



PREFECTURE DE LA REGION RHONE-ALPES ET DU DEPARTEMENT DU RHONE

**ARRETE PREFECTORAL PDDS\_2022\_11\_22\_02**  
**relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry**

LE PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE SUD-EST,  
PREFET DE LA REGION RHONE-ALPES,  
PREFET DU DEPARTEMENT DU RHONE,  
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR,  
COMMANDEUR DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE,

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

Vu le règlement (UE) n° 2018/1139 du parlement européen et du conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile,

Vu le règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 modifié établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes,

Vu le code des transports,

Vu le code pénal,

Vu le code des douanes,

Vu la loi n° 72-1138 du 22 décembre 1972 relative à la compétence territoriale du ministère public et des juridictions répressives sur certains aérodromes,

Vu le code de l'aviation civile,

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

Vu le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'Etat et portant approbation du cahier des charges type applicable aux concessions accordées par l'Etat,

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

Vu l'arrêté du 20 avril 1998 portant ouverture des aérodromes au trafic aérien international,

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

Vu l'arrêté du 2 novembre 2006 modifié relatif aux mesures de sûreté du transport aérien,

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

Vu l'arrêté du 11 mai 2007 modifiant la concession des aérodromes de Lyon Saint-Exupéry et de Lyon-Bron,

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

Vu l'arrêté du 27 juin 2017 portant agrément d'un certificat de qualification professionnelle relatif aux activités de sûreté aéroportuaire,

Vu la circulaire du 14 mai 2010 relative à la délivrance de titres de circulation des personnes dans la zone réservée des aérodromes,

Vu la circulaire 96-14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier,

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

Vu l'avis du directeur zonal Sud-Est de la Police aux Frontières,

Vu l'avis du commandant de compagnie de la Gendarmerie des Transports Aériens de Lyon,

Vu l'avis du directeur interrégional des douanes Centre-Est,

Vu l'avis du président du directoire de la société Aéroports de Lyon, concessionnaire de l'aéroport,

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

## ARRÊTE

### **Préambule :**

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

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

Conformément à l'article R 213.1.6 du code de l'aviation civile, les mesures particulières d'application ou les décisions d'application du présent arrêté (dont il est fait mention dans certains articles) sont prises par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est. Ces mesures particulières d'application font l'objet des mêmes mesures de publicité et d'affichage que le présent arrêté à l'exception de certaines annexes qui ne concernent que l'exploitant d'aérodrome ou certains utilisateurs de l'aérodrome et ne sont pas diffusées au grand public.

## **Liste des sigles utilisés**

ADS	Agent De Sûreté
AIM	Arrêté interministériel
BGTA	Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens
CE	Commission Européenne
CLS	Comité Local de Sûreté aéroportuaire
COS	Comité Opérationnel de Sûreté
CP	Côté Piste
CV	Côté Ville
DSAC-CE	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est
DDT	Direction Départementale des Territoires
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
GTA	Gendarmerie des Transports Aérien
I/F	Inspection / Filtrage
IFU	Inspection Filtrage Unique
MPA	Mesures Particulières d'Application
PAF	Police Aux Frontières
PCZSAR	Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé
PIF	Poste d'Inspection Filtrage
PARIF	Poste d'Accès Routier et d'Inspection Filtrage
RX	Equipement d'imagerie radioscopique
SNA-CE	Service de la Navigation Aérienne Centre-Est
SPAFA	Service de la Police aux Frontières Aéroportuaire
SSLIA	Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs
ZPNLA	Zone Publique Non Librement Accessible
ZSAR	Zone de Sûreté à Accès Réglementé

