



PREFECTURE DE LA CORREZE

Recueil spécial des actes administratifs

N°2010-24/SP du 11 juin 2010

Aérodrome de Brive-Souillac

Document certifié conforme, édité par la préfecture de la Corrèze

Directeur de la publication : Eric Cluzeau, secrétaire général de la préfecture de la Corrèze

Conception et impression : Mission de coordination interministérielle

Dépôt légal :1945 – n°ISSN : 0992-9444

Ce recueil ne comporte que des extraits d'arrêtés. Les arrêtés originaux peuvent être consultés dans leur intégralité aux guichets de la préfecture de Tulle et de la sous-préfecture de Brive.

Consultez le site internet des services de l'Etat : www.correze.pref.gouv.fr

Courriel : prefecture.tulle@correze.pref.gouv.fr

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DE LA CORREZE 2010-24/SP - Recueil spécial du 11 juin 2010

Sommaire

1	<u>Direction départementale des territoires</u>	2
1.1	Service environnement, police de l'eau et risques	2
	2010-06-0406- Arrêté inter préfectoral portant autorisation, au titre de l'article L 214-3 du code de l'environnement, pour la modification de l'autorisation de réalisation de l'aérodrome de Brive-Souillac par le syndicat mixte pour la création et l'aménagement de l'aérodrome de Brive-Souillac (AP du 8 juin 2010).	2
2	<u>Préfecture</u>	10
2.1	Direction des relations avec les collectivités locales	10
2.1.1	Bureau de l'urbanisme et du cadre de vie	10
	2010-06-0400- Arrêté modifiant l'arrêté inter préfectoral des 24 juin et 25 juillet 2003, modifié portant création d'une commission consultative dans le cadre du projet du futur aérodrome de Brive-Souillac (AP du 20 mai 2010).	10
2.2	Service de la réglementation et des libertés publiques	11
2.2.1	Bureau de la réglementation et des élections	11
	2010-05-0346- Arrêté réglementant le stationnement des taxis sur l'aérodrome de Brive-Souillac (AP du 19 mai 2010).	11
2.3	Services du cabinet	12
2.3.1	Service interministériel des affaires civiles et économiques de défense et de protection civile	12
	2010-06-0407- Arrêté inter préfectoral portant approbation du dispositif spécifique ORSEC relatif à l'aérodrome de Brive-Souillac (AP du 10 juin 2010).	12
3	<u>Sous-préfecture de Brive</u>	12
3.1	Bureau de l'état-civil et de la circulation	12
	2010-06-0403- Arrêté préfectoral fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Brive-Souillac (AP du 7 juin 2010).	12
	2010-06-0404- Mesure d'application de l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police sur l'aérodrome de Brive-Souillac - contrôle d'accès et inspection filtrage en zone réservée côté piste (AP du 7 juin 2010).	27
	2010-06-0405- Mesure d'application de l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police sur l'aérodrome de Brive-Souillac - circulation en zone réservée côté piste (AP du 7 juin 2010).	34

1 Direction départementale des territoires

1.1 Service environnement, police de l'eau et risques

2010-06-0406- Arrêté inter préfectoral portant autorisation, au titre de l'article L 214-3 du code de l'environnement, pour la modification de l'autorisation de réalisation de l'aérodrome de Brive-Souillac par le syndicat mixte pour la création et l'aménagement de l'aérodrome de Brive-Souillac (AP du 8 juin 2010).

Le préfet de la Corrèze,
Chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur,
Chevalier dans l'ordre national du Mérite,

Le préfet du Lot,
Chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur,
Chevalier dans l'ordre national du Mérite,

.....

Considérant que les installations existantes et leurs annexes constituent des activités soumises à autorisation au titre des articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement ;

Considérant qu'il est nécessaire de prescrire des mesures permettant de garantir l'exploitation de l'aérodrome dans le respect des intérêts visés à l'article L.211-1 du code de l'environnement ;

Considérant que les aménagements prévus ont pris en compte les enjeux de protection et de préservation du milieu aquatique avec un suivi des eaux du ruisseau du Sorpt, seul milieu aquatique susceptible d'être concerné par une pollution éventuelle ;

Considérant qu'un plan d'alerte en cas de pollution accidentelle prévoit une information des collectivités utilisant les ressources de ces milieux aquatiques proches, afin qu'elles puissent en ce cas porter attention supplémentaire à leurs ressources et faire procéder à toutes analyses jugées utiles ;

.....

