

## **DÉPARTEMENT DU RHÔNE**

# **AÉRODROME DE LYON-SAINTE EXUPÉRY**

**MESURES PARTICULIÈRES D'APPLICATION DE L'ARRÊTÉ  
PRÉFECTORAL  
N° PDDS2020082002 DU 21 AOUT 2020,  
relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-  
Exupéry,  
prises par la directrice de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est,  
en application de l'article R. 213-1-6 du code de l'aviation civile**

## TABLE DES MATIÈRES

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>1</b>   | <b>TITRE 1ER PORTANT SUR LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE.....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>1.1</b> | <b>CHAPITRE I : DELIMITATION PHYSIQUE DES ZONES ET STATUT SURETE .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>1.2</b> | <b>CHAPITRE II : MESURES GENERALES DE SURETE .....</b>  | <b>9</b>  |
| 1.2.1      | Mesures d'assistance en escale .....  | 9         |
| 1.2.1.1    | Assistance en escale relative aux mesures de protection et de fouille de sûreté de l'aéronef.....   | 9         |
| 1.2.1.2    | Mesures de sûreté au départ et à l'arrivée des passagers .....  | 9         |
| a/         | Mesures au départ .....   | 9         |
| b/         | Mesures à l'arrivée .....   | 9         |
| 1.2.1.3    | Traitement des bagages de soute et autres biens transportés à bord de l'aéronef.....  | 9         |
| 1.2.1.4    | Carte d'embarquement ou équivalent.....   | 9         |
| 1.2.1.5    | Annulation d'un passager en porte d'embarquement .....  | 10        |
| 1.2.2      | Transport de bagages d'un passager.....   | 10        |
| <b>1.3</b> | <b>CHAPITRE III : CONDITIONS D'ACCES, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES PERSONNES ET DES VEHICULES EN COTE VILLE.....</b>            | <b>11</b> |
| 1.3.1      | Conditions de délivrance, de port et de restitution des titres de circulation communes à toutes les ZPNLA (hors cas ZPNLA du SNA-CE)..... | 11        |
| 1.3.1.1    | Les titres bleus « permanents » .....   | 11        |
| 1.3.1.2    | Les titres bleus « visiteur » ou « accompagné » .....   | 11        |
| 1.3.2      | Conditions complémentaires spécifiques à chaque ZPNLA (hors cas ZPNLA du SNA-CE).....   | 12        |
| 1.3.2.1    | ZPNLA Salles de récupération des bagages par les passagers à l'arrivée (ARV T1 et T2) .....   | 12        |
| 1.3.2.2    | ZPNLA Terrasses panoramiques.....   | 12        |
| 1.3.2.3    | ZPNLA Fret.....   | 13        |
| 1.3.2.4    | ZPNLA dépôt pétrolier.....  | 14        |
| 1.3.2.5    | ZPNLA Centrale thermoélectrique.....  | 14        |
| 1.3.2.6    | ZPNLA Galerie Technique.....  | 14        |
| 1.3.2.7    | ZPNLA Salon d'honneur.....  | 14        |
| 1.3.3      | Conditions de délivrance, de port et de restitution des titres de circulation de la ZPNLA du SNA-CE .....                                 | 16        |
| 1.3.3.1    | Préambule.....  | 16        |
| 1.3.3.2    | Titre bleu permanent .....  | 16        |
| 1.3.3.3    | Titres bleu non permanents .....  | 17        |
| <b>1.4</b> | <b>CHAPITRE IV : ACCES ET CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE PISTE.....</b>  | <b>18</b> |
| 1.4.1      | Liste des points de passage entre le CV et le CP (communs, restreints, privatifs et de secours, permettant de passer de CV à CP) .....    | 18        |
| 1.4.2      | Chemins à respecter pour les personnels et les équipages en PCZSAR .....  | 18        |
| 1.4.3      | Règles communes à l'ensemble du Côté Piste .....  | 18        |
| 1.4.3.1    | Obtention et utilisation d'un titre permettant l'accès au Côté Piste.....   | 19        |
| a/         | Généralités .....   | 19        |
| b/         | Obligations de la personne morale.....  | 19        |
| c/         | Obligations de la personne physique .....   | 20        |
| d/         | Cas particulier du personnel en situation de cessation d'activité prévisible .....  | 20        |
| e/         | Règles relatives à l'utilisation du système de traitement informatisé des titres de circulation et des habilitations .....                | 20        |
| f/         | Informations aux SCE du recours à du personnel sous contrat intérimaire .....   | 21        |
| 1.4.3.2    | Règles relative à la gestion des TCA du personnel intérimaire .....   | 22        |
| a/         | Préambule .....   | 22        |
| b/         | Prise en charge de la demande de TCA .....  | 22        |
| c/         | Ordre de missions d'une durée inférieure à 9 mois.....  | 23        |
| d/         | Ordre de missions d'une durée supérieure à 9 mois : TCA avec secteurs fonctionnels et sûreté .....  | 24        |
| e/         | Fonctionnement du TCA pour la ZPNLA.....  | 24        |
| 1.4.3.3    | Entreprise sous-traitant d'une autre entreprise .....   | 24        |

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| 1.4.3.4    | Accompagnement d'une personne possédant déjà un titre de circulation sur l'aérodrome .....   | 25        |
| 1.4.3.5    | Visites de groupe .....  | 25        |
| 1.4.4      | Règles particulières en PCZSAR .....   | 26        |
| 1.4.4.1    | Titre de circulation non accompagné.....   | 26        |
| a/         | Modalités de délivrance des titres de circulation aéroportuaires permanents longue durée (rouge, orange ou jaune).....   | 26        |
| b/         | Modalités de délivrance des titres de circulation temporaires (dégradé allant du jaune au rouge) .....   | 26        |
| 1.4.4.2    | Titre de circulation accompagné (titre vert / la personne ne possède pas de titre de circulation aéroportuaire permanent ou temporaire).....                                   | 26        |
| a/         | Conditions de délivrance .....   | 26        |
| b/         | Modalité complémentaire pour les stagiaires.....   | 27        |
| c/         | Nombre de personnes accompagnées par accompagnant .....  | 27        |
| d/         | Cas particulier du personnel navigant.....   | 27        |
| 1.4.4.3    | Règles d'utilisation du poste de contrôle d'accès et d'inspection filtrage .....   | 27        |
| 1.4.4.4    | Passage d'articles prohibés autorisés à l'emport (APAE) en PCZSAR .....  | 28        |
| 1.4.4.5    | Personnes exemptées d'inspection filtrage en entrée de PCZSAR.....   | 29        |
| a/         | Inspection filtrage unique des passagers, équipages et bagages de cabine (IFUPBC).....   | 29        |
| b/         | Autres cas d'exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès des personnes.....   | 29        |
| 1.4.5      | Lieux à usage exclusif (LUE) .....   | 30        |
| 1.4.5.1    | Obligations spécifiques aux lieux à usage exclusif (LUE) .....   | 30        |
| 1.4.5.2    | Modalités relatives à la délivrance des titres de circulation « secteur exclusif ».....  | 30        |
| 1.4.5.3    | Modalités relatives à la délivrance des titres de circulation « secteur exclusif accompagné ».....   | 31        |
| <b>1.5</b> | <b>CHAPITRE V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE.....</b>  | <b>32</b> |
| 1.5.1      | Conditions d'accès des véhicules en Côté Piste .....   | 32        |
| 1.5.1.1    | Véhicules autorisés .....  | 32        |
| 1.5.1.2    | Autorisations d'accès et identification des véhicules .....  | 32        |
| a/         | Différents cas d'autorisation.....   | 32        |
| b/         | Identification des véhicules .....   | 32        |
| 1.5.2      | Laissez-passer véhicule (LPV) permanent.....   | 32        |
| 1.5.2.1    | Conditions et modalités de délivrance - Généralités .....  | 32        |
| 1.5.2.2    | Modalités complémentaires pour les véhicules immatriculés .....  | 33        |
| 1.5.2.3    | Modalités complémentaires pour le matériel de piste motorisé.....  | 33        |
| 1.5.3      | Laissez-passer véhicule (LPV) visiteur.....  | 34        |
| 1.5.4      | Laissez-passer véhicule perdus, volés ou non restitués.....  | 34        |
| 1.5.5      | Conditions d'identification et de pénétration des véhicules dépourvus de LPV .....   | 34        |
| 1.5.5.1    | Véhicules captifs .....  | 34        |
| 1.5.5.2    | Ambulances.....  | 35        |
| 1.5.5.3    | Véhicules banalisés des SCE utilisés à titre exceptionnel .....  | 35        |
| 1.5.6      | Inspection filtrage des véhicules à l'entrée de la PCZSAR.....   | 36        |
| 1.5.6.1    | Généralités.....   | 36        |
| 1.5.6.2    | Inspection filtrage des véhicules spéciaux.....  | 36        |
| 1.5.6.3    | Exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès de certains véhicules.....  | 36        |
| <b>1.6</b> | <b>CHAPITRE VI : ACCES ET STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET AUTRES OBJETS OU MARCHANDISES EN COTE PISTE .....</b>   | <b>37</b> |
| 1.6.1      | Bagages de soute.....  | 37        |
| 1.6.1.1    | Vérification de bon fonctionnement des équipements utilisés dans le cadre de l'inspection filtrage des bagages de soute .....  | 37        |
| 1.6.1.2    | Inspection filtrage unique des bagages de soute (IFUBS).....   | 37        |
| 1.6.1.3    | Autres cas d'exemption d'inspection filtrage des bagages de soute.....   | 37        |
| 1.6.2      | Fournitures destinées à l'aéroport .....   | 38        |
| 1.6.2.1    | Accès en PCZSAR des fournitures destinées à l'aéroport.....  | 38        |
| 1.6.2.2    | Statut de Fournisseur connu .....  | 38        |
| 1.6.2.3    | Rôle du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR .....   | 39        |
| a/         | Obligations du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR souhaitant désigner ou maintenir un statut de fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ..... | 39        |

b/ Obligations du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR souhaitant faire pénétrer par ses accès un fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ..... 39

**2 TITRE II MESURES COMPLEMENTAIRES DE POLICE D'AERODROME .....40**

2.1 OBLIGATION D'ASSISTANCE EN ESCALE ..... 40

2.2 AMENAGEMENT DES AEROGARES ..... 40

2.3 MESURES GENERALES DE CHEMINEMENT ..... 40

2.4 MESURES DE SECURITE ET SURETE DU VOL ..... 40

**3 TITRE III CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE.....41**

**4 TITRE IV SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES....ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

**5 TITRE V DISPOSITIONS FINALES .....ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

## Liste des annexes

- Annexe 1.0 : Complément de plans de la zone aéroportuaire vJuin2019
- Annexe 1.1 : Plan de composition des aérogares Portes Sûreté vJuin2019
  - Annexe 1.2 : Plan de composition des aérogares Exploitation vJuin2019
  - Annexe 1.3 : Zone chantier Moxy vJuin2019
- Annexe 2.0 : Accès à diffusion public vJuin2019
- Annexe 2.1 : Nomenclature des catégories de personnes vJuin2019
  - Annexe 2.2 : Liste des accès communs vMai2019
  - Annexe 2.3 : Liste des issues de secours CV/CP vMai2019
- Annexe 3.0 : Autorisation d'emport d'articles prohibés vJuin2019
- Annexe 3.1 : Formulaire de demande d'AEAP en PCZSAR vJuin2019
  - Annexe 3.2 : Notice d'explication des AEAP vJuin2020
- Annexe 4.0 : Circulation des véhicules vJuin2019
- Annexe 4.1 : Modèle d'attestation d'autorisation de conduite AT v2014
  - Annexe 4.2 : Modèle d'attestation d'autorisation de conduite AM v2014
- Annexe 5.0 : ETT autorisées à prendre en charge les demandes de TCA vJuin2020

**Domaine d'application :**

Les présentes mesures particulières sont prises par la directrice de la sécurité de l'aviation civile Centre Est, conformément au code de l'aviation civile (article R.213-1-6) dans le cadre de certains articles de l'arrêté préfectoral n° PDDS2020082002 du 21 août 2020 relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry. Elles précisent, en ce qui concerne le Côté Ville, certaines règles à respecter dans les ZPNLA (conditions d'accès et de circulation des personnes et véhicules), et en ce qui concerne le CP :

- la liste des secteurs à usage exclusif ;
- la liste des accès au CP ;
- les conditions d'accès et de circulation des piétons (passagers, équipages et personnels) en CP ;
- les conditions d'accès et de circulation du fret et des fournitures en CP ;
- les règles d'accès, de circulation et de conduite des véhicules en CP ainsi que certaines règles à respecter par certains types de véhicule ou dans certains secteurs ;
- les règles relatives à l'exploitation des aéronefs (manœuvre, sécurité des personnes, marquages au sol, avitaillement, essais moteur et assistance en escale...) ;

sans préjudice des autres dispositions réglementaires, notamment en matière de sûreté, d'installations classées ou de droit du travail.