## Sommaire

TITRE I <sup>er</sup> PORTANT SUR LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE.....	8
Chapitre 1 <sup>er</sup> : DELIMITATION PHYSIQUE DES ZONES ET STATUTS SURETE.....	8
ARTICLE 1 <sup>er</sup> – ZONES CONSTITUANT L' AÉRODROME.....	8
ARTICLE 2 – DESCRIPTION PHYSIQUE DE LA ZONE COTE VILLE.....	8
ARTICLE 2-1 – CÔTÉ VILLE – HORS ZPNLA.....	8
ARTICLE 2-2 COTE VILLE - ZPLNA.....	8
ARTICLE 3 – DESCRIPTION DE LA ZONE CÔTE PISTE.....	9
ARTICLE 3-1 – INSTALLATIONS AERONAUTIQUES.....	9
ARTICLE 3-2 –DECLASSEMENT D'UNE PARTIE DE LA PCZSAR.....	9
ARTICLE 3-3 –ZONES ET SECTEURS.....	11
Chapitre II : MESURES GENERALES DE SURETE.....	13
ARTICLE 4 – MESURES DE SURVEILLANCE GENERALE.....	13
ARTICLE 4-1 – SURVEILLANCE DE L' AERODROME.....	13
ARTICLE 4-2 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE COMMUNES A L'EXPLOITANT D' AERODROME, AUX OCCUPANTS DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF ET AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN.....	13
ARTICLE 4-3 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A TOUTES LES ENTREPRISES OCCUPANT A TITRE EXCLUSIF DES LOCAUX DANS LA PARTIE CRITIQUE DE LA ZONE DE SURETE A ACCES REGLEMENTE (PCZSAR).....	13
ARTICLE 4-4 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A L'EXPLOITANT D' AERODROME.....	14
ARTICLE 4-5 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A CERTAINS OCCUPANTS DESIGNES DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF (LUE).....	14
ARTICLE 5 – MESURES DE VIGILANCE GENERALE.....	14
Chapitre III : CONDITIONS D'ACCES, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES PERSONNES ET DES VEHICULES EN COTE VILLE.....	15
ARTICLE 6 – CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE VILLE.....	15
ARTICLE 7 – CIRCULATION DES PERSONNES EN ZPLNA DU COTE VILLE.....	15
ARTICLE 8 – CONDITIONS GENERALES DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE.....	15
ARTICLE 8-1 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VÉHICULES.....	15
ARTICLE 8-2 – CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE.....	15
ARTICLE 9 – CONDITIONS D' ACCÈS ET DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES DANS LES ZPNLA.....	15
Chapitre IV : ACCES ET CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE PISTE.....	16
ARTICLE 10 – POINTS DE PASSAGE ENTRE LES ZONES COTE VILLE ET COTE PISTE.....	16
ARTICLE 11 – PERSONNES AUTORISÉES À CIRCULER EN PCZSAR.....	16
ARTICLE 12 – INSPECTION FILTRAGE UNIQUE (PASSAGERS, BAGAGES DE CABINE ET BAGAGES DE SOUTE.....	17
Chapitre V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE.....	18
ARTICLE 13 – CONDITIONS GÉNÉRALES D' ACCÈS DES VEHICULES AU CÔTÉ PISTE.....	18
ARTICLE 14 – INSPECTION FILTRAGE A L'ENTREE DE LA PCZSAR.....	18
ARTICLE 14-1 – GENERALITES.....	18
ARTICLE 14-2 – EXEMPTION DE CONTROLE D' ACCES ET D'INSPECTION FILTRAGE EN PCZSAR.....	18
Chapitre VI : ACCES ET STOCKAGE DES BAGAGES, DU FRET ET AUTRES OBJETS OU MARCHANDISES EN COTE PISTE.....	19
TITRE II : MESURES COMPLEMENTAIRES DE POLICE D' AERODROME.....	20
ARTICLE 15 – CIRCULATION DANS LES SECTEURS SOUS CONTRÔLE DE FRONTIÈRE.....	20
ARTICLE 15-1 – INFRASTRUCTURES.....	20
ARTICLE 15-2 – CHEMINEMENTS DES PASSAGERS ET EQUIPAGES.....	20
ARTICLE 16 – CONDITIONS D'USAGE DES INSTALLATIONS.....	21
ARTICLE 17 – INTERDICTIONS DIVERSES.....	21
ARTICLE 18 – SURVEILLANCE DES EFFETS PERSONNELS EN COTE VILLE.....	22
TITRE III : CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE.....	23
ARTICLE 19 – EXPLOITATION SOUS CHANTIER.....	23
ARTICLE 20 – AUTORISATION D' ACTIVITÉ.....	23
ARTICLE 21 – FIN D' ACTIVITÉ.....	23
TITRE IV : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES.....	24
ARTICLE 22 – CONSTATATIONS DES MANQUEMENTS ET INFRACTIONS – SANCTIONS.....	24

ARTICLE 23 – CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES VÉHICULES DU CÔTÉ PISTE - SANCTIONS .....	24
TITRE V : DISPOSITIONS FINALES .....	25
ARTICLE 24 – ABROGATION DES ARRÊTÉS PRÉCÉDENTS .....	25
ARTICLE 25 – PUBLICATION .....	25
ARTICLE 26 – EXÉCUTION .....	25

## **Liste des annexes**

Annexe 0.1	PLAN DE REPERAGE DE MASSE ZONES AEROGARES – <i>mai 2022</i>
Annexe 0.2	PLAN DE REPERAGE DE MASSE ZONES HORS AEROGARES – <i>mai 2022</i>
Annexe 1	PLAN DE MASSE GENERALE – <i>juin 2019</i>
Annexe 2	PLAN DES TOITURES AEROGARES – <i>mai 2019</i>
Annexe 3	PLAN DE MASSE DE LA ZONE PSIG/SNA-CE/SSLIA – <i>mai 2022</i>
Annexe 4	PLAN DE MASSE DE LA ZONE AIRE ALPHA – <i>mai 2022</i>
Annexe 5	PLAN DE MASSE DE LA ZONE CATERING/MOYENS GENERAUX – <i>mai 2022</i>
Annexe 6	PLAN DE MASSE DE LA ZONE FRET NORD – <i>mai 2022</i>
Annexe 7	PLAN DE MASSE DE LA ZONE FRET SUD – <i>mai 2022</i>
Annexe 8	PLAN TERMINAL 2 NIVEAU REZ DE CHAUSSEE – <i>2019</i>
Annexe 9	PLAN TERMINAL 2 NIVEAU 1 - <i>2019</i>
Annexe 10	PLAN BATIMENT CENTRAL NIVEAU REZ DE CHAUSSEE - <i>2019</i>
Annexe 11	PLAN BATIMENT CENTRAL NIVEAU 1 - <i>2019</i>
Annexe 12	PLAN BATIMENT CENTRAL NIVEAU 2 - <i>2019</i>
Annexe 13	PLAN TERMINAL 1 HALL A NIVEAU REZ DE CHAUSSEE- <i>2019</i>
Annexe 14	PLAN TERMINAL 1 HALL A NIVEAU 1 - <i>2019</i>
Annexe 15	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU SOUS SOL - <i>2019</i>
Annexe 16	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU REZ DE CHAUSSEE BAS - <i>2019</i>
Annexe 17	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU REZ DE CHAUSSEE - <i>2019</i>
Annexe 18	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU ENTRESOL - <i>2019</i>
Annexe 19	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU 1 - <i>2019</i>
Annexe 20	PLAN TERMINAL 1 HALL B NIVEAU 2 - <i>2019</i>
Annexe 21	PLAN TERMINAL 1 SATELLITE - <i>2019</i>
Annexe 21.1	PLAN CONFIGURATIONS PIF OUVERT - <i>2018</i>
Annexe 21.2	PLAN CONFIGURATIONS PIF FERME - <i>2018</i>

## **TITRE I<sup>er</sup> PORTANT SUR LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE**

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

### **Chapitre 1<sup>er</sup> : DELIMITATION PHYSIQUE DE**

#### **S ZONES ET STATUTS SURETE**

#### **ARTICLE 1<sup>er</sup> – ZONES CONSTITUANT L'AÉRODROME**

L'emprise du domaine public aéronautique de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est constituée de l'ensemble des terrains nécessaires à son activité qui est divisé en deux zones :

- une zone « Côté Piste » (CP), qui est une zone d'accès réglementé soumise à des règles particulières ; Cette zone contient des zones dites « Côté Piste simple » pour les zones d'attente et de préparation des PIF lorsque ceux-ci sont ouverts et une ZSAR classée en PCZSAR pour le reste de la zone ;
- une zone « Côté Ville » (CV) constituée par le reste de l'emprise de l'aérodrome. Cette zone contient plusieurs zones dites « Zone Publique Non Librement Accessible » (ZPNLA) dont l'accès et les conditions de circulation sont réglementés par le présent arrêté.

