéro d'enregistrement.

Les demandes d'autorisation seront adressées au préfet des Alpes-Maritimes par lettre recommandée. Les demandes seront valables un an. Celles qui ne seront pas renouvelées au moins trois mois avant l'échéance cesseront de figurer sur les listes ou seront regardées comme des demandes nouvelles.

#### Article 5 :

Sans préjudice des réglementations générales applicables à tous les taxis, les conditions d'agrément sont les suivantes :

a -) véhicules de moins de 10 ans d'âge à la date de la réunion, la date de la première mise en circulation figurant sur la carte grise constituant le point de départ. Toutefois, une année supplémentaire, portant la limite d'âge de 10 à 11 ans pourra être accordée aux véhicules ayant préalablement bénéficié d'une autorisation au titre du même propriétaire pendant une période de 3 ans au moins ;

b -) véhicules présentant outre le conducteur, une capacité d'accueil confortable pour quatre passagers au moins et leurs bagages ;

c -) véhicules comportant soit une galerie à bagages permettant de charger des bagages importants (cantines, skis, clubs de golf, etc...) soit un « porte-tout » rapidement montable disposé en permanence dans le coffre ;

d -) bon état d'entretien du véhicule.

### III - OBLIGATIONS GÉNÉRALES DES TAXIS AUTORISÉS

#### Article 6 :

Le titulaire d'une autorisation de stationnement devra immédiatement porter à la connaissance du préfet des Alpes-Maritimes :

- tout changement de véhicule ;
- la décision de recourir à un salarié ou de procéder à la location du taxi ;
- l'arrêt durable ou définitif de son activité (longue maladie,...) ;
- toute demande de transfert de son autorisation de stationnement.

#### Article 7 :

Tout conducteur de taxi doit posséder une carte professionnelle délivrée par le préfet des Alpes-Maritimes. Cette carte doit être apposée sous le pare-brise de façon à être visible de l'extérieur.

#### Article 8 :

L'autorisation de mise en service d'un taxi remise par le préfet des Alpes-Maritimes devra être présentée à toute réquisition des agents chargés de la police de l'aéroport.

#### Article 9 :

Outre les obligations figurant au présent cahier des charges, les titulaires des autorisations de stationnement devront appliquer et respecter toutes les dispositions législatives et réglementaires relatives aux taxis ainsi que celles figurant à :

- l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome ;
- l'arrêté préfectoral relatif aux tarifs des taxis dans les Alpes-Maritimes.

#### Article 10 :

Les taxis autorisés devront s'acquitter de toutes les taxes et redevances dues au concessionnaire.

Article 11 :

Les voitures autorisées devront stationner exclusivement et en bon ordre au droit des panneaux portant l'inscription « taxis » et dans les limites de la station. Le véhicule n'est autorisé à stationner que pendant l'exercice de son activité professionnelle.

L'accès aux linéaires et le stationnement en gare routière sont exclusivement réservés à l'usage professionnel et selon les consignes établies par l'exploitant d'aérodrome.

Article 12 :

Le conducteur devra avoir un comportement et une tenue correcte. L'usage de toute pièce d'habillement donnant un aspect négligé, est strictement interdit.

Article 13 :

Les conducteurs devront obtempérer à toute injonction des agents de l'autorité ayant pour mission d'assurer l'ordre public et la sécurité sur l'aéroport. En aucun cas, l'activité des voitures publiques ne devra constituer une gêne à la circulation des autres véhicules utilisateurs de l'aéroport. Les conducteurs devront prendre rang sur la station au fur et à mesure de leur arrivée et conserveront ce rang jusqu'au moment où l'usager réclamera leurs services.

Article 14 :

Il est interdit aux conducteurs de s'éloigner de leurs véhicules en stationnement devant les terminaux. Il est interdit à tous les conducteurs de se tenir aux portes des terminaux, aux portes d'arrivées des passagers, de se réunir en groupe dans les terminaux ou sur les stations des taxis.