**Liste des acronymes :**

Les termes qui suivent, régulièrement employés dans le texte seront utilisés sous leur forme abrégée :

- ADS : Agent de sûreté formé à l'une des typologies mentionnées dans les arrêtés interministériels relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile, comprenant des tâches d'inspection filtrage
- AIM : Arrêté interministériel
- AIP : Aeronautical Information Publication (Publication d'information aéronautique)
- BGTA : Brigade de gendarmerie des transports aériens
- COS : Comité opérationnel de sûreté
- CP : Côté Piste
- CV : Côté Ville
- DSAC-CE : Direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est
- EDS : Système de détection d'explosifs
- ETT : Entreprise de travail temporaire
- GTA : Gendarmerie des transports aériens de l'aérodrome
- LAG : Liquides, aérosols et gels (biens soumis à restriction d'emport)
- LVP : Low Visibility Procedures (Procédures par faible visibilité)
- NBCUE : normes de base communes de l'Union européenne
- PAF : Police aux frontières
- PARIF : Poste d'Accès Routier et d'Inspection Filtrage
- PCZSAR : Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé
- PIF : Poste d'inspection filtrage
- RX : Equipement d'imagerie radioscopique classique
- SNA-CE : Service de la navigation aérienne Centre-Est
- SCE : Services compétents de l'Etat (DSAC-CE, Douanes, GTA et SPAF)
- SPAFA : Service de la Police aux Frontières Aéroportuaires
- UM : Unaccompanied minor (mineur non accompagné)
- ZEC : Zone d'Evolution Contrôlée de l'aéronef
- ZPNLA : Zone Publique Non Librement Accessible

**Définitions :**

**Accès commun** : point de passage des personnes, des véhicules, du fret et des biens entre le CV et le CP, dès lors que ce point de passage est utilisable par les usagers de l'aérodrome en dehors de toute disposition particulière limitant cette utilisation à un seul usager identifié ou à un seul groupement d'usagers identifié.

**Accès de secours ou issues de secours** : point de passage entre le CV et le CP permettant l'évacuation des personnes en situation d'urgence. Ces accès définis en annexe sont exclusivement réservés à cette utilisation. Certains accès communs ou d'exploitation remplissent cette fonction.

**Accès privatif** : point de passage entre le CV et le CP situé à l'intérieur d'un lieu à usage exclusif et pour lequel l'entreprise ou l'organisme exploitant ce lieu est tenu d'appliquer des dispositions similaires à celles qui s'appliquent aux accès communs.

**Aire de mouvement** : partie de l'aérodrome composée de l'aire de manœuvre et de l'aire de trafic.

**Aire de manœuvre** : partie de l'aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion de l'aire de trafic.

**Aire de trafic** : aires 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 voie de service en front d'aérogare et des hangars ne fait pas partie de l'aire de trafic.

**Bagage RUSH** : bagage non accompagné c'est-à-dire qui ne voyage pas dans le même aéronef que le passager qui l'a enregistré.

**Contrôle d'accès** : opération préventive consistant à vérifier que les personnes et les véhicules pénétrant en CP d'un aérodrome disposent d'une autorisation d'accès adéquate. Elle est réalisée à l'aide de moyens humains et matériels et de procédures d'utilisation de ces moyens destinés à restreindre l'accès en CP et dans les secteurs qui la composent aux personnes et véhicules autorisés, en application de l'arrêté préfectoral de police en vigueur sur l'aérodrome.

**Côté Piste** : il s'agit de la partie de l'aérodrome à accès réglementé, pour des motifs de sécurité et de sûreté. Cette zone est délimitée sur toute sa périphérie par une clôture, par des bâtiments ou par un cloisonnement à l'intérieur des bâtiments.

**Côté Ville** : il s'agit des parties de la zone aéroportuaire de concession qui ne se trouvent pas en CP.

**Entreprise ou organisme autorisé à occuper ou utiliser le CP**: entreprise ou organisme autorisé, par l'exploitant d'aérodrome, à occuper ou utiliser le CP à des fins professionnelles.

**Inspection filtrage** : opération préventive, effectuée dans le cadre de l'article L.6342-2 du Code des Transports, qui met en œuvre une fouille, un ou plusieurs moyens de détection, des palpations de sécurité, ou une combinaison de ces moyens, effectuée dans le but de détecter des articles prohibés.

**Lieu à usage exclusif** : partie du CP d'un aérodrome 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 délivrer des titres dont la validité est limitée à cette partie.

**Périmètre de sécurité collision** : Le périmètre de sécurité « collision » est défini par un polygone enveloppant l'avion et dont les sommets se trouvent à 5 m au-delà du nez, des bouts d'ailes et de la queue de l'avion.

**Période de hub** : période où les arrivées et les départs sont organisés afin de faciliter les correspondances.

**Service de la circulation aérienne** : services assurés par les contrôleurs aériens du SNA-CE via liaison radio

**Titre** : ce terme se réfère indifféremment à un titre de circulation aéroportuaire, un titre de circulation temporaire ou un titre de circulation accompagné permettant l'accès à la PCZSAR ou bien encore un titre d'accès à une ZPNLA.

**Véhicule captif** : véhicule qui, hormis pour nécessité de dépannage ou d'entretien non réalisable sur site, demeure en permanence en Côté Piste.

**Voies de circulation** : parties de l'aire de mouvement destinée aux déplacements des avions au sol entre la piste et les parkings.

**Voies de service** : routes destinées à canaliser la circulation des véhicules circulant en Côté Piste.

Au sens du présent document, la personne morale, l'entreprise ou l'organisme à l'origine de la demande d'un titre ou d'un laissez-passer véhicule est le « donneur d'ordre » ayant reçu l'autorisation d'exercer une activité en CP.



# 1 TITRE 1er PORTANT SUR LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

## 1.1 CHAPITRE I : DELIMITATION PHYSIQUE DES ZONES ET STATUT SURETE

*Chapitre laissé intentionnellement vide*

## 1.2 CHAPITRE II : MESURES GENERALES DE SURETE

### 1.2.1 Mesures d'assistance en escale

#### 1.2.1.1 Assistance en escale relative aux mesures de protection et de fouille de sûreté de l'aéronef

L'assistant en escale d'un aéronef est tenu d'informer les transporteurs aériens des éventuelles mesures de sûreté applicables à l'aéronef telles qu'elles sont prévues dans la réglementation en matière de protection et de fouille de sûreté, notamment si celui-ci provient d'un pays tiers ne figurant pas dans l'appendice 3-B du règlement (UE) 2015/1998.

#### 1.2.1.2 Mesures de sûreté au départ et à l'arrivée des passagers

##### a/ Mesures au départ

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte s'assure de l'embarquement effectif des passagers dans l'aéronef, et du respect des cheminements prévus.

##### b/ Mesures à l'arrivée

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte :

- évite les croisements de flux de passagers et équipages à l'arrivée, en provenance d'un pays tiers ne figurant pas à l'appendice 4-B du règlement (UE) 2015/1998, avec ceux au départ ayant subi une inspection filtrage conforme aux NBCUE ;
- fait respecter les cheminements des passagers jusqu'au dispositif anti remontée de flux de sortie ;
- fait respecter les cheminements des passagers et les équipages en provenance d'un pays tiers ne figurant pas à l'appendice 4-B du règlement (UE) 2015/1998 en dehors des arrivées spécifiques utilisées dans le cadre de l'inspection filtrage unique des passagers et de leurs bagages de cabine (contrôle unique de sûreté au sens du règlement européen) ;
- met en œuvre la fouille de sûreté des cheminements prévue par le point 1.1.3.4. de l'annexe du règlement (UE) 2015/1998.

#### 1.2.1.3 Traitement des bagages de soute et autres biens transportés à bord de l'aéronef

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte :

- présente l'ensemble des biens transportés à bord de l'aéronef (bagages de soute, fret, approvisionnements de bord, comat et comail) à l'inspection filtrage selon les procédures définies par l'exploitant d'aérodrome ou s'assure du caractère sécurisé de ces biens ;
- ne laisse pas des objets entraver le fonctionnement des infrastructures, notamment les tapis à bagages.

#### 1.2.1.4 Carte d'embarquement ou équivalent

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte s'assure que chaque passager commercial enregistré est titulaire d'une carte d'embarquement (ou équivalent) nominative.

Cependant, les passagers d'aviation privée ou d'aviation générale peuvent être titulaires de cartes d'embarquement simplifiées, permettant de les identifier comme tels lors du passage aux PIF.

### **1.2.1.5 Annulation d'un passager en porte d'embarquement**

Jusqu'au départ de l'aéronef, l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte s'assure d'acheminer les passagers qu'elle a annulé à l'embarquement, vers les circuits arrivées jusqu'aux dispositifs anti-retour.

### **1.2.2 Transport de bagages d'un passager**

Le passager d'un vol est tenu de ne pas prendre sous sa responsabilité un bagage de soute ou de cabine ne lui appartenant pas.

De même, toute personne ne doit pas donner ou tenter de donner des effets personnels à un passager d'un vol aux fins qu'ils soient transportés en tant que bagage de soute ou de cabine.

### **1.3 CHAPITRE III : CONDITIONS D'ACCES, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES PERSONNES ET DES VEHICULES EN COTE VILLE**

#### **1.3.1 Conditions de délivrance, de port et de restitution des titres de circulation communes à toutes les ZPNLA (hors cas ZPNLA du SNA-CE)**

Les personnes accédant à une ZPNLA sont titulaires et arborent de manière visible un titre de circulation. Le type de titre de circulation exigé pour chaque ZPNLA est détaillé dans les paragraphes suivants.

##### **1.3.1.1 Les titres bleus « permanents »**

Ils sont spécifiques à chaque ZPNLA et sont délivrés par la DSAC-CE (par délégation du préfet), fabriqués et remis à leur titulaire par l'exploitant d'aérodrome, contre présentation d'une pièce justifiant de leur identité (contrôle de concordance).

La durée de validité des titres « permanents » est de 3 ans maximum (dans les limites du contrat de travail du demandeur et de l'autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome, pour les sociétés ayant une activité sur l'aéroport).

Les conditions à respecter en ce qui concerne le port, la restitution à l'employeur, le service de collecte des badges, et les actions à mener en cas de perte ou de vol, sont les mêmes que les conditions applicables aux titres mentionnés dans l'article 10 de l'arrêté préfectoral.

En fin de validité ou en cas d'évolution dans les tâches des personnels titulaires, les titres sont restitués à l'exploitant d'aérodrome (service des badges) par l'organisme demandeur.

Les principes énumérés au paragraphe 1.4.3 du présent texte sont applicables aux conditions et modalités de délivrance des titres bleus « permanents » ZPNLA.

La gestion des titres bleus incombe pleinement aux organismes utilisateurs des ZPNLA. Chacun de ces organismes tient une liste nominative à jour de ses titres, mentionnant notamment leur durée de validité.

##### **1.3.1.2 Les titres bleus « visiteur » ou « accompagné »**

Ils sont fabriqués par l'exploitant d'aérodrome et remis aux utilisateurs de chaque ZPNLA qui en assurent ensuite la gestion. La remise d'un tel titre est effectuée par l'organisme gestionnaire de la ZPNLA sur présentation d'une pièce d'identité et du renseignement d'un registre. Sauf dans certaines parties de la ZPNLA où l'accompagnement permanent n'est pas requis, le titulaire d'un titre « accompagné » reste accompagné par une personne titulaire d'un titre (autre qu'accompagné) valide pour la zone visitée. Dans tous les cas, le titre « visiteur » ou « accompagné » est rendu au service qui l'a délivré dans un délai de 48 heures maximum à compter de sa délivrance.

Les titres temporaires destinés aux parents d'UM devant accueillir leurs enfants à l'arrivée dans les ZPNLA des salles d'arrivées T1 et T2 sont fabriqués et gérés par les compagnies aériennes concernées.

### 1.3.2 Conditions complémentaires spécifiques à chaque ZPNLA (hors cas ZPNLA du SNA-CE)

#### 1.3.2.1 ZPNLA Salles de récupération des bagages par les passagers à l'arrivée (ARV T1 et T2)

Personnes autorisées :

- passagers à l'arrivée munis d'un titre de transport lorsqu'ils arrivent du CP pour récupérer leurs bagages (pas de titre requis) ;
- parents d'UM, pour récupérer les bagages de leurs enfants, possédant une autorisation écrite de la compagnie aérienne (ou de son assistant) avec laquelle l'enfant voyage. Cette autorisation comporte la date, le numéro de vol, le nom de l'enfant voyageant seul ainsi que le nom du parent venu le récupérer. En cas de nécessité, l'adulte venu récupérer l'UM peut accéder en salle de récupération des bagages accompagné d'un ou plusieurs enfants ;
- personnes qui viennent chercher des bagages ou des colis à l'arrivée pris en charge et accompagnés par la compagnie assistante ;
- personnes mentionnées à l'article 10 de l'arrêté préfectoral et ayant, pour des raisons professionnelles, besoin d'accéder à cette zone ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « visiteur » spécifique ZPNLA « ARV », dont la demande est réalisée en échange d'une pièce d'identité.

#### 1.3.2.2 ZPNLA Terrasses panoramiques

Personnes autorisées à pénétrer et à circuler sur les terrasses au-dessus des aérogares :

- les personnes titulaires d'un titre de circulation permettant d'accéder en Côté Piste de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry ;
- les personnes titulaires d'un TC « accompagné » (en présence de leur accompagnateur) délivré par le SPAFA ou la BGTA de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry, pour les personnes accédant en Côté Piste ;
- les personnes titulaires d'un titre bleu « accompagné » spécifique ZPNLA « TER », dont la demande est réalisée en présence de leur accompagnateur sur présentation d'une pièce d'identité.