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

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

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

Les limites du CP et du CV figurent sur les plans annexés.

#### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION PHYSIQUE DE LA ZONE COTE VILLE**

##### **ARTICLE 2-1 – CÔTÉ VILLE – HORS ZPNLA**

Le « Côté Ville hors ZPNLA » comprend la totalité de l'emprise de l'aérodrome à l'exclusion des terrains et installations visés aux articles 2-2 et 3.

Les limites de cette zone figurent sur les plans annexés.

##### **ARTICLE 2-2 COTE VILLE - ZPLNA**

Les zones publiques non librement accessibles (ZPNLA) sont constituées par :

- les salles de récupération des bagages par les passagers à l'arrivée,
- certaines terrasses panoramiques proches de l'aire de mouvement,
- la zone entre le terminal principal fret et le CP,
- le bâtiment technique de la navigation aérienne et le parking au sud de ce bâtiment,
- le dépôt pétrolier,
- le salon d'honneur (hors activité communicante avec le CP),
- certaines galeries techniques,
- la centrale thermoélectrique.

Ces zones sont clôturées. Elles comportent des accès fermés et/ou sous surveillance constante.

## **ARTICLE 3 – DESCRIPTION DE LA ZONE CÔTE PISTE**

### **ARTICLE 3-1 – INSTALLATIONS AERONAUTIQUES**

Le Côté Piste, dont les limites sont systématiquement clôturées, fermées et/ou sous surveillance constante, comprend toutes les installations concourant à l'exploitation technique et commerciale de l'aérodrome qui nécessitent une protection particulière pour la sûreté et la sécurité de l'aviation civile.

Il est constitué exclusivement par du « Côté Piste simple », correspondant aux files d'attente et de préparation aux postes d'inspection filtrage lorsqu'ils sont ouverts, et par la partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé (PCZSAR), correspondant au reste du Côté Piste. Toute personne est soumise à un contrôle d'accès à l'entrée de la PCZSAR sauf si ce dernier a été réalisé à l'entrée du Côté Piste (en particulier au PIF du Terminal 1).

Cette PCZSAR comprend donc :

- l'aire de mouvement des aéronefs ;
- les parties des aérogares passagers en aval des PIF ;
- des installations techniques ;
- certaines terrasses panoramiques.

#### L'aire de mouvement

L'aire de mouvement, destinée aux mouvements des aéronefs en surface, comprend :

- l'aire de manœuvre composée des pistes, voies de circulation aéronefs et leurs zones de servitude ;
- l'aire de trafic (postes de stationnement et leurs accès) ;
- les surfaces encloses par ces ouvrages.

#### Parties des aérogares et installations en aval des PIF

Elles comprennent notamment :

- les salles d'embarquement, de débarquement et de transit des passagers ;
- les espaces de traitement des bagages.

#### Bâtiments et installations techniques

Les bâtiments et installations techniques comprennent :

- certaines installations utilisées pour assurer le contrôle et la sécurité de la circulation aérienne ;
- les bâtiments abritant le SSLIA ;
- certaines installations (ou parties d'installations) industrielles et hangars (ateliers, entrepôts...) ;
- le peloton de surveillance et d'intervention de la gendarmerie des transports aériens et les installations proches, communes aux services de l'Etat ;
- certaines galeries et locaux techniques en sous-sol.

#### Configuration des PIF

Au Terminal 1 comme au Terminal 2, lorsque les PIF sont ouverts, la zone entre les portes vitrées et les RX est classée en CP, la ligne des RX matérialisant ainsi la frontière entre le CP et la PCZSAR. En revanche, lorsque les PIF sont fermés, les portes vitrées sont fermées et matérialisent la frontière entre le CV et la PCZSAR. Lors du passage de cette zone de CP à la PCZSAR, une fouille est réalisée pour s'assurer qu'aucun article prohibé n'y est dissimulé. Le zonage des PIF selon leurs configurations de jour ou de nuit est précisé dans les annexes 21.1 – Plan Configuration PIF ouvert et 21.2 – Plan Configuration PIF fermé.

### **ARTICLE 3-2 –DECLASSEMENT D'UNE PARTIE DE LA PCZSAR**

Les limites de la PCZSAR sont susceptibles d'être modifiées temporairement dans le cadre d'événements particuliers sur l'aéroport, sur demande de l'exploitant d'aérodrome après accord des services de l'Etat ou, sur décision des services de l'Etat après avoir informé l'exploitant d'aérodrome. Dans un tel cas, la partie ainsi modifiée fait l'objet d'une stérilisation préalablement à son reclassement en PCZSAR.

Dans le cadre d'événements exceptionnels, le changement de zonage fait l'objet d'un arrêté préfectoral modificatif selon les modalités fixées par ce dernier.

Dans le cadre d'événements à caractère répétitif, notamment lors de la Sainte Barbe, d'une utilisation particulière du salon d'honneur ou de la salle transit, les conditions et modalités de classement/déclassement sont définies ci-dessous.

L'exploitant d'aérodrome a la possibilité de demander l'activation de ces modalités, pour une date et un créneau horaire dûment définis en accord entre l'exploitant d'aérodrome et les SCE.

La demande doit s'effectuer a minima trois jours ouvrés avant l'activation et doit faire l'objet d'un accord écrit de la DSAC-CE aux fins de validation.