Les déplacements à l'intérieur des terminaux sont autorisés aux conducteurs dont les véhicules ne sont pas aux emplacements de stationnement visés à l'article 11.

Article 15 :

Le racolage est interdit.

Article 16 :

L'accès des divers locaux des terminaux réservés aux voyageurs, aux agents des administrations et aux agents des entreprises exerçant sur l'aéroport tant en zone coté ville qu'en zone coté piste est

rigoureusement interdit aux conducteurs, lesquels ne devront pas se substituer aux porteurs pour le transport des bagages des clients.

Article 17 :

Les conducteurs des voitures publiques sont tenus d'amener leurs clients au lieu exact indiqué par ceux-ci.

En aucun cas, ils ne pourront exiger de pourboire ni de prix supérieurs à ceux fixés par les tarifs en vigueur.

Article 18 :

Les chauffeurs de voitures publiques admis sur l'aéroport devront faciliter aux voyageurs l'entrée dans leur véhicule, ainsi que leur descente et charger et décharger leurs bagages, ils devront faire preuve de courtoisie et s'abstenir de toute impolitesse ou incorrection.

Article 19 :

Les taxis ne pourront refuser leurs services que si les personnes les sollicitant sont en état d'ivresse, porteuses d'objets malpropres ou dangereux, accompagnées d'animaux susceptibles de dégrader le véhicule, ou poursuivies par la clameur publique.

IV- SANCTIONS

Article 20 :

Toute infraction aux dispositions du présent cahier des charges pourra entraîner sans préjudice des poursuites judiciaires éventuelles, le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation de stationner sur l'aéroport.

Article 21 :

L'agent de l'autorité ayant constaté l'infraction sera tenu d'en informer la préfecture et les services de police dans les meilleurs délais.

Après avis de la commission visée à l'article 2, réunie en formation disciplinaire comprenant les membres représentant les administrations et les professionnels, le préfet pourra être amené à prononcer un avertissement ou une des sanctions mentionnées à l'article 20.

Notification en sera faite à l'intéressé dans les 15 jours suivants.



Toute personne titulaire d'une autorisation concernée par une procédure disciplinaire devra déférer aux convocations qui lui sont adressées.

Article 22 :

Toute plainte portée contre un conducteur de taxi pourra donner lieu à une enquête. Si la plainte est reconnue fondée, la procédure disciplinaire visée ci-dessus sera engagée.

S O M M A I R E

D.D.I.....	2
D.D.T.M.....	2
Securite Transports Environnement.....	2
AP 2017.10.06 Aut.exploit.tunnel Liautaud.....	2
Prefecture des Alpes-Maritimes.....	4
Direction Elections et Légalité.....	4
Affaires juridiques et légalité.....	4
AP 2017.940 Levens reconstruct.usine traitmt eau pot.....	4
Direction des sécurités.....	7
Securite publique.....	7
CCC PM Vence . Gendarmerie Nationale.....	7
Services Deconcentres de l'Etat.....	8
DSAC Sud Est.....	8
Surete portuaire aeroporturaire.....	8
AP 2017.939 ANCA Livre 1 surete.....	8
AP 2017.939 ANCA Livre 2 Securite Ordre Pub. Salubrite.....	38

## Index Alphabétique

AP 2017.10.06 Aut.exploit.tunnel Liautaud.....	2
AP 2017.939 ANCA Livre 1 surete.....	8
AP 2017.939 ANCA Livre 2 Securite Ordre Pub. Salubrite.....	38
AP 2017.940 Levens reconstruct.usine traitmt eau pot.....	4
CCC PM Vence . Gendarmerie Nationale.....	7
D.D.T.M.....	2
DSAC Sud Est.....	8
Direction Elections et Légalité.....	4
Direction des sécurités.....	7
D.D.I.....	2
Prefecture des Alpes-Maritimes.....	4
Services Deconcentres de l'Etat.....	8