#### **Mesure temporaire, valable uniquement pendant la durée du chantier Moxy :**

Cas particulier des terrasses au-dessus du bâtiment Central, limitées à la zone de chantier Moxy (R+4 du bâtiment central) :

Durant la période des travaux liés la réhabilitation de bâtiments en vue d'y implanter un hôtel Moxy sur le bâtiment central aux niveaux 3 à 5, les terrasses incluses dans la zone chantier ont un fonctionnement particulier.

Ces terrasses sont définies en annexe 1.3 des présentes mesures. Elles sont à l'intérieur de la zone délimitée par des barrières de type HERAS d'une hauteur minimale de 2m qui sont installées par l'exploitant d'aérodrome et leur étanchéité est contrôlée a minima deux fois par jour par un responsable du chantier, avant le début des interventions et en fin d'activité. Tous les accès à cette zone en dehors de celui prévu ci-dessous sont supprimés ou gérés par l'exploitant d'aérodrome pour des questions de sécurité et d'accès à la toiture.

Tout incident devra faire l'objet d'un signalement sans délai auprès du responsable d'exploitation de l'exploitant d'aéroport et devra être corrigé.

L'accès à cette partie des terrasses se fait par un portillon tourniquet installé en bas de la tour d'escalier permettant l'accès à cette terrasse en R+4. Le système de contrôle d'accès doit permettre un accès unique sur les seuls horaires autorisés, et doit avoir une traçabilité accessible et un système d'activation/désactivation des badges à distances pour la gestion des badges perdus et volés. La gestion de ces accès est sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome.

En sus des personnes, listées ci-dessus, normalement autorisées à pénétrer et à circuler sur les terrasses au-dessus des aérogares, non classés en CP, les personnes titulaires d'un badge chantier délivré par la société gestionnaire du chantier sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome, y sont également autorisés.

### 1.3.2.3 ZPNLA Fret

Dans la suite de ce paragraphe, le terme « gestionnaire fret » signifie : société ou organisme gestionnaire de locaux situés sur la zone de fret de l'aérodrome, ou société sous-traitant de l'exploitant d'aérodrome devant pénétrer pour motif professionnel, détenteur d'une autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome.

Personnes autorisées à pénétrer et à circuler dans la ZPNLA fret :

- personnes titulaires d'un titre de circulation permettant d'accéder en Côté Piste de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry ;
- personnels des gestionnaires fret ou intervenants pour leur compte, devant, pour des raisons professionnelles, accéder à la ZPNLA Fret. Ces personnes sont titulaires d'un titre bleu « FRE » ;
- personnes titulaires d'un titre de circulation A « accompagné » de couleur verte (en présence de leur accompagnateur) délivrés par le SPAFA ou la BGTA de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry, pour les personnes accédant en Côté Piste par le PARIF 17 ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « accompagné » spécifique ZPNLA Fret « FRE » remis par chaque gestionnaire fret, dont la demande est réalisée en présence de leur accompagnateur sur présentation d'une pièce d'identité ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « visiteur » spécifique ZPNLA Fret « FRE » remis par chaque gestionnaire fret, dont la demande est réalisée en échange d'une pièce d'identité.

Véhicules autorisés à pénétrer et à circuler dans la ZPNLA fret :

- véhicules possédant une autorisation d'accès en Côté Piste de l'aérodrome de Lyon Saint Exupéry, (dont l'autorisation d'accès est apposée sur le pare-brise) ;
- véhicules de société des gestionnaires fret devant, pour des raisons professionnelles, accéder à la ZPNLA Fret. Ces véhicules sont équipés d'une autorisation d'accès spécifique apposée sur le pare-brise, remis par chaque gestionnaire fret, selon la procédure décrite au paragraphe suivant ;
- véhicules de manutention (tracmas, chariots à bagages) ;
- véhicules visiteurs transportant du fret, titulaires d'une autorisation d'accès visiteur, remis par chaque gestionnaire fret selon la procédure décrite ci-après ;
- Autres véhicules autorisés ponctuellement par les SCE.

Procédure, spécifique à la ZPNLA Fret, de délivrance des laissez-passer véhicule :

Un gestionnaire fret peut autoriser l'accès d'un véhicule à la ZPNLA si ce véhicule ne possède pas l'autorisation valable pour le CP de l'aérodrome. Cette autorisation spécifique peut être permanente pour des véhicules du gestionnaire fret, ou temporaire pour des véhicules visiteurs n'intervenant que ponctuellement dans la ZPNLA. L'autorisation comporte : la raison sociale du gestionnaire fret à l'origine de l'autorisation, l'immatriculation du véhicule et la durée de validité. Cette autorisation est apposée de façon visible derrière le pare-brise du véhicule pendant tout son séjour dans la ZPNLA. L'accès du véhicule à la ZPNLA correspond à une nécessité professionnelle. Chaque gestionnaire fret assure la traçabilité des autorisations qu'il délivre.

Règles de circulation : la vitesse est limitée à 30km/h.

Règles de stationnement : Le stationnement n'est autorisé que sur les postes de stationnement prévus et matérialisés comme tels, pour une durée limitée à 24 heures et hors véhicules de manutention.

Accès à la ZPNLA : les personnes peuvent accéder à la ZPNLA, soit par les portails 15 ou 17 (ouvrable par lecteur de titre de circulation rouge ou orange ou de titre bleu FRE), soit par le PARIF 17 en provenance du CP, soit par les locaux de la barre de fret, sous le contrôle des gestionnaires fret correspondants.

Protection de la clôture avec le CP :

Les gestionnaires fret n'entreposent pas de colis ou d'objets, ni réalisent des infrastructures à moins de deux mètres de la clôture, afin de ne pas faciliter son franchissement.

#### 1.3.2.4 ZPNLA dépôt pétrolier

Les personnes autorisées à circuler dans cette ZPNLA sont les personnels des groupements autorisés par l'exploitant d'aérodrome à exploiter le dépôt, ou les personnes accompagnées par un agent de ces groupements.

Ces personnes arborent l'un des titres suivant :

- titre de circulation aéroportuaire rouge ou orange valable en CP de l'aérodrome ;
- titre bleu permanent « DEP » ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « accompagné » spécifique ZPNLA « DEP » remis par le gestionnaire du dépôt, dont la demande est réalisée en présence de leur accompagnateur sur présentation d'une pièce d'identité ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « visiteur » spécifique ZPNLA « DEP » remis par le gestionnaire du dépôt, dont la demande est réalisée en échange d'une pièce d'identité.

Les véhicules autorisés à circuler et stationner dans cette ZPNLA sont les véhicules des employés des groupements autorisés par l'exploitant d'aérodrome à exploiter le dépôt, ainsi que les véhicules de livraison et de distribution de carburant.

#### 1.3.2.5 ZPNLA Centrale thermoélectrique

Les personnes autorisées à circuler dans cette ZPNLA sont les personnels travaillant à la centrale thermoélectrique ou les personnes accompagnées par un tel agent.

Ces personnes arborent l'un des titres suivant :

- titre de circulation aéroportuaire rouge ou saumon valable en CP de l'aérodrome ;
- titre bleu permanent « ENE » ;
- personnes titulaires d'un titre bleu visiteur accompagné spécifique ZPNLA Centrale thermoélectrique « ENE » remis par le gestionnaire de la Centrale thermoélectrique, dont la demande est réalisée en présence de leur accompagnateur sur présentation d'une pièce d'identité ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « visiteur » spécifique ZPNLA Centrale thermoélectrique « ENE » remis par le gestionnaire de la Centrale thermoélectrique, dont la demande est réalisée en échange d'une pièce d'identité.

Les véhicules autorisés à circuler et stationner dans cette ZPNLA sont :

- les véhicules de l'exploitant d'aérodrome ;
- les véhicules des employés de la centrale thermoélectrique ;
- les véhicules visiteurs.

#### 1.3.2.6 ZPNLA Galerie Technique

Les personnes autorisées à circuler dans cette ZPNLA sont les personnels arborant l'un des titres suivant :

- titre de circulation aéroportuaire rouge ou orange valable en CP de l'aérodrome ;
- titre bleu permanent « GAL » ;
- personnes titulaires d'un titre bleu accompagné spécifique ZPNLA Galerie Technique « GAL » remis par l'exploitant d'aérodrome, dont la demande est réalisée en présence de leur accompagnateur sur présentation d'une pièce d'identité ;
- personnes titulaires d'un titre bleu « visiteur » spécifique ZPNLA Galerie Technique « GAL » remis par l'exploitant d'aérodrome, dont la demande est réalisée en échange d'une pièce d'identité.

#### 1.3.2.7 ZPNLA Salon d'honneur

Les personnes autorisées à circuler dans cette ZPNLA sont les personnes autorisées par l'exploitant d'aérodrome.

Pour toute manifestation exceptionnelle dans ce salon d'honneur, l'exploitant d'aérodrome doit préalablement informer le SPAFA.

### 1.3.3 Conditions de délivrance, de port et de restitution des titres de circulation de la ZPNLA du SNA-CE

#### 1.3.3.1 Préambule

La ZPNLA du SNA-CE comprend :

- le bâtiment technique de la navigation aérienne, au sein duquel il existe des salles considérées comme « opérationnelles » : tour de contrôle, salle de contrôle d'approche et salles techniques.
- ainsi que la zone de parking entre le portail 2 et le portail 2bis.

#### Personnes autorisées :

Les personnes autorisées à circuler dans le bâtiment technique sont les personnels de l'aviation civile, de la GTA, des prestataires du SNA-CE et, les personnes accompagnées par un tel agent ou les personnels travaillant pour le service de la navigation aérienne.

Les personnes circulant dans cette ZPNLA (à l'exception des services de secours extérieurs à l'aérodrome) doivent arborer l'un des titres suivant et être autorisées par le chef du SNA-CE à s'y trouver :

- titre de circulation aéroportuaire rouge ou saumon valable en CP de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry, comportant la mention « NAV » ;
- titre de circulation aéroportuaire rouge ou saumon valable sur un aérodrome du territoire national accompagné d'une autorisation spéciale locale nominative du SNA-CE ;
- titre bleu permanent avec photo nominative, comportant au moins l'une des mentions « NAV », « LYS TWR » ou « SNA CE »;
- titre bleu « visiteur », comportant au moins l'une des mentions « NAV », « LYS TWR » ou « SNA-CE », et la lettre V ;
- titre bleu « accompagné », comportant au moins l'une des mentions « NAV », « LYS TWR » ou « SNA-CE », et la lettre A.

#### Véhicules autorisés :

Véhicules autorisés à stationner : véhicules des services, des personnels travaillant pour l'aviation civile, et tout véhicule autorisé par le chef du SNA-CE.

En application de l'arrêté du 26 novembre 2007 définissant les installations en Côté Ville soumises à détention d'une habilitation et d'un titre de circulation, et de la circulaire n°081020 du 11 juin 2008 relative aux badges d'accès aux installations de la navigation aérienne de la DGAC, la procédure à respecter pour la délivrance des titres de cette ZPNLA et des habilitations est décrite ci-après. En complément, des dispositions sont contenues dans les procédures internes du SNA-CE.

#### 1.3.3.2 Titre bleu permanent

Les titres permanents sont fabriqués et remis à leur bénéficiaire après la délivrance de l'habilitation et sur présentation d'une pièce d'identité.

La durée de validité des titres « permanents » est de 3 ans maximum (dans les limites du contrat de travail du demandeur).

Le titulaire d'un tel titre est tenu :

- de porter son badge en permanence de façon visible ;
- de ne circuler que dans la limite des autorisations associées à son badge ;
- de ne le transférer en aucun cas à un tiers ;
- de signaler dans les plus brefs délais la perte ou le vol dudit badge à l'organisme lui ayant remis ;
- de restituer le badge dans les meilleurs délais à l'organisme lui ayant remis, en cas de cessation de l'activité ou suspension de son habilitation ;
- en cas de prise en charge d'un titulaire porteur d'un titre accompagné, d'assurer une présence constante auprès de celui-ci ou de signaler immédiatement toute impossibilité à un correspondant sûreté du SNA-CE ou, en cas d'absence, au responsable de permanence opérationnel du SNA-CE ;



- de réagir de manière appropriée en cas de manquement aux obligations de sûreté.

### 1.3.3.3 Titres bleu non permanents

Les titres « visiteur » non accompagnés sont remis par le SNA-CE, après demande auprès de la BGTA d'une vérification d'antécédents, en cas d'absence d'habilitation valide.

Le titulaire d'un tel titre n'est pas tenu d'être accompagné. Il rend son titre quotidiennement au service qui lui a remis et ne peut pas utiliser ce type de titre plus de 6 jours cumulés ou 21 pour les élèves fonctionnaires de l'ENAC, par période de 3 mois.

Les titres « accompagnés » sont remis directement par le SNA-CE.

Le titulaire est tenu de ne se déplacer en permanence qu'avec l'une des personnes désignée, titulaire d'un titre permanent. Il rend son titre quotidiennement au service qui lui a remis et ne peut pas utiliser ce type de titre plus de 6 jours consécutifs.