#### ***a/Salle transit***

La salle de transit de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry située au deuxième étage du bâtiment central est déclassée de côté piste PCZSAR en côté ville. Tous les accès de cette salle ve

rs les aérogares du Terminal 1 ont, pendant la période de déclassement, fermés. A l'issue de la période, la zone déclassée fait sans délai l'objet d'une fouille de sûreté minutieuse et complète par des agents de sûreté sous la responsabilité d'Aéroports de Lyon, avant de retrouver son statut opérationnel de côté piste PCZSAR.

#### ***b/Festivités de la Sainte Barbe***

A l'occasion de la cérémonie de la Sainte Barbe, les mesures de sûreté applicables sur l'emprise de la caserne SSLIA de l'aérodrome sont adaptées de la manière suivante :

- une partie de la caserne ainsi que du terrain la jouxtant sont déclassés du statut PCZSAR en zone publique non librement accessible (ZPNLA) pendant la cérémonie. Cette ZPNLA est nommée « ZPNLA Sainte Barbe » ;
- les personnes invitées à la cérémonie accèdent par l'entrée privative du SSLIA, seul accès utilisable entre le côté ville et la ZPNLA Sainte Barbe ;
- elles peuvent accéder aux lieux de la manifestation en étant munies d'une pièce d'identité ou d'un titre de circulation aéroportuaire valide sur l'aérodrome, mais sous réserve de faire partie de la liste des invités ;
- les participants à la cérémonie doivent rester à l'intérieur de la ZPNLA Sainte Barbe, délimitée pour l'occasion au moyen de barrières « Héras » (ils peuvent librement ressortir par l'accès utilisé pour leur entrée) ;
- cette zone doit rester sous la surveillance d'un service d'ordre adapté, à la charge de l'exploitant d'aérodrome, afin d'empêcher toute sortie intempestive de cette zone vers la PCZSAR par des personnes non autorisées. Tout franchissement de la limite ZPNLA Sainte Barbe/PCZSAR dans cette zone doit être exclusivement motivé par des besoins de service. Les personnels concernés sont alors soumis à un contrôle d'accès et à une inspection filtrage par des agents de sûreté spécialement mis en place par l'exploitant d'aérodrome (ces dispositions ne s'appliquent pas aux personnels des services de secours dans le cadre du déclenchement d'une mission urgente de secours) ;
- à l'issue de la cérémonie, la zone déclassée fait l'objet d'une fouille de sûreté minutieuse et complète par des agents de sûreté avant de retrouver son statut de PCZSAR.

Par ailleurs, pendant toute la durée de la cérémonie, les moyens d'intervention du SSLIA doivent être positionnés en PCZSAR, à l'extérieur de la zone occupée par les invités et les personnels SSLIA de service doivent rester prêts à intervenir.

En cas d'accident d'aéronef, la caserne ainsi que le parking situé en Côté Ville doivent être libérés dans les plus brefs délais.

#### ***c/Salon d'honneur***

Le salon d'honneur de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry situé au rez-de-chaussée du bâtiment central peut être classé de côté ville-ZPNLA en côté piste PCZSAR. Le SPAFA a la possibilité de l'activer, sous sa responsabilité, notamment dans les cas de traitement de voyages officiels. Tous les accès de ce salon vers l'aire de trafic ainsi que ceux depuis le CV sont, pendant la période de classement, placés sous la responsabilité du SPAFA. Préalablement à son classement en statut PCZSAR, la zone classée fait l'objet d'une fouille de sûreté minutieuse et complète par les agents de sûreté de l'exploitant d'aérodrome.

## ARTICLE 3-3 –ZONES ET SECTEURS

### *a/ Les secteurs de sûreté*

A l'intérieur de la PCZSAR, certaines zones sensibles du point de vue de la sûreté sont définies et identifiées sur l'aérodrome :

- secteur « Avions » (A) :

Il s'agit de chaque poste de stationnement avion, élevé au rang de secteur sûreté en présence de l'aéronef (la délimitation correspond à la zone d'évolution contrôlée définie par type d'avion), ainsi que de la tête de passerelle télescopique lorsqu'elle est en contact avec l'avion ;

- secteur « Bagages » (B) :

Il s'agit de la zone d'inspection filtrage, de stockage et de conditionnement/chargement des bagages de soute après enregistrement, des zones de convoyeurs à l'arrivée des bagages de soute en amont des guillotines des tapis d'injection des bagages, ainsi que des périmètres « bagages » entourant les bagages ou chariots à bagages à une distance de deux mètres de ceux-ci lors de leur acheminement d'une salle à une autre, ou entre ces salles et l'aéronef ;

- secteur « Fret » (F) :

Il s'agit des itinéraires d'acheminement du fret de/vers l'aéronef lorsqu'ils sont utilisés par des chariots ou tout autre moyen de transport, ainsi que, le cas échéant, de toute zone de stockage du fret sécurisé au départ ;

- secteur « Passagers » (P) :

Il s'agit des zones d'attente et de circulation des passagers :

- au départ, entre les postes d'inspection filtrage des passagers et l'extrémité (coté avion) des couloirs de passerelles télescopiques ou la sortie de l'aérogare ;
- à l'arrivée, entre l'aéronef et les dispositifs anti-remontée de flux à l'entrée des salles d'arrivée bagages ;
- la zone temporairement activée sur le parking avion lors du cheminement à pied ou en bus entre l'avion et l'aérogare et vice versa ;
- la salle réservée aux passagers en transit, ainsi que les cheminements dans l'aérogare permettant d'y accéder.

Les personnels titulaires du secteur B peuvent emprunter les circuits de sortie des passagers situés dans l'aérogare sans être titulaire du secteur P. De même, ces personnes sont autorisées à venir en porte d'embarquement, depuis l'extérieur de l'aérogare en Côté Piste, dans le cadre d'opérations liées à l'exploitation d'un vol. Elles doivent utiliser le cheminement le plus court en venant de la zone en front d'aérogare du Côté Piste, le reste des salles d'embarquement restant inaccessibles.

Ces secteurs sont définis sur les plans joints en annexe (les plans des secteurs P et B sont limités à l'aérogare).