Arrêtent :

Titre I - Objet de l'autorisation et situation administrative.

Art. 1.- Objet de l'autorisation.

M. le président du syndicat mixte pour la création et l'aménagement de l'aérodrome de Brive-Souillac (mairie de Brive-la-Gaillarde, 19100 Brive-la-Gaillarde) est autorisé, en application des articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement et sous réserve du respect des prescriptions énoncées aux articles suivants, à réaliser et à exploiter les ouvrages et aménagements définis à l'article 2 rendus nécessaires pour la création et l'exploitation de l'aérodrome Brive-Souillac sur le territoire des communes de Nespouls (Corrèze) et Cressensac (Lot).

Art. 2.- Champ d'application.

Les rubriques définies au tableau de l'article R 214-1 du code de l'environnement concernées par cette opération sont les suivantes :

Caractéristiques du projet	Rubrique	Intitulé	Régime
Capacité de traitement :	2.1.1.0-2°	Stations d'épuration des agglomérations d'assainissement ou dispositifs d'assainissement non collectif devant traiter une charge brute journalière de	Déclaration

12,6 kg/j de DBO ₅ Soit 210 EH		pollution organique : 1° Supérieure à 600 kg de DBO ₅ (A) 2° Supérieure à 12 kg de DBO ₅ , mais inférieure ou égale à 600 kg de DBO ₅ (D)	
Superficie totale imperméabilisée : 21,3 ha	2.1.5.0 – 1°	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha : Autorisation ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : Déclaration.	Autorisation
Rejet moyen de 1,8 tonnes/jour de sels dissous	2.2.4.0 – 2°	Installations ou activités à l'origine d'un effluent correspondant à un apport au milieu aquatique de plus de 1 t/jour de sels dissous : Déclaration	Déclaration

Art. 3.- Situation des travaux.

Le nouvel aérodrome se situe sur le territoire des communes de Nespouls dans le département de la Corrèze, et de Cressensac dans celui du Lot. Il se situe à mi-chemin entre les villes de Brive-la-Gaillarde et de Souillac (17 km au sud de Brive et 18 km au nord de Souillac). Les terrains d'emprise sont situés sur le plateau du "Causse Corrézien", qui s'étend entre le bassin de Brive et la vallée de la Dordogne.

Titre II : Prescriptions techniques.

Les ouvrages seront situés, installés et exploités conformément aux pièces contenues dans le dossier présenté et au plan annexé au présent arrêté.

Art. 4.- Rejets d'eaux pluviales.

4.1 – Ouvrages de collecte.

Les zones où les eaux de ruissellement sont collectées sont constituées par les aires de stationnement des avions, la partie ouest de la route de service en front des bâtiments, les parkings passagers, taxis et loueurs et la desserte de l'aérogare.

Les ouvrages de collecte sont des collecteurs (ou des fossés) dimensionnés pour une pluie décennale. En charge, ces ouvrages doivent être capables d'évacuer une pluie trentennale.

4.2 – Ouvrages de traitement.

Les eaux de ruissellement collectées seront traitées avant rejet par des dispositifs dont les fonctions sont :

- traitement de la pollution chronique par décantation et par blocage en surface des hydrocarbures et flottants,
- confinement de la pollution accidentelle. Les dispositifs d'obturation des bassins ainsi que la lame siphonide permettront le piégeage d'une pollution accidentelle non miscible à l'eau,
- écrêtement des débits d'orage. Le dimensionnement a été calculé pour une pluie d'occurrence trentennale.