## **1.4 CHAPITRE IV : ACCES ET CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE PISTE**

### **1.4.1 Liste des points de passage entre le CV et le CP (communs, restreints, privatifs et de secours, permettant de passer de CV à CP)**

Le nombre de points de passage communs ou privatifs entre le CV et le CP est limité au minimum nécessaire.

La liste des accès autorisés est la suivante :

- la liste des accès communs figurant en annexe.
- la liste des issues de secours en limite CV/CP figurant en annexe.

La liste des accès privatifs et la liste des accès restreints gérés par l'exploitant d'aérodrome sont publiées dans les annexes des mesures d'application à diffusion restreinte, diffusée aux seules personnes ou sociétés ayant besoin d'en connaître. Leur condition d'utilisation est fixée dans ces mêmes annexes.

Sauf les cas prévus où les issues de secours peuvent être utilisées par les personnels (munies de lecteur de titre), l'utilisation des issues de secours hors cas d'urgence est interdite.

Les programmes de sûreté de l'exploitant d'aérodrome ou des sociétés autorisées à gérer des accès privatifs décrivent précisément dans leur programme de sûreté les équipements installés et les moyens mis en œuvre permettant l'ouverture de ces accès et leur contrôle et leur surveillance (mode de fonctionnement, système anti intrusion, alarme, départ d'alarme, etc.), notamment s'il s'agit d'issues de secours, permettant le respect de la réglementation relative à la sûreté.

Toute modification dans ces listes (suppression, ajout, modification des équipements ou du mode de fonctionnement) est au préalable soumise à accord de la DSAC-Centre Est, après avis des autres services compétents de l'Etat. Lorsqu'un accès ne dispose plus des équipements matériels ou humains garantissant le respect de la réglementation lors de son utilisation, son gestionnaire le verrouille pour empêcher toute utilisation, sauf s'il s'agit d'une issue de secours. L'exploitant d'aérodrome prend toute mesure urgente pour contrôler l'accès.

### **1.4.2 Cheminements à respecter pour les personnels et les équipages en PCZSAR**

Les personnels ou les équipages circulant à pied en Côté Piste sont tenus d'emprunter les circuits piétons identifiés.

Les membres d'équipage ne peuvent accéder en Côté Piste que pour se rendre des installations terminales à l'aéronef pour les besoins d'un vol, et vice-versa. Ils peuvent également circuler, sans accompagnement, par des cheminements extérieurs, depuis et vers les locaux de préparation des vols de la compagnie aérienne ou de son sous-traitant d'assistance en escale si celle-ci en possède en PCZSAR. Ces cheminements sont matérialisés par des passages piétons spécifiques entre ces locaux, les accès à la PCZSAR prévus spécialement pour le personnel, les installations terminales et leur aéronef.

Les membres d'équipage sont tenus d'emprunter les mêmes cheminements que les passagers de leur vol, prévus à cet effet, pour leur sortie de la PCZSAR.

### **1.4.3 Règles communes à l'ensemble du Côté Piste**

A la demande express des Services de l'Etat (PAF ou GTA), les accès aux différentes zones de l'aéroport peuvent être utilisés à titre exceptionnel sans tenir compte des prescriptions édictées à l'arrêté de police ou aux mesures particulières.

### 1.4.3.1 Obtention et utilisation d'un titre permettant l'accès au Côté Piste

#### a/ Généralités

Les formulaires à utiliser en vue d'obtenir un titre temporaire ou accompagné sont disponibles auprès de l'exploitant d'aérodrome. La partie du formulaire à remplir par l'entreprise responsable de la demande est remplie par le responsable sûreté de l'entreprise (ou par un correspondant sûreté qu'il aura désigné). Cette entreprise aura préalablement rédigé et mis en œuvre un programme de sûreté et d'assurance qualité portant sur les tâches de sûreté à effectuer.

#### Cas particulier des TCA communs Lyon Saint-Exupéry et Lyon Bron (valable au maximum jusqu'au 31 mars 2022):

Un TCA commun aux aérodromes de Lyon Saint-Exupéry et Lyon-Bron (référéncé LYON sur le titre) peut être utilisé par les agents exerçant une activité sur les mêmes secteurs de sûreté et fonctionnels sur les 2 aérodromes. Dans le cas contraire, deux TCA seront délivrés (un par aérodrome).

#### Fin de validité d'un titre de circulation aéroportuaire :

Les situations suivantes sont considérées comme mettant fin à la validité d'un titre de circulation aéroportuaire :

- l'habilitation est retirée au titulaire du titre ; ou
- la date de fin de validité du titre est atteinte ; ou
- le titulaire du titre n'exerce plus l'activité pour laquelle le titre lui a été délivré.

#### b/ Obligations de la personne morale

En application et en complément des articles 1-2-3-2, 1-2-5-2 et 1-2-5-4 de l'AIM modifié du 11/09/2013, une entreprise ou un organisme exerçant une activité en CP est tenu de :

- établir et tenir à jour le tableau des catégories d'emplois qu'il génère, des secteurs de sûreté et fonctionnels nécessaires pour la réalisation de l'activité correspondante ;
- ne demander un titre que s'il a l'assurance que celui-ci sera utilisé à des fins professionnelles dans tous les secteurs pour lesquels le titre est demandé ;
- effectuer cette demande par l'intermédiaire d'un correspondant ou d'un responsable sûreté. Celui-ci aura préalablement suivi une formation, au moins équivalente à la formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998 depuis moins de 3 ans ;
- établir et mettre à jour sa liste des personnes habilitées à faire des demandes de titre de circulation aéroportuaire. Cette liste des CORSUR comprend le responsable et les correspondants sûreté. Elle doit être transmise à chaque mise à jour à l'exploitant d'aérodrome ;
- dispenser aux personnes agissant pour son compte et pour lesquelles il formule une demande de titre de circulation aéroportuaire, la formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998 ou un équivalent dûment autorisé par les SCE locaux ;
- formuler 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 ne sont plus justifiés ;
- délivrer une attestation à la personne qui restitue son titre ;
- déclarer à l'exploitant d'aérodrome et au SPAF, toutes évolutions impliquant la fin de validité d'un titre ou la modification des secteurs nécessaires pour les personnes agissant pour son compte, dès leur effectivité ;
- restituer le titre à l'exploitant d'aérodrome le jour où le titre lui a été rendu (le cachet de la poste faisant foi en cas d'envoi postal) ;
- déclarer à l'exploitant d'aérodrome la perte ou le vol d'un titre dès que son titulaire l'en a informé
- déclarer à l'exploitant d'aérodrome l'absence de restitution d'un TCA annulé dont la date de validité du facial l'est encore ;
- mettre en œuvre les procédures d'accès au CP et d'inspection filtrage aux accès dont il assure l'exploitation. Il s'assure notamment que toute personne qu'il laisserait pénétrer en Côté Piste est bien détentrice d'un titre valide ;
- ne pas provoquer l'utilisation d'un accès non autorisé ;

- s'assurer de la fermeture effective d'un accès au CP et, des portes et guillotines d'exploitation permettant l'accès direct en piste à l'issue de sa période d'utilisation.

#### **c/ Obligations de la personne physique**

Les obligations de la personne physique titulaire d'un titre valide en CP, sont définies entre autres aux articles 1-2-2-4, 1-2-3-3 et 1-2-5-5 de l'AIM modifié du 11/09/2013.

De plus, une personne détentrice d'un titre est tenue de :

- ne pas provoquer l'utilisation d'un accès non autorisé ;
- s'assurer de la fermeture effective d'un accès au CP et, des portes et guillotines d'exploitation permettant l'accès direct en piste à l'issue de sa période d'utilisation ;
- s'assurer de la fermeture effective d'un accès CP vers CP à l'issue de sa période d'utilisation ;
- signaler, à l'entité responsable de la demande ou, si ce n'est pas possible, à l'exploitant d'aérodrome ou son sous-traitant, le vol ou la perte de son titre le jour de la prise de connaissance de l'évènement ;
- restituer son titre à l'entité responsable de la demande ou, si ce n'est pas possible, à l'exploitant d'aérodrome, au plus tard le jour où l'un des évènements décrits ci-après se produit :
  - son habilitation lui est retirée ; ou
  - la date de fin de validité du titre est atteinte ; ou
  - elle n'exerce plus l'activité pour laquelle le titre lui a été délivré.

#### **d/ Cas particulier du personnel en situation de cessation d'activité prévisible**

Dans les 2 cas suivants :

- une personne cesse temporairement son activité de manière prévisible (arrêt maladie anticipé, congé maternité, congé annuel, formation) et la durée probable de l'absence est supérieure à 2 mois.
- une personne est employée dans le cadre d'un contrat de travail à durée déterminée sachant que cette personne peut bénéficier de la procédure classique d'obtention et d'utilisation d'un titre sans restriction de durée liée à la fin de son CDD. A la fin du CDD, un autre contrat de travail n'a pas été formalisé et signé à l'issue de la dernière vacation du contrat.

La personne physique est tenue de restituer son titre à son employeur à la fin de sa dernière vacation. L'entreprise ou l'organisme exerçant une activité en CP concerné est tenu de mettre le titre retourné dans un coffre fermé, placé sous sa responsabilité (un registre du coffre, faisant apparaître les mouvements des titres est créé et tenu à jour ; il peut être contrôlé par les SCE locaux). Dans le cas où le titre ne serait pas restitué par l'employé à la fin de sa dernière vacation, le titre fait immédiatement l'objet d'une réclamation au personnel par l'employeur, par courrier avec accusé réception, dans les mêmes conditions que tout autre titre en fin de validité.

#### **e/ Règles relatives à l'utilisation du système de traitement informatisé des titres de circulation et des habilitations**

Sauf cas particulier validé par les SCE, le nombre maximum de correspondants sûreté disposant d'un portail STITCH créé par l'exploitant d'aérodrome et habilités à transmettre les demandes de TCA est fixé à :

- 3 par organisme, dont le nombre de titulaires de titre de circulation non accompagné est inférieur à 50, ou ;
- 5 par organisme, dans le cas contraire.

Les personnes disposant d'un accès au portail ou à l'interface d'administration du STITCH ne communiquent en aucun cas leurs identifiants personnels et signalent toute utilisation frauduleuse de leurs identifiants aux services compétents de l'Etat et à l'exploitant d'aérodrome.

**f/ Informations aux SCE du recours à du personnel sous contrat  
intérimaire**

Toute entité possédant une autorisation d'activité en CP est tenue de tenir à jour la liste des entreprises de travail temporaire auxquelles elle a recours, et de la tenir à disposition des services compétents de l'Etat.

### 1.4.3.2 Règles relative à la gestion des TCA du personnel intérimaire

#### a/ Préambule

Cet article concerne la gestion des TCA des acteurs de l'emploi de personnel intérimaire pour l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. Plusieurs procédures donnant la possibilité d'obtenir un titre de circulation aéroportuaire valide pour le CP s'offrent à ces entreprises de travail temporaires (ETT), elles sont listées ci-après.

#### Définitions :

Un **ordre de mission** correspond au contrat passé entre l'ETT et le personnel intérimaire relatif à une mission donnée, pour un donneur d'ordre précis, pour une période donnée. L'ETT qui remet un ordre de mission à son employé en assure sa traçabilité.

Une **lettre de mission** correspond au support mis à disposition par le demandeur du titre de circulation aéroportuaire et décrivant l'ensemble des mentions obligatoires permettant à l'intérimaire de justifier sa présence dans la zone considérée.

#### Formations :

La société qui fait appel au service d'une ETT s'assure que les personnels ainsi recrutés possèdent la formation professionnelle adaptée aux missions qui lui sont confiées, notamment en matière de sûreté et de sécurité en piste.

#### b/ Prise en charge de la demande de TCA

##### **Demande de TCA prise en charge par l'entreprise donneuse d'ordre**

L'entreprise donneuse d'ordre possédant une autorisation d'activité en CP délivrée par l'exploitant d'aérodrome a la possibilité de faire appel à un personnel intérimaire. A l'exception du cas prévu ci-dessous, l'entreprise donneuse d'ordre est responsable de la demande de titre de circulation aéroportuaire.

##### **Demande de TCA prise en charge par l'ETT**

Une ETT peut demander que des titres de circulation soient établis au nom de leur entreprise et non au nom de la société auprès de laquelle l'agent est détaché.

Seules les ETT ayant une autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome et dont les bureaux sont ouverts au moins durant 2 vacations par semaine (une permanence téléphonique les jours ouvrés doit, en complément, être tenue) peuvent soumettre une demande de prise en charge de la gestion des TCA à la DSAC. Les ETT pour lesquelles la demande a été validée figurent dans l'annexe 5.0 : « ETT autorisées à prendre en charge les demandes de TCA », et seules les ETT figurant dans cette liste peuvent demander des titres de circulation auprès du service sûreté d'Aéroports de Lyon.