### *b/ Les secteurs fonctionnels*

En dehors des secteurs de sûreté, le CP comprend également des secteurs fonctionnels définis pour des impératifs de sûreté, de sécurité ou d'exploitation et dont l'accès n'est autorisé qu'à un nombre réduit de personnes et de véhicules :

- secteur « TRA » : aire de trafic et route de ceinture le long de l'aérogare ;
- secteur « MAN » : aire de manœuvre des aéronefs ;
- secteur « SIC » : zone correspondante aux terres cultivées et leurs voies d'accès en Côté Piste de l'aérodrome ;
- secteur « NAV » : zone contenant les installations utilisées pour assurer le contrôle et la sécurité de la circulation aérienne ;
- secteur « SVC » : route de service périphérique, le long des clôtures, cheminant du nord de l'aire de stationnement « novembre » jusqu'au sud de l'aire de stationnement « mike », par la partie Est de l'aérodrome ;

Un véhicule possédant une autorisation incluant les cinq secteurs fonctionnels précités se verra attribuer une mention incluant la mention « Tous secteurs ». Pour les LPV des Services Compétents de l'Etat ou du SSLIA, les véhicules incluant l'ensemble des secteurs fonctionnels, une mention incluant des étoiles peut être utilisée.

Ces secteurs sont définis sur les plans joints en annexe.

***c/ Les lieux à usage exclusif (LUE)***

A l'intérieur de la PCZSAR, il est défini trois LUE :

- HOP ! MAINTENANCE ;
- LYON AIR TRAITEUR (LAT) ;
- UPS.

## **Chapitre II : MESURES GENERALES DE SURETE**

### **ARTICLE 4 – MESURES DE SURVEILLANCE GENERALE**

#### **ARTICLE 4-1 – SURVEILLANCE DE L’AERODROME**

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

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

Les éléments figurant à l’intégralité de l’article 4 pourront être révisés en cas d’évolutions notables de l’activité de l’aérodrome ou de l’évaluation de la menace. En cas de travaux impactant le niveau de sûreté de la plateforme, des mesures complémentaires pourront être imposées par arrêté préfectoral spécifique à diffusion restreinte.

#### **ARTICLE 4-2 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE COMMUNES A L’EXPLOITANT D’AERODROME, AUX OCCUPANTS DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF ET AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN**

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

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

La surveillance et les rondes ne doivent pas suivre un schéma prévisible. La validité des titres d’accès et des laissez-passer des véhicules est contrôlée par sondage.

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

Les temps à consacrer au contrôle des titres de circulation et au contrôle des laissez-passer de véhicules peuvent être cumulés pour obtenir un temps de mission global. Les personnels effectuant ces patrouilles peuvent effectuer ces deux missions lors de la même patrouille.

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

En cas de détection de la présence d’une personne n’ayant pas été soumise aux mesures d’inspection/filtrage réglementaire, la zone contaminée doit faire l’objet d’une fouille de sûreté par l’entité responsable de la zone contaminée.

#### **ARTICLE 4-3 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A TOUTES LES ENTREPRISES OCCUPANT A TITRE EXCLUSIF DES LOCAUX DANS LA PARTIE CRITIQUE DE LA ZONE DE SURETE A ACCES REGLEMENTE (PCZSAR)**

Les entreprises qui occupent à titre exclusif en PCZSAR des bureaux, des entrepôts, des zones de stationnement ou d’autres locaux, imposent à leurs personnels et sur toute l’étendue de ces lieux, une obligation de « vigilance ». Les employés de ces entreprises sont invités par celles-ci à s’inquiéter et à référer à leur hiérarchie de la présence dans leurs locaux d’une personne non munie d’un titre de circulation aéroportuaire visible, ou non accompagnée par une personne de l’entreprise, ou porteuse d’un titre non conforme. Cette obligation concerne également la surveillance des laissez-passer de véhicules, lorsque pertinent.

Cette obligation de vigilance ne donne pas lieu à une traçabilité.

Cette obligation s’applique également à l’exploitant d’aérodrome et aux occupants de lieux à usage exclusif concernés par l’article 4-5.

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

Ces dispositions figurent à l'article 2 de l'arrêté préfectoral à diffusion restreinte détaillant les modalités de mise en œuvre des mesures de surveillance sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry.

#### **ARTICLE 4-5 – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE INCOMBANT A CERTAINS OCCUPANTS DESIGNES DE LIEUX A USAGE EXCLUSIF (LUE)**

Ces dispositions concernent les entreprises LYON AIR TRAITEUR, HOP ! MAINTENANCE et UPS figurent à l'article 3 de l'arrêté préfectoral à diffusion restreinte détaillant les modalités de mise en œuvre des mesures de surveillance sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry.

#### **ARTICLE 5 – MESURES DE VIGILANCE GENERALE**

Le personnel qui constate qu'un individu est présent en PCZSAR, en dehors du secteur P, sans porter de façon apparente une autorisation désignée à l'article 10 du présent arrêté et valide pour le secteur où il se trouve le lui fait remarquer s'il le connaît ou le signale à l'exploitant d'aérodrome ou aux SCE.

Tout occupant ou utilisateur du Côté Piste est tenu de :

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

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

#### **ARTICLE 6 – CIRCULATION DES PERSONNES EN COTE VILLE**

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

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

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

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

#### **ARTICLE 7 – CIRCULATION DES PERSONNES EN ZPNLA DU COTE VILLE**

Les dispositions décrites à l'article précédent sont applicables aux ZPNLA. Les règles particulières d'accès et de circulation dans ces zones sont fixées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

#### **ARTICLE 8 – CONDITIONS GENERALES DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE**

##### **ARTICLE 8-1 – CONDITIONS DE CIRCULATION DES VÉHICULES**

Les conducteurs de véhicules circulant ou stationnant dans les limites de l'aérodrome sont tenus d'observer les règles de circulation édictées par le code de la route. Ils doivent se conformer à la signalisation existante, établie par l'arrêté préfectoral spécifique portant sur les mesures de police de circulation sur l'aérodrome en CV, ainsi qu'à celles édictées par les arrêtés temporaires (*travaux, conditions spéciales de circulation*), et obtempérer aux injonctions que peuvent leur formuler les agents relevant des services chargés de la circulation aérienne (*Côté Piste*), les fonctionnaires de la police nationale, les militaires de la gendarmerie et les agents des douanes.