Pour la zone côté piste, le dispositif sera composé :

- de deux bassins étanches secs et éventuellement enherbés : le bassin 1 pour les aires d'aviation générale et le bassin 1 bis pour les aires commerciales. De plus, les eaux de la route de service principale ouest seront traitées en partie dans le bassin 1 et en partie dans le bassin 1 bis. Ces bassins seront munis en tête d'un by-pass et en sortie d'une vanne, ce qui permettra le stockage d'une pollution accidentelle,
- d'une cloison siphonide en sortie du bassin permettant le blocage des plus légers que l'eau,
- d'une zone d'infiltration en sortie du bassin : fossés d'infiltration. Ceux-ci seront reliés à des puisards d'infiltration, qui ne constituent qu'un dispositif sécuritaire contre l'inondation des pistes car ne fonctionnant que dans des conditions pluviométriques exceptionnelles.

Pour la zone côté « ville », le dispositif sera composé :

- d'un bassin étanche n°2, sec et éventuellement enherbé muni également d'un by-pass en tête, d'une vanne en sortie,
- d'une cloison siphonide en sortie,
- d'une zone d'infiltration en sortie : fossés d'infiltration. Ceux-ci seront reliés à des puisards d'infiltration, qui ne constituent qu'un dispositif sécuritaire contre l'inondation des pistes car ne fonctionnant que dans des conditions pluviométriques exceptionnelles.

4.3 – Rejets diffus.

Au niveau des aires de manœuvre (pistes et voies de circulation avions) et des routes de service, les eaux de ruissellement seront rejetées sans traitement, de manière diffuse, dans le milieu naturel.

Au niveau de la piste revêtue, les eaux devront être évacuées rapidement et infiltrées pour éviter tout risque sur le fonctionnement de la zone karstique : infiltration diffuse sans concentration des débits.

Le système mis en place consistera en une tranchée d'infiltration de part et d'autre de la piste, constituée dans ses premiers centimètres de matériaux de bonne perméabilité et de bonne porosité, permettant une infiltration rapide et un stockage. Plus, en profondeur, la tranchée sera constituée de matériaux de perméabilité plus faible, de manière à tamponner l'infiltration.

Pour les autres zones, aucun système spécifique ne sera mis en place, les eaux de ruissellement s'infiltreront.

4.4 – Fiche descriptive des rejets d'eaux pluviales.

Surface revêtue	Surface (m ²)	Traitement particulier
Zone aéronautique		
Aires de mouvements		
Piste, accotements revêtus et bande anti-souffle d'extrémité de piste	126 000 m ²	Pas de traitement : rejet diffus
Route de service principale ouest collectée	6 358 m ²	Traitement à 50 % dans le bassin 1 et 50 % dans le bassin 1 bis
Autres routes de services	8 140 m ²	Pas de traitement : rejet diffus
Aires de stationnement et voies de circulation		
Bretelle commerciale d'accès à la piste	11 300 m ²	Pas de traitement : rejet diffus
Bretelles aviation générale (est et ouest)	11 160 m ²	Pas de traitement : rejet diffus
Aire de stationnement aviation commerciale	10 271 m ²	Traitement dans le bassin 1 bis
Aire de stationnement aviation générale	8 710 m ²	Traitement dans le bassin 1
Zone publique		
Voirie zone publique	10 717 m ²	Pas de traitement : rejet diffus
Parking VL	9 270 m ²	Traitement dans le bassin 2
Zone vol à voile		
Voirie et parking	1 158 m ²	Pas de traitement : rejet diffus
Bâtiments		
Bâtiment aérogare		Collecte depuis les descentes d'eau des bâtiments par des collecteurs bétons puis rejet diffus sans traitement.
Surface couverture	2 669 m ²	
Surface terrasse restaurant	115 m ²	
Bâtiments annexes		
Bâtiment des sociétés de service aéronautique	1 300 m ²	
Bâtiment des avions basés	2 250 m ²	

Bâtiment des aéroclubs et avions de passage	1 345 m ²	Traitement dans le bassin 1 Collecte depuis les descentes d'eau des bâtiments par des collecteurs bétons puis rejet diffus sans traitement.
Bâtiment vol à voile et école	807 m ²	
Logement fonction responsable plate-forme	220 m ²	
Vigie et bloc technique		
Bâtiments techniques	1 118 m ²	
Couverture de la vigie	100 m ²	
Total :	213 458 m²	

La réalisation de l'aérodrome génèrera la création de surfaces imperméabilisées estimées à 213 458 m².