La demande soumise à la DSAC doit comporter les éléments suivants :

- désigner un responsable sûreté ;
- établir et tenir à jour un programme de sûreté et un programme d'assurance qualité en tant que société utilisatrice du CP, ainsi qu'une procédure de gestion des titres de circulation (délivrance, suivi, remise). Doivent y figurer :
  1. la raison sociale ;
  2. les coordonnées de l'entreprise (adresse) ;
  3. les coordonnées du responsable sûreté (numéro de téléphone, mail) ;
  4. la date de fin de validité d'autorisation d'activité en CP ;
  5. l'adresse ainsi que les jours et horaires de permanence d'ouverture de l'agence ;
  6. les noms et coordonnées du responsable sûreté ;
  7. un descriptif des missions réalisées ;

8. un tableau d'affectation des secteurs sûreté et fonctionnels en fonction des missions réalisées ;

Tout changement relatif à l'une des informations obligatoires doit être signalé à la DSAC-CE sans délai afin que la liste des ETT autorisées à prendre en charge les demandes de TCA soit tenue à jour par la DSAC-CE. Toute mise à jour du tableau d'attribution des secteurs fonctionnels et sûreté doit faire l'objet d'une approbation formalisée de la DSAC-CE pour pouvoir être considérée comme effective.

#### **c/ Ordre de mission d'une durée inférieure à 9 mois**

Ces procédures donnent la possibilité aux ETT d'obtenir un titre de circulation aéroportuaire valide pour le CP d'une durée de validité de **9 mois maximum** (cette durée peut être diminuée par le SPAFA Lyon Saint-Exupéry, en fonction de l'enquête administrative).

#### **Fonctionnement du TCA « ETT »**

Dans le cas d'une demande de TCA prise en charge par l'ETT, tout employé d'une ETT nécessitant de se rendre en CP dans le cadre de ses fonctions, et dont l'ordre de mission est d'une durée inférieure à 9 mois dispose d'un TCA comportant la mention « ETT » en lieu et place des secteurs fonctionnels et sûreté.

Dans le cas d'un TCA « ETT » dont la demande a été prise en charge par l'entreprise donneuse d'ordre, le TCA comporte des secteurs fonctionnels et sûreté.

#### **Secteurs autorisés - cas de la demande prise en charge par les ETT**

Le titre de circulation aéroportuaire d'un personnel intérimaire mentionne le code « ETT » dans l'une des cases correspondantes théoriquement à un secteur fonctionnel et est de couleur orange.

C'est la lettre de mission utilisée au moment considéré qui précise, en complément du titre de circulation aéroportuaire, les secteurs autorisés. Ainsi, chaque employé disposant d'un TCA « ETT » est en possession d'une lettre de mission délivrée selon les cas par l'entreprise donneuse d'ordre ou l'ETT (cf. catégories ci-après). Cette lettre de mission, en même temps que le TCA, doit pouvoir être présentée durant toute la période d'activité en CP et pourra être demandée à tout instant aux fins de contrôle.

#### **Délivrance du TCA - cas de la demande prise en charge par les ETT**

Le titre de circulation aéroportuaire ne sera remis que sur présentation d'un ordre de mission remis à l'intérimaire par son employeur dans le cadre de sa mission d'intérim.

La lettre de mission comporte les mentions suivantes :

1. nom de la société ETT pour laquelle l'agent est en contrat de travail ;
2. nom de l'entreprise qui fait appel à cette ETT pour recruter du personnel temporaire ;
3. nom et prénom de l'employé ;
4. fonction exercée par l'employé ;
5. date de début et de fin de contrat ;
6. secteur(s) autorisé(s) à cocher, les autres devant être rayés ;
7. autorisations d'emport d'articles prohibés si nécessaire ;
8. nom et prénom du responsable qui valide la lettre de mission ;
9. signature et cachet de l'entreprise ayant réalisé la demande (entreprise donneuse d'ordre ou ETT).

#### **Gestion des TCA « ETT » - cas de la demande prise en charge par les ETT**

Les conditions suivantes doivent être remplies :

- Un seul nom de société apparaît sur le titre de circulation : celui de l'ETT ;
- A chaque fin de contrat de travail, le titre est retourné par son titulaire à l'ETT titulaire qui le met dans un coffre fermé, placé sous sa responsabilité. Un registre du coffre, faisant apparaître les mouvements des titres est créé et tenu à jour. Il peut être contrôlé par les services compétents de l'Etat ;

- Les titres de circulation aéroportuaire non restitués en fin de mission ou en fin de validité font l'objet d'une réclamation au personnel intérimaire par l'ETT titulaire, par courrier, dans les mêmes conditions que tout autre titre de circulation aéroportuaire;
- Les lettres de mission ou équivalents sont retournées en fin de mission à l'ETT qui les a délivrés aux fins de traçabilité pour archivage pendant au moins 1 mois ;
- L'ETT communique, sur demande des services compétents de l'Etat, la liste des personnes affectées sur l'aéroport au début de chaque mission.

#### Gestion des TCA « ETT » - cas de la demande prise en charge par l'entreprise donneuse d'ordre

Les conditions suivantes doivent être remplies :

- Un seul nom de société apparaît sur le titre de circulation : celui de l'entreprise donneuse d'ordre;
- A chaque fin de contrat de travail, le titre de circulation est retourné par son titulaire à l'entreprise donneuse d'ordre qui le met dans un coffre fermé, placé sous sa responsabilité. Un registre du coffre, faisant apparaître les mouvements des titres de circulation est créé et tenu à jour. Il peut être contrôlé par les services compétents de l'Etat ;
- Les titres de circulation aéroportuaire non restitués en fin de mission ou en fin de validité font l'objet d'une réclamation au personnel intérimaire par l'entreprise donneuse d'ordre, par courrier, dans les mêmes conditions que tout autre titre de circulation aéroportuaire.

Nota : dans le cas d'un TCA « ETT » dont la demande a été prise en charge par l'entreprise donneuse d'ordre, quelle que soit sa durée de validité, le TCA comporte des secteurs fonctionnels et sûreté. Ainsi, aucune lettre de mission n'est à présenter pour justifier de la présence du personnel en CP lors de contrôles.

#### **d/ Ordre de mission d'une durée supérieure à 9 mois : TCA avec secteurs fonctionnels et sûreté**

Dans le cadre d'un ordre de mission dont la durée est supérieure à 9 mois, deux configurations de demande des TCA sont possibles :

- l'entreprise donneuse d'ordre réalise la demande de TCA avec secteurs pour son compte ;
- l'ETT (à condition de posséder une autorisation d'activité délivrée par l'exploitant d'aérodrome) réalise la demande de TCA avec secteurs pour son compte. Pour les modalités, se référer au point « Demande de TCA prise en charge par l'ETT » ci-dessus.

Dans les deux cas, le TCA faisant l'objet de la demande comporte des secteurs fonctionnels et sûreté, ainsi aucune lettre de mission n'est à présenter pour justifier de la présence du personnel en CP lors de contrôles. Les modalités habituelles de gestion des TCA s'appliquent alors.

#### **e/ Fonctionnement du TCA pour la ZPNLA**

Les dispositifs précédemment énoncés s'appliquent pour les TCA spécifiques à la ZPNLA et donnent la possibilité d'obtenir un titre de circulation valide en ZPNLA d'une durée de validité de **18 mois maximum** (cette durée peut être diminuée par le SPAFA Lyon Saint-Exupéry, en fonction de l'enquête administrative).

#### **1.4.3.3 Entreprise sous-traitant d'une autre entreprise**

L'entreprise donneuse d'ordre possédant une autorisation d'activité en CP délivrée par l'exploitant d'aérodrome formule la demande de titres de circulation dans le cas d'un sous-traitant répondant à l'ensemble des critères définis ci-après :

- n'avoir aucun local dans l'emprise de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry et ;
- avoir une activité peu fréquente en CP (moins d'une présence par mois) ou dont la durée est inférieure à 1 an et ;
- ne pas faire partie des types d'entreprises soumises à un agrément ou à une approbation de leur programme de sûreté et ;



- être classé dans la catégorie des microentreprises, au sens du décret n° 2008-1354 du 18 décembre 2008 relatif aux critères permettant de déterminer la catégorie d'appartenance d'une entreprise pour les besoins de l'analyse statistique et économique.

Cette entreprise donneuse d'ordre respecte alors les conditions suivantes :

- les demandes sont faites avec le formulaire de demande de titre de circulation adéquat ;
- sur ce formulaire, apparaissent :
  - le nom de l'entreprise donneur d'ordre, suivi du symbole « / » puis du nom de l'entreprise sous-traitante (soit 2 noms en tout au maximum) ;
  - le nom du correspondant sûreté de l'entreprise donneur d'ordre avec son n° de téléphone ainsi que sa signature ;
  - le cachet de l'entreprise donneur d'ordre ;
- la durée de validité du titre de circulation est limitée à la durée de la mission en Côté Piste de l'entreprise sous-traitante ;
- les secteurs correspondent à la zone d'activité pour la mission.

En cas de manquement relatif à la gestion des titres, incombant aux personnes morales, c'est l'entreprise donneuse d'ordre qui est responsable.

Dans le cas d'un sous-traitant ne répondant pas aux critères définis précédemment, celui-ci peut formuler des demandes de titre au nom de son entreprise. Le donneur d'ordre vérifie que le contenu du programme de sûreté de son sous-traitant est conforme à ses attentes. Cette obligation est incluse au cahier des charges unissant le donneur d'ordre à son sous-traitant.

#### **1.4.3.4 Accompagnement d'une personne possédant déjà un titre de circulation sur l'aérodrome**

Une personne qui possède un titre de circulation non accompagné valable sur l'aérodrome et qui est amenée à accéder exceptionnellement à un secteur pour lequel son titre de circulation n'est pas valable, peut y accéder si les trois conditions suivantes sont remplies :

- un accompagnant, détenant un titre valable pour le secteur concerné, en fait au préalable la demande auprès du service de police compétent (SPAFA pour l'aérogare, GTA pour le reste du Côté Piste) ;
- cet accompagnant reste en permanence avec la personne accompagnée ;
- la personne accompagnée possède un titre permanent valide donnant accès au Côté Piste de l'aérodrome (titre rouge ou orange).

Ex : une personne désirant se rendre en salle de tri bagages et ne possédant qu'un titre orange (sans le secteur B) peut s'y rendre à condition d'être accompagnée par une personne qui en fait la demande à la GTA et dont le titre comporte ce secteur B.

#### **1.4.3.5 Visites de groupe**

Pour toutes les visites de groupe permettant aux participants dont le nombre est supérieur ou égale à 5 d'accéder au CP, un circuit type et les conditions détaillées sont validés en accord avec les services compétents de l'Etat. Ces conditions prévoient notamment un délai de prévenance de 7 jours minimum. La demande doit être réalisée au moyen du formulaire de demande spéciale de titre de circulation accompagné groupé accompagné en annexe de la liste nominative des personnes constituant le groupe. En dérogation aux conditions générales, les titres de circulation accompagnés peuvent être remis à un correspondant ou un délégué sûreté de l'entité demandeuse, contre remise d'une copie de pièce d'identité de l'ensemble des personnes contenues sur ladite liste nominative.

Ces points doivent figurer dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome.

La demande de titre de circulation « accompagné » groupé est réalisée auprès du service de la PAF ou de la GTA suivant le principe de la compétence des SCE sur le premier poste d'inspection filtrage utilisé par l'agent lors de son entrée en PCZSAR (secteur côté piste immédiatement emprunté à la sortie du PIF) :

- le SPAFA pour le PIF HFT2, PIF T2, PIF HF14 et PIF T1 ;
- la BGTA pour les PARIF, PIF 28E (Alpha) et PIF M.

## Règles particulières en PCZSAR

### 1.4.3.6 Titre de circulation non accompagné

#### a/ Modalités de délivrance des titres de circulation aéroportuaires permanents longue durée (rouge, orange ou jaune)

- En application de l'article D-3-I-T de l'AIM du 11/09/2013 modifié, dans les cas où la personne qui deviendra titulaire du titre est un ressortissant étranger résidant depuis moins de 5 ans en France, l'employeur est tenu d'informer la personne qu'elle doit transmettre directement à la PAF un relevé des condamnations pénales délivré par les autorités du ou des Etats de résidence des cinq dernières années et portant sur cette période (le cas échéant accompagné de sa traduction certifiée en langue française) ;
- Le correspondant sûreté de l'entreprise qui salarie cette personne ou le correspondant sûreté de l'entreprise donneur d'ordre (en cas d'appel à une entreprise sous-traitante comme prévu au 1.3.3.3) valide la demande dans le STITCH en s'assurant notamment que les motifs professionnels justifiant les secteurs demandés sont dûment complétés (la liste des secteurs demandés par l'entreprise devra faire l'objet d'un descriptif par métier ou catégorie de personnels inclus dans son programme de sûreté), en indiquant la fin de contrat éventuel. Il atteste également que l'agent a bien suivi la formation 11.2.6.2 du règlement (UE) 2015/1998;
- Lorsque le titre est établi, le demandeur le retire auprès du S.P.A.F. contre présentation d'un justificatif de son identité.

#### b/ Modalités de délivrance des titres de circulation temporaires (dégradé allant du jaune au rouge)

- L'imprimé de demande de titre de circulation temporaire est à retirer auprès de l'exploitant d'aérodrome ;
- Le demandeur renseigne le formulaire pour ce qui le concerne, le remet à son entreprise qui complète le formulaire en justifiant la nécessité d'activité sur la plateforme ;
- Le formulaire dûment complété et validé par une personne habilitée en tant que responsable, correspondant ou délégataire sûreté est ensuite retourné à l'exploitant d'aérodrome ou son sous-traitant **en double exemplaire**. Cette personne habilitée est tenue de s'assurer de la validité du titre de circulation aéroportuaire initial du demandeur ;
- Si la demande est validée, le titre est remis au demandeur par l'exploitant d'aérodrome ou son sous-traitant **en échange** d'une pièce d'identité (carte nationale d'identité, passeport ou permis de conduire français) et sur présentation du titre de circulation aéroportuaire initial valable ;
- A l'issue de son utilisation, l'utilisateur restitue son titre à l'exploitant d'aérodrome ou son sous-traitant.