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

##### **ARTICLE 8-2 – CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES VEHICULES EN COTE VILLE**

Sont fixés par arrêté préfectoral de police spécifique portant sur les mesures de police de stationnement sur l'aérodrome en CV, sur proposition conjointe de la DDT et de l'exploitant d'aérodrome, après consultation du service de la PAF et de la DSAC-CE :

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

#### **ARTICLE 9 – CONDITIONS D'ACCÈS ET DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES DANS LES ZPNLA**

Les dispositions décrites à l'article précédent sont applicables aux ZPNLA. Les modalités particulières d'accès des véhicules aux ZPNLA sont précisées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté.

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

### **ARTICLE 10 – POINTS DE PASSAGE ENTRE LES ZONES COTE VILLE ET COTE PISTE**

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

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

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

### **ARTICLE 11 – PERSONNES AUTORISÉES À CIRCULER EN PCZSAR**

Seules sont autorisées à circuler en Côté Piste les personnes suivantes :

#### **1 - Passagers et membres d'équipage :**

- passagers munis d'un titre de transport ;
- membres d'équipage des aéronefs commerciaux arborant leur licence ou carte de navigant ou certificat de membre d'équipage en cours de validité ;
- membres d'équipage des aéronefs privés ou militaires (ainsi que leurs passagers) arborant leur licence ou carte de navigant ou certificat de membre d'équipage en cours de validité.

Ces personnes sont autorisées à circuler en Côté Piste dans le secteur passagers « P » ainsi que dans les locaux privatifs des aéroports sous la responsabilité du gestionnaire de ces locaux.

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

#### **2 - Les personnes justifiant d'une activité en Côté Piste en raison de leur fonction, qui arborent, selon le cas, l'un des titres de circulation suivants :**

- a) **titre de circulation national** (*sur fond rouge*), valable sur l'ensemble des aérodromes du territoire et comportant la mention « NATIONAL » ;
- b) **titre de circulation régional** (*sur fond rouge ou orange*), valable sur l'ensemble des aérodromes de la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est et comportant la mention « DAC CENTRE EST » ou « CENTRE EST » ;
- c) **titre de circulation local** (*sur fond rouge ou orange*), valable sur l'aérodrome et comportant la mention « LYS » (valable sur l'aérodrome de Lyon Saint Exupéry) ;
- d) titre de circulation spécial dit « **titre de circulation dans un lieu à usage exclusif** » (sur fond jaune). Ces personnes sont restreintes aux lieux à usage exclusif mentionnés sur leur titre ;
- e) **titre de circulation accompagné** (*sur fond vert*) délivré pour une durée de 24 heures maximum par l'exploitant d'aérodrome à des personnes admises en Côté Piste. Les mesures particulières liées à l'utilisation et au renouvellement de la demande de ce titre figurent dans les mesures d'application du présent arrêté ;
- f) **titre de circulation temporaire** (couleur dégradée allant du jaune au rouge). Les mesures particulières liées à l'utilisation et au renouvellement de la demande de ce titre figurent dans les mesures d'application du présent arrêté.

Les conditions particulières à respecter en vue de l'obtention et de l'utilisation des titres figurant aux alinéas c, d, e et f ci-dessus figurent dans les mesures d'application du présent d'arrêté.

#### **3 - Personnes titulaires d'une carte professionnelle ou commission portant droit de réquisition pour l'exercice de leurs fonctions et devant pénétrer en Côté Piste dans ce cadre, autorisées par le SPAFA ou la BGTA.**

Ces personnes sont accompagnées en permanence par du personnel de la gendarmerie des transports aériens ou du service de la police aux frontières de l'aérodrome, ou du service des douanes de l'aérodrome.

4 - Personnes ou personnalités spécialement autorisées par le chef du service de la police aux frontières sur l'aérodrome ou le commandant de la brigade de gendarmerie des transports aériens de l'aérodrome.

Ces personnes sont escortées en permanence par du personnel de la gendarmerie des transports aériens ou du service de la police aux frontières de l'aérodrome.

5 - Personnes des équipes de secours en intervention en cas d'accident effectif ou en cas d'exercice de sécurité diligenté par la préfecture ou en cas d'urgence sérieuse concernant la protection des biens ou la vie des personnes.

## **ARTICLE 12 – INSPECTION FILTRAGE UNIQUE (PASSAGERS, BAGAGES DE CABINE ET BAGAGES DE SOUTE**

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.

Les modalités de mise en œuvre de l'IFU sont précisées dans les MPA du présent arrêté.

## ***Chapitre V : ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES EN COTE PISTE***

### **ARTICLE 13 – CONDITIONS GÉNÉRALES D’ACCÈS DES VEHICULES AU CÔTÉ PISTE**

Sont autorisés à accéder et à circuler uniquement dans les zones du Côté Piste justifiés par les nécessités d’activité, les véhicules disposant d’une autorisation d’accès délivrée par l’exploitant d’aérodrome, sous réserve que ces entreprises ou organismes possèdent une autorisation d’activité en Côté Piste. Cette autorisation d’accès se matérialise par un laissez-passer véhicule Lyon Saint-Exupéry disposant d’au moins un secteur fonctionnel défini à l’article 3. Des conditions plus détaillées sont fixées dans les mesures particulières d’application du présent arrêté. L’autorisation d’accès du véhicule ne dispense pas le conducteur ni les passagers du port du titre de circulation individuel.

En complément des articles 1.2.6.3 et 1.2.6.4 de l’AIM du 11/09/2013 modifié, les entreprises et organismes utilisateurs de véhicules du CP sont tenus de :

- ne faire circuler un véhicule du Côté Piste que pour leurs besoins d'exploitation et par les cheminements prévus à cet effet ;
- stationner uniquement sur les emplacements dédiés à cet effet ;
- fixer de façon apparente sur le véhicule le LPV en cours de validité ainsi que le logo de l'entreprise ;
- faire surveiller tout déplacement ou stationnement du Côté Piste du véhicule pour lequel il a obtenu une autorisation de circulation temporaire.