Il ne sera pas procédé à un lavage des pistes. Seules les aires de stationnement des avions pourront être lavées. Les eaux issues de ce lavage présentant un taux de pollution chronique très faible seront récupérées comme les eaux pluviales et traitées dans les bassins 1 et 1 bis.

4.5 – Tableau récapitulatif des rejets d'eaux pluviales.

Bassin et Rejet n°	Surface active desservie	Débit de fuite moyen	Volume utile	Volume mort	Surface
1	13 234 m ²	50 l/s	720 m ³	320 m ³	970 m ²
1 bis	13 900 m ²	50 l/s	700 m ³	250 m ³	776 m ²
2	9 270 m ²	50 l/s	475 m ³	190 m ³	582 m ²

Milieu récepteur : aquifère drainé par le Sorpt.

Débits de référence : QMNA5 = 0,036 m³/s - débit moyen : 0,228 m³/s.

Art. 5.- Rejets d'eaux usées.

Les eaux usées issues de l'aérodrome seront séparées des eaux pluviales et traitées par des systèmes autonomes.

Le premier système traitera les eaux issues de l'aérogare, du hangar avions basés et aéroclubs, du hangar de la société de maintenance, du bloc technique. Il s'agira d'une mini station d'épuration préfabriquée suivie d'un lit d'épandage (filtre à sable), qui aura la capacité de traiter 210 Eq/Hab.

Les rendements de cette mini-station seront au minimum de :

Paramètres	Niveau de traitement
DBO ₅	abattement de 90 %
MES	abattement de 90 %
NTK	abattement de 30 %
Phosphore total	abattement de 30 %

Les prescriptions générales fixées par l'arrêté du 21 juin 2007 demeurent applicables à ce système d'assainissement.

Les boues issues de ce système de traitement seront évacuées par une filière agréée. Aucun épandage n'aura lieu sur site.

Art. 6.- Apport de sels dissous au milieu aquatique.

L'épandage de produits de déverglaçage sur les chaussées et surfaces imperméabilisées entraîne un rejet de sel dans le milieu aquatique.

Deux types de produits seront utilisés en fonction des zones :

- les acétates ou formiates de potassium dans les zones fréquentées par les avions (aires de stationnement et pistes),

- les sels de déverglaçage classique NaCl dans les zones non fréquentées par les avions (voie de desserte, routes, etc...).

Seuls des produits de déverglaçage agréés seront utilisés, dans le respect des doses prescrites.

Sur l'ensemble de la zone les quantités annuelles maximales utilisées seront de :

- 214 tonnes pour les acétates ou formiates de potassium,
 - 5,2 tonnes pour les sels de déverglaçage classiques NaCl,
- soit 219,2 tonnes de sels au total.

Les eaux de dégivrage et d'anti-givrage des avions seront récupérées par des balayeuses aspiratrices puis évacuées vers un centre de traitement agréé.

Art. 7.- Mesures en faveur de la réduction des impacts en phase chantier et exploitation.

7-1 – période de travaux.

Les dispositions particulières relatives à la protection de l'environnement pendant la réalisation des travaux seront inscrites dans le cahier des charges de l'entreprise, au travers d'un fascicule environnement spécifique, intégré au cahier des clauses techniques particulières (CCTP). Sur la base de ces dispositions particulières, préalablement au démarrage des travaux, les entreprises devront établir un plan de respect de l'environnement (PRE) précisant les procédures qu'elles s'engageront à suivre pour prévenir tout impact.

Les prescriptions concerneront notamment :

- la localisation des installations de chantier,
- les précautions d'usage concernant l'entretien des engins de chantier,
- la surveillance des conditions de stockage et de manipulation des produits dangereux (huiles, hydrocarbures) et l'interdiction de rejet direct sans épuration préalable,
- le traitement des eaux de ruissellement dans les zones sensibles (dolines),
- le rejet des eaux usées.

Il sera notamment imposé aux entreprises de réaliser des aires spécifiques pour le stockage des produits polluants et l'entretien des engins.