### 1.4.3.7 Titre de circulation accompagné (titre vert / la personne ne possède pas de titre de circulation aéroportuaire permanent ou temporaire)

#### a/ Conditions de délivrance

L'autorisation d'accompagnement décrite ci-dessous est valable pour une durée de 24 heures au maximum renouvelable sous certaines conditions.

Une personne qui ne possède pas de titre de circulation peut entrer exceptionnellement en Côté Piste si elle remplit les deux conditions suivantes :

- posséder un titre de circulation « accompagné », délivré conformément à la procédure décrite au paragraphe suivant ;
- être accompagnée en permanence durant toute la durée de son séjour en CP par une personne détenant un titre de circulation valable pour le(s) secteur(s) concerné(s).

Sauf exception laissée à la discrétion du service compétent de l'Etat chargé de leur délivrance, un nouveau titre de circulation accompagné, pour un motif ou une mission déterminée, ne peut être demandé que dans la limite de cinq jours consécutifs suivant la première demande et ce sur une période de trente jours.

La demande de titre de circulation « accompagné » est réalisée auprès du service de la PAF ou de la GTA suivant le principe de la compétence des SCE sur le premier poste d'inspection filtrage utilisé par l'agent lors de son entrée en PCZSAR (secteur côté piste immédiatement emprunté à la sortie du PIF) :

- le SPAFA pour le PIF HFT2, PIF T2, PIF HF14 et PIF T1 ;
- la BGTA pour les PARIF, PIF 28E (Alpha) et PIF M.

- L'imprimé de demande de titre de circulation accompagné est à retirer auprès de l'exploitant d'aérodrome ;
- Le demandeur renseigne le formulaire pour ce qui le concerne, le remet à son entreprise qui le complète par l'intermédiaire d'une personne habilitée en tant que responsable, correspondant ou délégataire sûreté;
- La personne habilitée en tant que responsable, correspondant ou délégataire sûreté justifie la nécessité, pour la personne concernée, d'accéder en CP ;
- La personne habilitée en tant que responsable, correspondant ou délégataire sûreté désigne le ou les accompagnateurs ; dans le cas d'accompagnateurs multiples, il sera précisé pour chacun d'eux le créneau horaire prévisionnel où l'accompagnement est assuré ;
- Le formulaire dûment complété est ensuite retourné au service compétent de l'Etat correspondant, en double exemplaire, **au moins 24 heures avant la remise du titre** (ce délai peut être réduit dans le cadre de la procédure dite d'urgence justifiée par un besoin exceptionnel lié à une nécessité opérationnelle ayant une répercussion sur l'activité aéroportuaire de l'exploitant d'aérodrome, les compagnies aériennes et leurs sous-traitants – à contrario ce délai est de 7 jours minimum dans le cadre d'une demande groupée de plus de 5 personnes). Le formulaire doit être remis en présence de la personne habilitée et responsable de la demande ;
- Si la demande est validée, le titre est remis au demandeur, par ce service de l'Etat compétent, **en échange** de la présentation d'une pièce d'identité (carte nationale d'identité, passeport, carte de séjour ou permis de conduire français) ;
- A chaque passage au poste d'inspection filtrage, le demandeur sera invité à présenter sa pièce d'identité ainsi que l'un des 2 exemplaires du formulaire de demande de titre de circulation validé par le SCE concerné ;
- A l'issue de son utilisation, l'utilisateur restitue son titre au service compétent de l'Etat qui le lui a délivré, en présence de son accompagnateur ou l'accompagnateur lui-même.

#### **b/ Modalité complémentaire pour les stagiaires**

Le demandeur est tenu de présenter un document justifiant de sa convention de stage.

#### **c/ Nombre de personnes accompagnées par accompagnant**

Sauf cas des visites groupées décrites au point 1.4.3.5, toute personne titulaire d'un titre de circulation non accompagné et dûment autorisée à accompagner peut le faire uniquement selon l'une des conditions suivantes :

- Si sa principale tâche en CP est l'accompagnement, le nombre de personnes titulaires d'un titre de circulation accompagné sous sa responsabilité n'excède pas 8 personnes ;
- Dans le cas contraire, le nombre de personnes titulaires d'un titre de circulation accompagné sous sa responsabilité n'excède pas 2 personnes.

#### **d/ Cas particulier du personnel navigant**

En dehors du cadre de l'exploitation d'un vol, le certificat de membre d'équipage biométrique vaut titre de circulation accompagné dès lors que le personnel navigant reste accompagné par une personne dûment autorisée.

### **1.4.3.8 Règles d'utilisation du poste de contrôle d'accès et d'inspection filtrage**

Les accès au CP ainsi que les catégories de personnes autorisées à passer à chaque accès, que ce soit en entrée ou en sortie, sont précisés en annexe.

En complément des données figurant en annexe, un personnel navigant, accédant en CP pour les besoins d'un vol, peut passer par les accès suivants:

- pour un vol Schengen uniquement, non soumis à un contrôle transfrontière : le PIF Alpha, le HF T2, le PIF T2, le PIF Personnels et Marchandises T1 ainsi que l'ensemble des PARIF ;
- pour un vol Non Schengen ou vol Schengen soumis à un contrôle transfrontière: le PIF T2, le HF T2, le PIF G et, le PIF Personnels et Marchandises T1. Dans le cadre d'un départ à partir du satellite du T1, sur accompagnement d'un assistant en escale, le PARIF 24 peut également être utilisé. Dans tous les cas, le personnel navigant doit se soumettre impérativement au contrôle transfrontière avant de rejoindre son vol en passant par une ligne frontière ouverte ou en contactant le poste de police.

#### **1.4.3.9 Passage d'articles prohibés autorisés à l'emport (APAE) en PCZSAR**

Les articles prohibés pour s'acquitter de tâches essentielles au fonctionnement des installations aéroportuaires ou de l'aéronef ou pour assurer des fonctions en vol peuvent être introduits en PCZSAR, y compris les APAE, transportés par les personnes ou à bord des véhicules sous réserve du respect des conditions suivantes :

- chaque entreprise dépose une liste, par fonctions, des articles prohibés autorisés à pénétrer en PCZSAR auprès de l'exploitant d'aérodrome (voir annexe) ;
- chaque entreprise signale à l'exploitant d'aérodrome tout changement de fonction d'une personne titulaire d'une autorisation individuelle d'emport d'articles prohibés (AEAP) entraînant la modification ou le retrait de ladite autorisation ;
- les personnels transportant des articles figurant sur ces listes doivent les déclarer lors de leur accès en PCZSAR ;
- les procédures de contrôle des APAE figurent dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome ;
- en PCZSAR, les APAE restent sous surveillance permanente de la personne autorisée à les transporter ou sont mis en sécurité de façon à rester inaccessible à toute autre personne ne possédant pas ladite autorisation.

Une disposition supplémentaire est contenue dans une mesure d'application séparée, à diffusion restreinte.

#### 1.4.3.10 Personnes exemptées d'inspection filtrage en entrée de PCZSAR

##### a/ Inspection filtrage unique des passagers, équipages et bagages de cabine (IFUPBC)

En complément de l'article 4.1.6 de l'AIM du 11/09/2013 modifié, les équipages, les passagers et leurs bagages de cabine en correspondance sur Lyon Saint-Exupéry des vols en provenance d'une zone d'un aérodrome où sont mises en œuvre les normes de base communes de sûreté de l'Union européenne ou d'un pays listé à l'appendice 4-B du règlement (UE) n°2015/1998 bénéficient de la procédure d'inspection filtrage unique.

Cette disposition s'applique exclusivement aux équipages, aux passagers et à leurs bagages de cabine des transporteurs aériens ayant formalisé leur adhésion expresse à ce dispositif auprès de l'exploitant d'aérodrome et amendé leur programme de sûreté de façon à ce que les procédures rédigées et appliquées incluent la réversibilité de cette mesure, sur un ou plusieurs vols concernés dans les cas suivants :

- notification du statut non sécurisé d'un vol à l'arrivée ;
- élévation du niveau de la menace sur un vol spécifique ou sur une destination ou une provenance spécifique sur une période déterminée ;
- information des autorités compétentes par la commission européenne concernant des défaillances graves susceptibles d'avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation civile dans la Communauté.

La réversibilité de cette disposition devra être possible à tout moment, sur instruction des autorités compétentes. Dans ce cas, les transporteurs aériens feront acheminer les équipages, les passagers et à leurs bagages de cabine concernés vers un poste d'inspection filtrage pour contrôle.

L'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer les services compétents de l'Etat de la liste de tous les transporteurs aériens susceptibles de débarquer des passagers directement via des salles d'embarquement. Les transporteurs aériens contenus sur cette liste sont tenus d'appliquer le dispositif IFUPBC dont les conditions sont présentées ci-dessus ou de signer la déclaration d'engagement équivalente auprès de la DSAC-CE.

L'exploitant d'aérodrome est tenu de prévoir pour chacune des aérogares un circuit ou une procédure permettant aux passagers à l'arrivée de sortir de PCZSAR sans être mis en contact avec des passagers au départ déjà inspectés/filtrés.

Ces transporteurs aériens sont tenus de faire acheminer par ces circuits leurs passagers sur décision des services compétents de l'état.

Ces transporteurs aériens sont tenus d'informer les services compétents de l'état de tout problème de sûreté à l'escale de provenance avant le débarquement des passagers.

##### b/ Autres cas d'exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès des personnes

Les autres cas d'exemption d'inspection filtrage ou d'inspection filtrage spéciale, et de contrôle d'accès sont publiés dans une mesure d'application séparée à diffusion restreinte, diffusée aux seules sociétés ou administrations ayant besoin d'en connaître.

#### 1.4.4 Lieux à usage exclusif (LUE)

##### 1.4.4.1 Obligations spécifiques aux lieux à usage exclusif (LUE)

Pour circuler dans les LUE désignés à l'arrêté préfectoral de police, il est nécessaire de détenir un titre valide et d'y accéder uniquement pour motif professionnel.

De plus, l'entreprise ou l'organisme qui exploite un LUE :

- respecte la procédure de délivrance du titre de circulation pour le lieu à usage exclusif stipulé dans son autorisation ;
- s'assure que la personne qui demande à bénéficier d'un titre de circulation pour le lieu à usage exclusif, justifie d'une activité dans son lieu à usage exclusif et possède l'habilitation visée au I de l'article L.6342-3 du Code des Transports ;
- ne remet le titre de circulation que sur présentation d'un document attestant l'identité de son bénéficiaire ;
- s'assure, avant de remettre un titre de circulation accompagné, que la personne justifie d'une activité dans son lieu à usage exclusif et désigne la personne chargée de l'accompagnement du bénéficiaire ;
- récupère le titre de circulation qu'il a délivré lorsque son titulaire ne justifie plus d'une activité dans son lieu à usage exclusif ou que ce titre est arrivé en fin de validité ;
- applique aux accès à ces lieux à usage exclusif les dispositions similaires en terme d'inspection filtrage à celles qui s'appliquent aux accès communs ;
- ne s'oppose pas et ne retarde pas l'accès à ces lieux aux services compétents de l'Etat ;
- établit et tient à jour la liste des personnes autorisées à accéder dans ces lieux ;
- en limite l'accès aux seules personnes autorisées ;
- garde pendant trois mois l'enregistrement des entrées des personnes ;
- met en œuvre un dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux en dehors des périodes d'utilisation opérationnelle ;
- procède, suite à toute intrusion, à une vérification de l'intégrité des fournitures, approvisionnements de bord, du courrier et matériel de transporteur aérien stockés dans ces lieux ;
- s'assure de la fermeture effective d'un accès au Côté Piste à l'issue de sa période d'utilisation.

##### 1.4.4.2 Modalités relatives à la délivrance des titres de circulation « secteur exclusif »

La procédure de délivrance des titres de circulation aéroportuaires de couleur jaune est identique à celle concernant les titres de circulation aéroportuaires rouges ou orange. Un titre de circulation aéroportuaire jaune ne permet à son titulaire que de circuler à l'intérieur du secteur à usage exclusif pour lequel celui-ci lui a été délivré.

#### **1.4.4.3 Modalités relatives à la délivrance des titres de circulation « secteur exclusif accompagné »**

Les personnes accédant occasionnellement dans un lieu à usage exclusif du CP et ne possédant pas de titre d'accès valide pour cette zone peuvent obtenir un titre de circulation « accompagné secteur exclusif », de couleur jaune, auprès de l'organisme gestionnaire du secteur à usage exclusif. Ce titre est valable uniquement dans le lieu à usage exclusif pour lequel il a été délivré. La procédure à suivre pour obtenir un tel titre est la suivante :

- le correspondant sûreté de l'organisme gestionnaire du lieu à usage exclusif remplit une demande de titre d'accès « accompagné secteur exclusif » qu'il adresse à la BGTA. (Cette demande contient l'identité de la personne accompagnante et une copie d'une pièce d'identité du visiteur) ;
- la BGTA adresse sa réponse à l'organisme demandeur ;
- l'organisme demandeur archive l'accord de la GTA (pendant 3 mois), délivre le titre « accompagné secteur exclusif » contre une pièce d'identité, s'assure que la personne est accompagnée en permanence par l'accompagnateur désigné et récupère le titre à l'issue de la période d'utilisation du titre par le visiteur.