De plus, le conducteur, l’entreprise ou l’organisme disposant d’un tel véhicule est tenu de ne pas provoquer ou favoriser l’utilisation du Côté Piste ou dans l’un de ses secteurs, d’un véhicule ne disposant pas d’une autorisation d’accès correspondant.

Des dispositions complémentaires sont contenues dans les mesures particulières d’application du présent d’arrêté.

#### Dispositions particulières :

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

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

Les modalités d’inspection filtrage s’appliquant à certains véhicules des services de l’Etat, aux cas d’urgence ou à certains véhicules spéciaux sont décrites dans les mesures d’application à diffusion restreinte.

### **ARTICLE 14 – INSPECTION FILTRAGE A L’ENTREE DE LA PCZSAR**

#### **ARTICLE 14-1 – GENERALITES**

Les conditions et modalités d’inspection filtrage des véhicules pénétrant en PCZSAR sont notamment celles fixées par les règlements européens susvisés et sont communiquées à l’exploitant d’aérodrome.

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

#### **ARTICLE 14-2 – EXEMPTION DE CONTROLE D’ACCES ET D’INSPECTION FILTRAGE EN PCZSAR**

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

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

Des modalités complémentaires sont incluses dans les MPA à diffusion restreinte du présent arrêté.

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

### **ARTICLE 15 – CIRCULATION DANS LES SECTEURS SOUS CONTRÔLE DE FRONTIÈRE**

#### **ARTICLE 15-1 – INFRASTRUCTURES**

L'exploitant d'aérodrome fournit l'infrastructure permettant de distinguer les cheminements des passagers en provenance ou partance d'une zone « Schengen » de ceux des passagers en provenance ou partance d'une zone « non-Schengen ». Ces mêmes infrastructures doivent permettre d'orienter les passagers non Schengen vers les postes de contrôle, ainsi que les passagers Schengen soumis à contrôle dans le cadre du rétablissement du contrôle des frontières intérieures.

La configuration des cheminements et des salles d'embarquement Schengen et non Schengen est de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome qui doit s'assurer de l'étanchéité de ces 2 zones.

#### **ARTICLE 15-2 – CHEMINEMENTS DES PASSAGERS ET EQUIPAGES**

Les transporteurs aériens ainsi que leurs sous-traitants sont responsables du respect par leurs passagers et équipages des cheminements à utiliser.

Les salles de contrôle de douanes, de police, ainsi que les locaux affectés au transit, ne sont normalement accessibles qu'aux passagers, aux personnels des services publics et des transporteurs aériens et à toutes les personnes autorisées à y pénétrer pour des raisons de service.

L'accès aux secteurs sous contrôle de frontière n'est autorisé que par les cheminements aménagés à cet effet.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de faire cheminer les passagers non Schengen ou Schengen contrôlés au départ, via les postes de contrôles transfrontières armés. De plus, l'exploitant d'aérodrome ainsi que l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte sont tenus d'informer les équipages des vols non Schengen ou Schengen contrôlés au départ, des accès à la PCZSAR leur imposant de passer par les postes de contrôle précités.

Lors de l'embarquement, jusqu'au départ de l'aéronef, pour les passagers refusés à bord ou ayant renoncé à leur voyage, le transporteur aérien ou son assistant a l'obligation de leur faire emprunter les cheminements appropriés jusqu'à la sortie en CV (circuit « arrivées » avec passage, le cas échéant, par les aubettes)

Hors période d'activité commerciale de l'aérogare (de nuit), l'assistant en escale prend préalablement contact avec les services de police qui lui indiqueront le circuit à utiliser pour les vols au départ. Les équipages et passagers des vols sont alors guidés par cet assistant en escale vers les postes de contrôles indiqués par ces services.

De plus, pour les vols à l'arrivée en provenance d'un aérodrome étranger, cet assistant prend préalablement contact avec les services de police et de douane qui lui indiqueront le circuit de sortie à utiliser. Les équipages et passagers des vols sont alors guidés par l'assistant vers les postes de contrôles indiqués par ces services.

Enfin, l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de :

- communiquer aux fonctionnaires de police présents, le nombre de passagers débarqués et à contrôler ;
- s'assurer de la concordance entre le nombre de passagers débarqués et celui des passagers devant se présenter au contrôle transfrontière.
- aviser les services de Police de la présence de passagers en transit à bord d'un vol en arrivé, prendre en compte ces derniers et les accompagner jusqu'en salle d'embarquement du vol de continuation, en respectant, en fonction de la provenance, des mesures d'inspection filtrage

## **ARTICLE 16 – CONDITIONS D’USAGE DES INSTALLATIONS**

L’exploitant d’aérodrome doit publier les conditions d’usage des installations et notamment rappeler aux usagers les limites de responsabilité de chacun tant par des affiches apposées dans les lieux appropriés que par des dispositions insérées dans les contrats d’occupation. A cette fin, l’exploitant d’aérodrome met à disposition des usagers de l’aéroport le « manuel d’exploitation de l’aéroport de Lyon Saint-Exupéry ».