Aucun prélèvement d'eau ne sera effectué sur site pendant la phase travaux. Pour les besoins du chantier, l'alimentation sera assurée par la canalisation d'eau potable. Des camions citernes compléteront au besoin cet apport.

7-2 – stockage de produits dangereux ou polluants.

Le stockage du carburant sera fait sur un site à part et fera si nécessaire l'objet d'une procédure d'autorisation au titre des installations classées.

Les autres produits polluants : produits de lutte contre l'incendie et produits de déverglaçage seront stockés dans des hangars à l'abri de la pluie et dans des conditions de sécurité réglementaires.

7-3 – entretien des avions et véhicules.

L'entretien des avions de ligne, y compris leur lavage, ne sera pas effectué sur place mais réalisé hors site par un organisme agréé.

Pour les autres avions ainsi que pour les véhicules légers, l'entretien sera réalisé soit dans les hangars à l'abri de la pluie, soit sur les aires de stationnement. Dans ce dernier cas, les eaux de lavage, faiblement chargées, rejoindront le réseau de collecte des eaux pluviales et seront traitées dans les bassins correspondants.

Art. 8.- Mesures compensatoire et de suivi.

Compte tenu des dispositions mises en place pour la protection du milieu aquatique, aucune mesure compensatoire supplémentaire ne sera mise en œuvre.

Les eaux du Sorpt seront suivies régulièrement.

A cet effet, les mesures suivantes seront réalisées dès l'ouverture de l'aérodrome :

- IBGN deux fois par an pendant 10 ans en période de basses eaux et de hautes eaux,

- pH, conductivité, MES, DBO₅, DCO, HC totaux, N03, PO₄ et P total, dans les eaux superficielles une fois par mois pendant la première année, puis la fréquence sera adaptée aux résultats pour les neuf années suivantes,
- les teneurs en métaux lourds (Pb, Zn) et hydrocarbures totaux dans les sédiments seront mesurées deux fois par an pendant cinq ans, puis la fréquence sera adaptée aux résultats pour les cinq années suivantes.

Art. 9.- Moyen de surveillance et d'entretien.

Le suivi et l'entretien des différents ouvrages seront réalisés par le gestionnaire dans le cadre général de l'exploitation de l'aérodrome. Il comprendra notamment la surveillance et l'entretien du réseau d'assainissement des eaux pluviales et de celui des eaux usées.

9-1 – Eaux pluviales.

Les opérations de suivi consisteront en une visite régulière et à des périodes précises de l'ensemble du dispositif d'assainissement avec recherche de dysfonctionnement :

- obstruction des collecteurs,
- ensablement des bassins,
- présence de corps solides susceptibles d'entraver le fonctionnement des vannes,
- détérioration des appareillages mécaniques ou électriques.

Le risque de prolifération des moustiques devra être pris en compte au niveau des bassins. (Les moustiques pouvant être importés par les aéronefs en étant des vecteurs de maladies nouvelles sous nos latitudes).

C'est pourquoi les bassins de rétention d'eaux pluviales sont maintenus à sec en dehors des périodes de pluie. La vidange des bassins se réalise en moins de 12 heures.

9-2 – Eaux usées.

Une visite hebdomadaire sera réalisée et un rapport mensuel établi. Il définira les opérations d'entretien à effectuer et leur degré d'urgence.

- surveillance générale des installations, contrôle des niveaux,
- contrôle du débit d'alimentation et de sortie,
- contrôle du niveau des boues dans les fosses et commande de curage éventuel,
- curages annuels,
- prise d'échantillons à fins d'analyses,
- analyses,
- nettoyage des éléments de l'installation et des abords,
- fauchage et entretien des espaces verts.

Les prescriptions de l'arrêté ministériel du 22 juin 2007 relatif au traitement des eaux usées doivent être respectées, en particulier le contrôle des rejets de la future station devra se faire par une auto surveillance réalisée 1 fois tous les 2 ans sur un échantillon moyen journalier et portera sur les paramètres suivants : débit, pH, DBO₅, DCO et MES.

L'exploitant doit suivre également la consommation de réactifs et d'énergie, ainsi que la production des boues en poids de matière sèche hors réactifs (chaux, polymères, sels métalliques).