## 1.5 CHAPITRE V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE

### 1.5.1 Conditions d'accès des véhicules en Côté Piste

#### 1.5.1.1 Véhicules autorisés

Seuls peuvent être autorisés à pénétrer et à circuler Côté Piste de l'aérodrome, les véhicules :

- des services de l'État exerçant leur activité sur l'aérodrome (services de l'aviation civile et de Météo-France, gendarmerie des transports aériens (GTA), police aux frontières (PAF), douanes) et les véhicules accompagnés par ceux-ci ;
- de l'exploitant de l'aérodrome ;
- des compagnies aériennes et des autres entreprises exerçant une activité sur l'aérodrome ;
- des agriculteurs autorisés à exploiter des parcelles sur l'aérodrome ;
- des entreprises travaillant temporairement sur la plate-forme (*chantiers, ambulances...*) auxquelles sont accordées des autorisations pour la durée nécessaire.

La pénétration et le stationnement de ces véhicules en CP sont justifiés par une nécessité professionnelle.

#### 1.5.1.2 Autorisations d'accès et identification des véhicules

##### a/ Différents cas d'autorisation

Les véhicules autorisés en permanence à circuler en Côté Piste sont munis d'un laissez-passer véhicule (LPV) permanent.

Les véhicules pénétrant en CP pour travailler sur un chantier limité dans le temps et ceux pénétrant occasionnellement en Côté Piste sont munis d'un laissez-passer véhicule visiteur délivrée par la GTA.

D'autres véhicules peuvent exceptionnellement pénétrer en Côté Piste lorsque l'urgence ou le caractère spécifique de la mission l'impose. Dans une telle situation, ces véhicules sont accompagnés par des services de l'Etat chargés de la police ou de la douane sur l'aérodrome et dispensés de l'autorisation décrite ci-dessous.

La délivrance d'une autorisation d'accès pour un véhicule ne dispense pas son conducteur d'être titulaire d'une autorisation de conduite en côté piste.

Les véhicules autorisés en permanence à circuler en Côté Piste disposent alors d'un laissez-passer véhicule électronique permanent, utilisable en mode nominal, et d'une contremarque autocollante, utilisable en mode dégradé. Ce dernier élément est fixé sur une partie extérieure du véhicule afin d'être entièrement visible.

##### b/ Identification des véhicules

Les véhicules accédant en CP comportent un identifiant de la société utilisatrice ou de l'artisan voire de la société de location, de chaque côté, d'une taille suffisante pour être reconnaissable à distance, la taille des caractères ne sera pas inférieure à 10 centimètres.

### 1.5.2 Laissez-passer véhicule (LPV) permanent

#### 1.5.2.1 Conditions et modalités de délivrance - Généralités

Les organismes désirant circuler avec un véhicule en CP de façon régulière en font la demande auprès de l'exploitant d'aérodrome, en utilisant le formulaire fourni par l'exploitant d'aérodrome et en suivant la procédure suivante :

- le demandeur remplit un formulaire par véhicule qu'il remet à l'exploitant d'aérodrome. Ce formulaire est cosigné par le donneur d'ordre si le demandeur est sous-traitant d'un organisme implanté sur l'aérodrome ;
- la demande est ensuite validée par l'exploitant d'aérodrome puis les services de l'Etat. L'exploitant d'aérodrome procède alors à la fabrication de l'autorisation d'accès qu'il remet au demandeur.



Les principes énumérés au point « 1.4. 3.3 - Entreprise sous-traitant d'une autre entreprise » des présentes mesures, relatif au titre de circulation, sont applicables au laissez-passer véhicule.

Les véhicules de particuliers (*c'est à dire ceux dont la carte grise est au nom d'une personne physique*) ne peuvent pas obtenir une telle autorisation. A titre exceptionnel, les véhicules d'artisans pourront obtenir cette autorisation, à condition de fixer de façon apparente sur le véhicule le laissez-passer véhicule ainsi qu'un logo au nom de l'artisan.

En application et en complément de l'article 1-2-6-3 de l'AIM modifié du 11/09/2013, les entreprises et organismes utilisateurs de véhicules en CP sont tenus de :

- établir et tenir à jour la liste des véhicules disposant d'un LPV, incluant les secteurs nécessaires pour la réalisation de l'activité correspondante ;
- effectuer la demande d'un LPV par l'intermédiaire d'un correspondant ou d'un responsable sûreté ;
- déclarer à l'exploitant d'aérodrome, toutes évolutions impliquant la fin de validité d'un LPV ou la modification des secteurs nécessaires, dès leur effectivité ;
- formuler une nouvelle demande dès lors que les activités de l'entreprise ont évolué de telle façon que des zones figurant sur son laissez-passer véhicule ne sont plus justifiés ;
- s'assurer, lors de la sortie du CP, de la fermeture effective d'un accès au CP à l'issue de sa période d'utilisation ;
- ne faire circuler un véhicule en CP que pour leurs besoins d'exploitation dans les zones dûment autorisées et par les cheminements prévus à cet effet ;
- stationner uniquement sur les emplacements dédiés à cet effet ;
- faire surveiller tout déplacement ou stationnement en CP du véhicule pour lequel il a obtenu un laissez-passer véhicule ;
- restituer le laissez-passer véhicule à l'exploitant d'aérodrome au plus tard le jour où le véhicule ne justifie plus d'un accès en CP, quelle qu'en soit la raison (le cachet de la poste faisant foi en cas d'envoi postal).

En application et en complément de l'article 1-2-6-4 de l'AIM modifié du 11/09/2013, l'utilisateur d'un véhicule disposant d'un LPV est tenu de :

- signaler, à l'entité responsable de la demande ou, si ce n'est pas possible, à l'exploitant d'aérodrome, le vol ou la perte du LPV le jour de la prise de connaissance de l'évènement ;
- s'assurer, lors de la sortie du CP, de la fermeture effective d'un accès au CP à l'issue de sa période d'utilisation ;
- restituer le LPV à l'entité responsable de la demande ou, si ce n'est pas possible, à l'exploitant d'aérodrome, au plus tard le jour où le véhicule ne justifie plus d'un accès en CP, quelle qu'en soit la raison.

### **1.5.2.2 Modalités complémentaires pour les véhicules immatriculés**

Les organismes désirant circuler en Côté Piste avec un véhicule immatriculé suivent les modalités complémentaires suivantes :

- à l'appui de sa demande, il présente une photocopie de la carte grise et de l'attestation d'assurance du véhicule ;
- l'autorisation est valable pour une durée limitée ;
- les organismes dont les véhicules doivent circuler en Côté Piste renouvellent leurs autorisations au minimum 15 jours avant la fin de validité de ladite autorisation auprès de l'exploitant d'aérodrome ;

### **1.5.2.3 Modalités complémentaires pour le matériel de piste motorisé**

Les organismes désirant circuler indifféremment en Côté Piste et en Côté Ville avec un engin de piste motorisé suivent les modalités complémentaires suivantes :

- préalablement à la demande, le demandeur est tenu d'identifier les engins non immatriculés par un numéro de série identifiable sur le véhicule (plaque châssis) et référencé au niveau de la pièce d'identité du véhicule (attestation de conformité) ;
- l'autorisation est valable pour une durée limitée (soit pendant 3 ans, soit jusqu'à la fin de l'autorisation d'activité de l'entreprise, à la première des deux échéances) ;
- les organismes dont les véhicules doivent circuler en Côté Piste au-delà de la date de fin de validité renouvellent leur(s) demande(s) au plus tard 15 jours avant cette date auprès de l'exploitant d'aérodrome ;
- le laissez-passer véhicule se présente sous la forme d'un laissez-passer véhicule électronique associé à autocollant qui se fixe sur la face intérieure du pare-brise ou sur la carrosserie côté droit.

### 1.5.3 Laissez-passer véhicule (LPV) visiteur

Les organismes n'entrant qu'occasionnellement en Côté Piste font une demande de LPV visiteur à la BGTA (formulaire en annexe). Sauf exception laissée à la discrétion de la BGTA, un nouveau LPV visiteur, pour un motif ou une mission déterminée, ne peut être demandé que dans la limite de cinq jours suivant la première demande et ce sur une période de trente jours.

Le conducteur présente son autorisation de conduite en Côté Piste (*ou celle de son accompagnant*) et la carte grise du véhicule et dépose une copie de celle-ci en échange du LPV visiteur. Ce LPV visiteur est composé d'une plaque identifiable électroniquement permettant aussi d'insérer l'autorisation écrite de la GTA. Cette plaque est apposée de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pendant toute la durée du séjour en CP.

Seules les entités possédant une autorisation d'activité en CP ou les entités prises en charge par ces dernières peuvent faire la demande d'un laissez-passer véhicule visiteur.

En application et en complément de l'article 1-2-6-3 de l'AIM du 11/09/2013 modifié et des dispositions contenues au 1.5.2.1 des présentes mesures, les entreprises et organismes utilisateurs de véhicules en CP sont tenus de :

- faire surveiller tout déplacement ou stationnement en CP du véhicule pour lequel il a obtenu un laissez-passer véhicule visiteur ;
- restituer le laissez-passer véhicule visiteur à la BGTA au plus tard le jour où ce LPV visiteur arrive à échéance.

En dérogation aux éléments contenus dans le présent article, des dispositions complémentaires sont publiées dans une mesure d'application séparée à diffusion restreinte, diffusée aux seules sociétés ou administrations ayant besoin d'en connaître.

### 1.5.4 Laissez-passer véhicule perdus, volés ou non restitués

Tout organisme possédant un laissez-passer véhicule est tenu de le restituer à l'exploitant d'aérodrome dès que le véhicule n'a plus à circuler en Côté Piste (*vente du véhicule, cessation d'activité, fin de validité...*) ou lorsque le pare-brise du véhicule est changé.

En cas de non restitution d'un LPV, du vol du véhicule possédant un laissez-passer véhicule ou la perte de celui-ci, l'organisme est tenu de le signaler dans les plus brefs délais au service badges d'ADL, afin qu'une liste des laissez-passer véhicule perdus, volés ou non restitués soit tenue à jour par l'exploitant d'aérodrome.

### 1.5.5 Conditions d'identification et de pénétration des véhicules dépourvus de LPV

#### 1.5.5.1 Véhicules captifs

En application du point 1.2.6.9 du règlement (UE) 2015/1998, les véhicules ne pouvant circuler qu'en CP de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry sont dispensés de laissez-passer véhicule mais sont identifiés par la

mention « EXCLUSIF CP LYS ». Cette mention est d'une taille suffisante pour être reconnaissable à distance, la taille des caractères n'est pas inférieure à 10 centimètres.

Lors de leur entrée en CP initiale ou suite à une opération de maintenance devant se réaliser en CV, ces véhicules se conforment aux procédures édictées par l'exploitant d'aérodrome.

#### **1.5.5.2 Ambulances**

Les ambulances nécessitant un accès rapide au CP dans le cadre d'une mission d'urgence vitale, peuvent être dispensées du laissez-passer véhicule après accord de la BGTA. Si l'ambulancier n'est pas titulaire de l'autorisation de conduite sur l'aire de trafic, il est accompagné par un agent titulaire de cette autorisation qui prend place à bord du véhicule ou d'un véhicule pilote et qui, à ce titre, est chargé de veiller à l'application des consignes de circulation et de stationnement.

Par mesure de sûreté, le transporteur aérien prévient impérativement les autorités de police et de douane de tout embarquement ou débarquement de passagers nécessitant un transport en ambulance.

L'ambulance ainsi que les personnes transportées peuvent bénéficier de mesures adaptées de contrôle d'accès et d'inspection filtrage selon les conditions et modalités fixées dans les mesures particulières d'application à diffusion restreinte.

#### **1.5.5.3 Véhicules banalisés des SCE utilisés à titre exceptionnel**

Les modalités de cette utilisation sont décrites dans les mesures particulières d'application à diffusion restreinte, diffusée aux seules personnes ou sociétés ayant besoin d'en connaître.

## **1.5.6 Inspection filtrage des véhicules à l'entrée de la PCZSAR**

### **1.5.6.1 Généralités**

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

Les conducteurs présentent à l'inspection filtrage les objets qu'ils transportent dans leur véhicule, y compris les approvisionnements de bord, fournitures destinées à l'aérodrome et le fret, au moment de leur passage au PARIF (sauf s'il s'agit de véhicules de fournisseur habilité, fournisseur connu, ou d'agent habilité avec un document attestant du statut « sécurisé » des marchandises; dans ces cas, la cargaison a été préalablement protégée lors de son trajet en Côté Ville de façon à garantir le maintien d'intégrité).

En cas de présentation de certains objets ou matériels qui de par leur poids ou leur volume ne peuvent être déplacés, le conducteur en avise le personnel chargé de l'inspection filtrage, notamment pour les articles identifiés en tant qu'articles prohibés autorisés à l'emport pour lesquels le personnel est muni d'une autorisation adéquate, et destiné à rester à bord.