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

## **ARTICLE 17 – INTERDICTIONS DIVERSES**

Il est interdit :

- d’entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs d’accès au Coté Piste ;
- de faciliter l’entrée au Coté Piste de personnes dépourvues des autorisations nécessaires ;
- d’actionner les systèmes d’ouverture des portes de secours en dehors des cas d’urgence et dans le cadre d’exceptions nécessaires pour les maintenances et les contrôles techniques réglementaires des dispositifs ;
- de gêner les accès à la plateforme aéroportuaire et l’exploitation de l’aérodrome par des attroupements ou manifestations ;
- de gêner ou troubler le bon fonctionnement des contrôles de sûreté, notamment aux postes d’inspection filtrage ;
- de procéder à des prises de vue des installations de contrôle de sûreté et de frontière, des accès côté piste ou aux différents secteurs sûreté ou fonctionnels, sauf autorisation expresse, selon le cas, de la PAF, la GTA ou la DSAC ;
- de pénétrer ou de séjourner du Coté Piste de l’aérodrome avec des animaux, même s’ils ne sont pas en liberté ; toutefois, cette interdiction ne s’applique pas aux animaux transportés dans les aéronefs (à condition qu’ils soient accompagnés et tenus en cage ou en sac), ni des animaux des services de sécurité autorisés, ni aux chiens guides d’aveugle ou d’assistance aux personnes à mobilité réduite ;
- de procéder à des quêtes, sollicitations, offres de service, distributions d’objets quelconques ou de prospectus, prises de vue commerciales, techniques ou de propagande, sur l’aérodrome, sauf autorisation spéciale délivrée par l’exploitant d’aérodrome après avis et autorisation selon le cas, de la PAF ou de la GTA ;
- d’occuper de façon abusive et prolongée des bâtiments de la zone aéroportuaire de nature à porter atteinte à l’ordre public, à la salubrité et à la sécurité des biens et des personnes ;
- de pénétrer sur l’ensemble de la zone aéroportuaire en état d’ivresse.

Pendant toute la durée de fermeture à l’exploitation du terminal 2, l’accès à l’intérieur de la zone fermée et délimitée y est strictement limité aux seules personnes dont la présence se justifie par une obligation professionnelle.

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

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

L’exploitant d’aérodrome est tenu de mettre en place, dans la mesure du possible, la signalisation nécessaire à l’information du public quant aux principales interdictions par le biais d’affiches, affichettes, pictogrammes et autres messages informatifs et ceci de manière adaptée. Les messages écrits doivent être rédigés en plusieurs langues, dont au moins le français et l’anglais.

**ARTICLE 18 – SURVEILLANCE DES EFFETS PERSONNELS EN COTE VILLE**

Aucun colis, bagage ou marchandise ne doit rester sans surveillance de la part de la personne qui en a la garde, sur l'ensemble du Côté Ville de l'aérodrome. En cas de découverte d'un bagage abandonné, la PAF doit être prévenue.

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

#### **ARTICLE 19 – EXPLOITATION SOUS CHANTIER**

Pour l'ensemble des chantiers envisagés sur la voirie publique de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry, à l'exception des travaux ne nécessitant pas d'emprise sur chaussées, l'exploitant d'aérodrome doit établir préalablement un dossier d'exploitation tel que défini en annexe IV de la circulaire 96-14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier.

Ce dossier d'exploitation est à transmettre :

- aux services de la Police aux Frontières (PAF) pour information et validation au minimum 7 jours (sept) avant le démarrage prévu des travaux pour les chantiers courants couverts par l'arrêté préfectoral relatif à l'exploitation des chantiers courants de l'Aéroport Lyon Saint-Exupéry ;
- aux services de la PAF et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) pour avis et instruction au minimum 20 jours (vingt) avant le démarrage prévu des travaux pour les chantiers non courants.

#### **ARTICLE 20 – AUTORISATION D'ACTIVITÉ**

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

#### **ARTICLE 21 – FIN D'ACTIVITÉ**

L'exploitant d'aérodrome informe immédiatement les services de la PAF et de la GTA lorsqu'il est prévenu de la fin d'activité d'une entreprise occupant des locaux sur l'aérodrome.

Le responsable d'une entreprise travaillant du Côté Piste de l'aérodrome informe immédiatement l'exploitant d'aérodrome, la PAF et la GTA lorsque son entreprise cesse d'exercer dans cette zone.

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

### **ARTICLE 22 – CONSTATATIONS DES MANQUEMENTS ET INFRACTIONS – SANCTIONS**

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

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

Les articles L6372-1 à L6372-7 du code des transports, et les articles R217-1 à R217-3, R282-1, R282-2 et R282-3 du code de l'aviation civile fixent les montants maximums des sanctions administratives applicables à l'encontre des personnes morales et des personnes physiques, la procédure générale et la procédure simplifiée selon les cas, la procédure de notification des amendes et suspension ainsi que les sanctions pénales applicables. L'article R.610-5 du Code Pénal prévoit également, en cas de violation des interdictions ou le manquement aux obligations édictées par le présent arrêté de police, la possibilité de recours à une amende prévue pour les contraventions de la 1ère classe".

### **ARTICLE 23 – CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES VÉHICULES DU CÔTÉ PISTE - SANCTIONS**

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

## **TITRE V : DISPOSITIONS FINALES**

### **ARTICLE 24 – ABROGATION DES ARRÊTÉS PRÉCÉDENTS**

L'arrêté préfectoral n° PDDS 2020082002 du 21 août 2020 relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry est abrogé.

### **ARTICLE 25 – PUBLICATION**

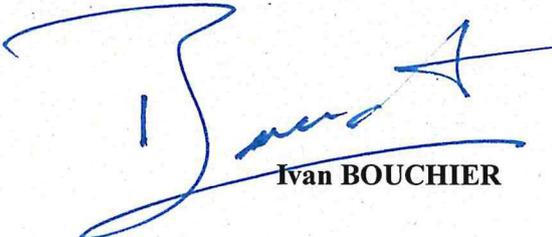
Le présent arrêté, avec les plans annexés, sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Rhône et fera l'objet d'une information et mise à disposition par l'exploitant d'aérodrome.

### **ARTICLE 26 – EXÉCUTION**

- Le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est ;  
- le directeur départemental des territoires du Rhône ;  
- le directeur zonal de la police aux frontières ;  
- le directeur départemental de la sécurité publique ;  
- le directeur du service interrégional des douanes et des droits indirects ;  
- le commandant du groupement de gendarmerie du Rhône ;  
- le commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Lyon Saint-Exupéry ;  
- le président du directoire de la société Aéroports de Lyon ;  
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Lyon, le **22 NOV. 2022**

**Pour le préfet du Rhône et par délégation,  
Le préfet délégué pour la Défense et la Sécurité**

  
**Ivan BOUCHIER**