Les résultats seront communiqués aux services police de l'eau de la Corrèze et du Lot et à l'agence de l'eau Adour-Garonne.

Art. 10.- Plan d'alerte en cas de pollution accidentelle.

Dès l'ouverture de l'aérodrome, un plan d'alerte sera mis en place en prévision d'un cas de pollution accidentelle.

Celui-ci précisera l'organisation retenue afin de mobiliser au mieux, dans l'espace et dans le temps, l'ensemble des moyens techniques et humains mis en œuvre afin de prévenir les pollutions accidentelles.

Il sera élaboré par le maître d'ouvrage en concertation avec les services chargés de la police de l'eau et de la sécurité civile, auxquels il sera transmis in fine.

Il comportera tous les plans et pièces graphiques nécessaires à la compréhension du fonctionnement des dispositifs d'assainissement et de traitement des eaux. Il précisera les conditions d'accès aux différents points de rejets et aux ouvrages de traitement avec indication, le cas échéant, des prescriptions relatives à la sécurité des agents chargés des interventions d'urgence ou des opérations de contrôle.

Art. 11.- Moyens d'intervention en cas d'incendie et de pollution accidentelle.

Un Plan Particulier d'Intervention sera mis au point avant l'exploitation de l'aérodrome, en concertation avec les services de la préfecture, la sécurité civile et les services compétents, auxquels il sera transmis in fine.

Ce plan d'intervention d'urgence s'appuiera notamment sur les principes suivants :

- modalités d'identification de l'accident (localisation, nature des matières concernées),
- liste des personnes à prévenir en priorité,
- inventaire des moyens d'action : emplacement, itinéraires d'accès, localisation des dispositifs de rétention, modalités de fermeture.

Le fonctionnement des dispositifs de protection sera décrit dans le plan d'intervention. Les points d'intervention possibles pour arrêter une pollution accidentelle seront signalés pour être facilement repérables par le personnel d'exploitation.

Les principales mesures seront :

En zone assainie : fermeture de la vanne de sortie des bassins,

- stockage de la pollution dans le bassin,
- mise en œuvre du by-pass lorsque toute la pollution est stockée,
- évacuation du polluant vers des sites agréés.

En zone non assainie : évacuation du polluant et des terres polluées vers des sites agréés.

Art. 12.- La présente autorisation cesse d'avoir effet dans le cas où il s'écoulerait un délai de 5 ans à compter de la notification du présent arrêté avant que les installations aient été réalisées et mises en service.

Si le bénéficiaire de la présente autorisation souhaite en obtenir le renouvellement ou la prorogation, il devra en faire la demande dans le délai de un an au plus et six mois au moins avant sa date d'expiration.

Art. 13.- Toutes nouvelles prescriptions rendues nécessaires dans l'intérêt de la santé, de la salubrité et de la sécurité publiques, de l'alimentation en eau potable de la population, de la conservation et du libre écoulement des eaux et de la protection contre les inondations, de la protection de la qualité ou de la diversité du milieu aquatique, pourront être prises ultérieurement par l'Etat, sans que le permissionnaire puisse prétendre à aucune indemnité ou à aucun dédommagement de ce fait.

Art. 14.- Les agents chargés de la police de l'eau auront accès aux installations du permissionnaire dans les conditions fixées à l'article L 216-4 du code de l'environnement.

Art. 15.- La présente autorisation est accordée sous réserve des droits des tiers.

Art. 16.- La présente autorisation ne dispense en aucun cas le maître d'ouvrage de faire les déclarations ou d'obtenir les autorisations requises par d'autres réglementations.

Art. 17.- Le maître d'ouvrage est tenu de se conformer à tous règlements existants ou à venir dans le cadre de la police de l'eau.

Art. 18.- Faute par le maître d'ouvrage de se conformer dans le délai fixé aux dispositions prescrites, l'Etat pourra prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître, aux frais du maître d'ouvrage, tout dommage provenant de son fait, ou pour prévenir ces dommages dans l'intérêt de la salubrité ou de la sécurité publique ou des intérêts visés à l'article L 211-1 du code de l'environnement, sans préjudice de l'application des dispositions pénales relatives aux infractions en matière de police des eaux.