L'exploitant d'aérodrome, après questionnement du conducteur sur la nature des objets éventuellement transportés, procède à une inspection des véhicules.

### **1.5.6.2 Inspection filtrage des véhicules spéciaux**

Certains véhicules, de par leurs caractéristiques, ne peuvent subir une inspection filtrage selon les zones à inspecter figurant dans la réglementation. Il s'agit notamment des tracmas, véhicules de ramassage des ordures, véhicules des essenciers, camions de tout type, véhicules et chariots à bagages transportant du fret avec document d'accompagnement, véhicules des fournisseurs habilités ou connus, engins agricoles, véhicules de livraison de gaz. Pour ces véhicules, l'inspection filtrage est adaptée selon une méthodologie indiquée dans les mesures particulières d'application complémentaires à diffusion restreinte.

### **1.5.6.3 Exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès de certains véhicules**

Les conditions d'exemption d'inspection filtrage et de contrôle d'accès de certains véhicules, notamment en cas d'urgence, sont décrites dans les mesures particulières d'application complémentaires à diffusion restreinte.

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

### **1.6.1 Bagages de soute**

#### **1.6.1.1 Vérification de bon fonctionnement des équipements utilisés dans le cadre de l'inspection filtrage des bagages de soute**

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de procéder à la vérification du bon fonctionnement des équipements de détection et des systèmes qui les alimentent avant chaque mise en service, ainsi qu'après toute opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services de l'Etat pour chaque catégorie d'équipement.

Cependant, les critères de qualité d'image des EDS de standard 2 et 3 sont vérifiés mensuellement ainsi qu'après toute opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services de l'Etat.

Les fiches de vérification de bon fonctionnement des équipements radioscopiques et des EDS de standard 2 sont conservées au moins 1 an pour chaque équipement.

#### **1.6.1.2 Inspection filtrage unique des bagages de soute (IFUBS)**

En complément des dispositions prévues à l'article 5.1.2 de l'AIM du 11/09/2013 modifié à diffusion restreinte, les bagages de soute accompagnés et non accompagnés en correspondance sur Lyon Saint-Exupéry des vols en provenance d'une zone d'un aérodrome où sont mises en œuvre les normes de base communes de sûreté de l'Union européenne ou d'un pays listé à l'appendice 5-A du règlement (UE) n°2015/1998 peuvent bénéficier de la procédure d'inspection filtrage unique sur l'aérodrome de Lyon Saint Exupéry.

Cette disposition s'applique exclusivement aux bagages des transporteurs aériens ayant formalisé leur adhésion expresse à ce dispositif auprès de l'exploitant d'aérodrome et amendé leur programme de sûreté de façon à ce que les procédures rédigées et appliquées incluent la réversibilité de cette mesure, sur un ou plusieurs vols concernés dans les cas suivants :

- notification du statut non sécurisé d'un vol à l'arrivée ;
- élévation du niveau de la menace sur un vol spécifique ou sur une destination ou une provenance spécifique sur une période déterminée ;
- information des autorités compétentes par la commission européenne concernant des défaillances graves susceptibles d'avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation civile dans la Communauté.

La réversibilité de cette disposition doit être possible à tout moment, sur instruction des autorités compétentes. Dans ce cas, les transporteurs aériens achemineront leurs bagages de soute vers un poste d'inspection filtrage pour contrôle.

#### **1.6.1.3 Autres cas d'exemption d'inspection filtrage des bagages de soute**

Les autres cas d'exemption d'inspection filtrage ou d'inspection filtrage spéciale sont publiés dans une mesure d'application séparée à diffusion restreinte, diffusée aux seules sociétés ou administrations ayant besoin d'en connaître.

## 1.6.2 Fournitures destinées à l'aéroport

### 1.6.2.1 Accès en PCZSAR des fournitures destinées à l'aéroport

Les fournitures destinées à pénétrer en PCZSAR de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry sont autorisées à passer uniquement par les accès n'accueillant pas de passagers des vols commerciaux (cas des postes Hors Format exclus).

Toute entité souhaitant introduire ou faire introduire en PCZSAR de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry un objet destiné à être vendu, utilisé ou mis à disposition utilise l'une des procédures suivantes :

- faire subir une inspection filtrage à ces fournitures selon des modalités prévues dans la réglementation européenne ;
- être désigné Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

Ces objets sont considérés comme tels à partir du moment où ces fournitures sont identifiables comme destinées à être vendues, utilisées ou mises à disposition en PCZSAR de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

Les obligations, pour une entité, d'être désigné Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ne tiennent que si cette entité détient un objet dûment identifié comme tel.

Les obligations contenues au point 1.6.2.2 ne courent qu'à compter du moment où la fourniture est identifiée comme telle et ne concernent que le site d'où la fourniture est susceptible de partir.

### 1.6.2.2 Statut de Fournisseur connu

En complément du point 9.1 du règlement (UE) n°2015/1998, un Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est tenu de respecter les dispositions ci-après.

Toute entreprise souhaitant être désignée Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est tenue :

- de coopérer pleinement aux fins de toutes les inspections nécessaires et donner accès à tous les documents demandés par les services de la DSAC-CE, de la GTA, de la PAF, du gestionnaire des accès à la PCZSAR devant être empruntés et du validateur UE de sûreté aérienne de son choix.
- d'établir un document d'accompagnement pour chaque groupement constitué et d'archiver pendant un mois un exemplaire de tous les documents d'accompagnement qu'elle établit.

De plus, pour chaque groupement de fournitures, toute entreprise désignée fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est tenue d'établir un document d'accompagnement comportant les informations suivantes :

- la mention "Document d'accompagnement Fournisseur Connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry " ;
- la raison sociale de l'entreprise ;
- son identification (1) ;
- la date de livraison ;
- le cas échéant, l'identification du destinataire ;
- la description des fournitures ;
- le(s) numéro(s) de scellés du véhicule et/ou des conteneurs.

(1) : L'identification se compose comme suit :

FCE/LYS/nnnnn/ppp/mmaa

FCE : Fournisseur Connus Exploitant

LYS/ : code IATA de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry

nnnnn/ : numéro d'identifiant du gestionnaire d'accès à la PCZSAR délivrée par la DSAC-CE

Liste des identifiants : 00001 : Aéroports de Lyon

00002 : Lyon Air Traiteur

00003 : réservé

00004 : HOP! Maintenance

00005 : DHL

00006 : La Poste/Néolog

ppp/ : numéro d'ordre du fournisseur connu au sein du gestionnaire d'accès à la PCZSAR qui le désigne,  
mmaa : 4 caractères relatifs à la date de reconnaissance du fournisseur connu (2 pour le mois, 2 pour l'année,  
exemple : 0310 pour mars 2010).

### 1.6.2.3 Rôle du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR

#### a/ Obligations du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR souhaitant désigner ou maintenir un statut de fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry

Le gestionnaire d'accès à la PCZSAR est tenu :

- d'informer la DSAC-CE de toute entreprise souhaitant devenir fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ;
- de remettre à chaque candidat au statut, l'ensemble des obligations inhérentes au statut de fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ;
- s'assurer, à l'aide du rapport du validateur UE de sûreté aérienne désigné par le fournisseur, de la conformité dans la mise en œuvre des mesures de sûreté ;
- d'informer la DSAC-CE si un de ses fournisseurs connus présente des non conformités face à ses engagements relatifs aux normes de sûreté devant être mis en œuvre ;
- de tenir à jour la liste des fournisseurs connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry désignés par ses soins et mettre cette liste à disposition sur l'ensemble des accès à la PCZSAR gérés ;
- de conserver les déclarations d'engagements remises par les fournisseurs connus de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ;
- de s'assurer du caractère effectif du maintien d'une activité constante de l'ensemble des fournisseurs connus désignés par ses soins ;
- de retirer le statut de fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry si la DSAC-CE ou lui-même n'est plus convaincu que l'entreprise désignée satisfait à l'ensemble de ses obligations.

#### b/ Obligations du Gestionnaire d'accès à la PCZSAR souhaitant faire pénétrer par ses accès un fournisseur connu de fournitures destinées à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry

Le gestionnaire d'accès à la PCZSAR est tenu, à l'entrée de celle-ci :

- de vérifier que le document d'accompagnement présenté contient l'ensemble des mentions obligatoires;
- de vérifier que le fournisseur est dûment référencé comme fournisseur connu désigné pour ses accès ;
- de réaliser une vérification de concordance entre le document d'accompagnement et le véhicule et/ou les conteneurs, notamment en vérifiant la présence, l'état et les numéros des scellés s'ils existent ;
- de s'assurer, en coordination avec le fournisseur connu, du maintien d'intégrité des fournitures destinées à l'aéroport à l'entrée de la PCZSAR. Toutes les fournitures provenant d'un fournisseur connu qui semblent avoir été altérées ou dont il y a lieu de croire qu'elles n'ont pas été protégées contre toute intervention non autorisée depuis l'application des derniers contrôles de sûreté subissent une inspection/filtrage systématique ou sont refusées.

## **2 TITRE II MESURES COMPLEMENTAIRES DE POLICE D'AERODROME**

### **2.1 OBLIGATION D'ASSISTANCE EN ESCALE**

Tous les aéronefs, privés ou commerciaux, font l'objet d'une assistance par du personnel en nombre suffisant, titulaire d'un titre de circulation valable sur l'aéroport et dûment formé aux objectifs pédagogiques de sûreté et sécurité en piste.

Le transporteur aérien, ou l'équipage d'aviation générale, est tenu de prendre les mesures adaptées de façon à pouvoir bénéficier d'une assistance en escale conforme à l'ensemble des dispositions contenues dans les présentes mesures.

Cette assistance en escale peut être réalisée soit par ses propres moyens lorsqu'il pratique l'auto assistance conformément aux dispositions des articles R.216-1 et suivants du code de l'aviation civile, soit en recourant aux services d'un prestataire d'assistance en escale dûment autorisé, après agrément, à exercer sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry. En cas de besoin, de 23h00 à 05h00, une permanence des services d'assistance en escale est organisée conformément à la Décision prise par la DSAC-CE en application de l'article R.216-11 du code de l'aviation civile.

En coordination avec les services de la navigation aérienne et l'exploitant d'aérodrome, cette permanence est alertée par l'exploitant d'aérodrome suffisamment à l'avance de l'arrivée sur l'aéroport de tout aéronef qui n'aurait pas prévu ou demandé de prestataire à cette fin.

### **2.2 AMENAGEMENT DES AEROGARES**

En complément des mesures d'assistance en escale, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'aménager toute installation mise en service ou rénovée afin de pouvoir effectuer une séparation physique des flux entre les passagers au départ et les passagers à l'arrivée, sauf dans le cas de la mise en œuvre de l'inspection filtrage unique décrite dans les présentes mesures.

### **2.3 MESURES GENERALES DE CHEMINEMENT**

L'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer les équipages des cheminements et de leurs conditions d'utilisation autonome, décrits dans les présentes mesures.

Hors cheminements piétons dûment identifiés, l'assistant aéroportuaire choisi par l'exploitant de l'aéronef ou désigné dans le cadre de la permanence des assistants en escale pour traiter les vols non programmés prend en charge les équipages et passagers afin de les acheminer en voiture ou bus, au départ jusqu'à leur aéronef, à l'arrivée vers l'accès commun de sortie approprié, tel que détaillé en annexe.

Dans tous les cas, ils empruntent le circuit indiqué par l'exploitant d'aérodrome.

### **2.4 MESURES DE SECURITE ET SURETE DU VOL**

Suite à l'enregistrement effectif des bagages de soute, il est strictement interdit de modifier leur contenu et leur identification sans l'accord de la compagnie aérienne ou de son représentant. Il est notamment interdit de modifier le poids des bagages enregistrés sous peine de mettre en danger la sécurité du vol concerné. A cet effet, des contrôles peuvent être diligentés par les services compétents de l'Etat et/ou l'entreprise de transport aérien ou son représentant.



### **3 TITRE III CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE**

*Titre laissé intentionnellement vide*

#### **4 TITRE IV SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES**

Les présentes mesures particulières d'application de l'arrêté préfectoral N° PDDS2020082002 du 21 août 2020 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry définies ci-dessus s'imposent à toute personne physique ou morale intervenant à quelque titre que ce soit sur l'aéroport. Les employeurs devront notamment veiller à ce que leurs employés sur le site en aient eu connaissance.

Elles seront publiées au recueil des actes administratifs de la préfecture du département du Rhône et feront l'objet des mêmes mesures d'information que l'arrêté préfectoral lui-même.

Conformément aux dispositions des articles R.217-2 et suivants, et R.282-3 du code de l'aviation civile, les infractions à ces mesures particulières sont constatées par les personnes énumérées aux articles L.6372-1 du code des transports et R.282-1 du code de l'aviation civile et sanctionnées dans les formes prévues au titre V de l'arrêté préfectoral de police.

#### **5 TITRE V DISPOSITIONS FINALES**

Ces mesures particulières annulent et remplacent les mesures particulières d'application du 09 juillet 2019. Elles sont d'application immédiate.

Fait à Lyon Saint-Exupéry, le

27 AOUT 2020



**Muriel PREUX**  
Directrice de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est