Toute modification apportée par la suite aux dispositions prescrites devra être signalée et justifiée et pourra éventuellement donner lieu à prescriptions complémentaires ou, si nécessaire, au dépôt d'une nouvelle demande d'autorisation.

Le gestionnaire maintiendra constamment les ouvrages et dispositifs en bon état et assurera les travaux de contrôle et d'entretien nécessaires à leur bon fonctionnement.

Art. 19.- Une déclaration sera faite dans les meilleurs délais au service chargé de la police de l'eau en cas d'accident ou d'incident survenu du fait du fonctionnement des ouvrages, qui serait de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L 211-1 du code de l'environnement.

Art. 20.- Dès l'achèvement des travaux, le maître d'ouvrage en avisera le service police de l'eau (DDT de la Corrèze).

Le contrôle de leur bonne exécution et de leur conformité aux dispositions de cet arrêté pourra être effectué à tout moment par ce service.

Art. 21.- L'arrêté inter-préfectoral Corrèze - Lot du 13 octobre 2005 autorisant la réalisation de l'aérodrome de Brive-Souillac est abrogé.

Art. 22.- Le présent arrêté peut faire l'objet dans un délai de deux mois à compter de sa notification :

- d'un recours gracieux auprès de l'auteur de la décision. L'absence de réponse dans un délai de deux mois fait naître une décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif dans les deux mois suivants,
- d'un recours contentieux devant le tribunal administratif compétent.

Art. 23.- Un avis au public fera connaître par publication dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans les départements de la Corrèze et du Lot qu'une autorisation a été accordée au titre du code de l'environnement à monsieur le président du syndicat mixte pour la réalisation de l'aérodrome Brive-Souillac.

La présente autorisation sera affichée en mairies de Nespouls (Corrèze) et Cressensac (Lot).

Tulle, le 8 juin 2010

Le préfet de la Corrèze,
Alain Zabulon

Cahors, le 8 juin 2010

Le préfet du Lot,
Jean-Luc Marx

2 Préfecture

2.1 Direction des relations avec les collectivités locales

2.1.1 Bureau de l'urbanisme et du cadre de vie

2010-06-0400- Arrêté modifiant l'arrêté inter préfectoral des 24 juin et 25 juillet 2003, modifié portant création d'une commission consultative dans le cadre du projet du futur aérodrome de Brive-Souillac (AP du 20 mai 2010).

Le préfet de la Corrèze,
Chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur,
Chevalier dans l'ordre national du Mérite,

Le préfet du Lot,
Chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur,
Chevalier dans l'ordre national du Mérite,

.....

Arrêtent :

Art. 1.- L'article 2 de l'arrêté inter préfectoral sus visé est modifié ainsi qu'il suit en ce qui concerne les représentants des professions aéronautiques et usagers de l'aérodrome :

Art. 2.- La commission consultative dans le cadre du projet du futur aérodrome de Brive-Souillac est composée ainsi qu'il suit :

Président : Le préfet de la Corrèze ou son représentant,

Au titre des professions aéronautiques et usagers de l'aérodrome :

Représentant	Titulaire	Suppléant
de la communauté d'agglomération de Brive	M. Yves Gary, maire de Turenne	M. Jean-Pierre Bernardie, maire de Dampniat
de la compagnie aérienne Airlinair	M. Jean-Luc Nugues	M. Nayen Pene
du personnel	M. Dominique Baussian	
des associations basées à l'aérodrome	M. Jean-Marc Magem, association Aquar'aile	M. André Muzergues, aéroclub de Brive
des privés	M. Didier Dubourg	M. Jean Pascarel
des usagers	Mlle Catherine Mourrat	

Art. 2.- Les autres dispositions de l'arrêté inter préfectoral précité demeurent en vigueur.

Article d'exécution.

Tulle, le 20 mai 2010

Le préfet de la Corrèze,
Alain Zabulon

Cahors, le 20 mai 2010
Le préfet du Lot,
Jean-Luc Marx

2.2 Service de la réglementation et des libertés publiques

2.2.1 Bureau de la réglementation et des élections

2010-05-0346- Arrêté réglementant le stationnement des taxis sur l'aérodrome de Brive-Souillac (AP du 19 mai 2010).

Le préfet de la Corrèze,
Chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur,
Chevalier dans l'ordre national du Mérite,
.....

Arrête :

Art. 1.- La desserte de l'aérodrome de Brive-Souillac est réservée aux 57 taxis ayant une autorisation de stationnement à la date du présent arrêté, dans les communes suivantes :

commune de Brive la Gaillarde	22 taxis
commune de Chasteaux	1 taxi
commune de Cosnac	1 taxi
commune de Larche	3 taxis
commune de Lissac sur Couze	1 taxi
commune de Malemort	4 taxis
commune de Nespouls	1 taxi
commune de Noailles	2 taxis
commune de Saint Cernin de Larche	1 taxi
commune de Saint Pantaléon de Larche	2 taxis
commune d'Ussac	1 taxi
commune de Varetz	3 taxis
commune de Cressensac	1 taxi
commune des Quatre Routes du Lot	1 taxi
commune de Martel	4 taxis
commune de Souillac	9 taxis

Art. 2.- Les taxis qui seront créés postérieurement sur les communes précitées ne seront autorisés à desservir l'aéroport que sur décision préfectorale après avis des commissions départementales des taxis du Lot et/ou de la Corrèze.

Art. 3.- Des communes supplémentaires pourront être autorisées à laisser stationner leurs taxis sur l'aéroport de Brive-Souillac, sur décision préfectorale, après avis des commissions départementales des taxis du Lot et/ou de la Corrèze et avis favorable des maires concernés.

Art. 4.- Les emplacements nécessaires au stationnement des taxis précités (dont aucun ne pourra revendiquer une priorité par rapport aux autres et qui stationneront les uns derrière les autres par ordre d'arrivée) sont matérialisés au sol et accompagnés d'un panneau de signalisation.

Art. 5.- Les taxis provenant d'autres communes que celles énumérées à l'article 1^{er} devront stationner sur les emplacements prévus à cet effet pour prendre en charge ou déposer leurs clients.

Art. 6.- En cas de violation de la réglementation applicable à la profession des taxis, les taxis non autorisés qui stationneraient en attente de clients, sans réservation, seront passibles des mesures disciplinaires suivantes : avertissement, suspension ou retrait de la carte professionnelle après avis de la commission des taxis réunie en formation disciplinaire.

Article d'exécution.

Tulle, le 19 mai 2010

Alain Zabulon

2.3 Services du cabinet

2.3.1 Service interministériel des affaires civiles et économiques de défense et de protection civile

2010-06-0407- Arrêté inter préfectoral portant approbation du dispositif spécifique ORSEC relatif à l'aérodrome de Brive-Souillac (AP du 10 juin 2010).

Le préfet de la Corrèze,
Chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur,
Chevalier dans l'ordre national du Mérite,

Le préfet du Lot,
Chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur,
Chevalier dans l'ordre national du Mérite,
.....

Arrêtent :

Art. 1.- Le dispositif spécifique ORSEC annexé au présent arrêté relatif à l'organisation et à la coordination des opérations de secours en cas d'accident d'aéronef survenant sur l'aérodrome de Brive-Souillac ou à son voisinage (zone d'aérodrome et zone voisine d'aérodrome) est approuvé.

Article d'exécution.

Tulle, le 10 juin 2010

Le préfet de la Corrèze,
Alain Zabulon

Cahors, le 10 juin 2010

Le préfet du Lot
Jean-Luc Marx

3 Sous-préfecture de Brive

3.1 Bureau de l'état-civil et de la circulation

2010-06-0403- Arrêté préfectoral fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome de Brive-Souillac (AP du 7 juin 2010).

Le préfet de la Corrèze,
Chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur,
Chevalier dans l'ordre national du Mérite,

.....
Arrête :

Préambule

La zone sur laquelle est implanté l'aéroport de Brive-Souillac relevant de la compétence de la gendarmerie, la sécurité générale et la mise en oeuvre de la police générale sur l'emprise aéroportuaire est confiée au groupement de la gendarmerie de la Corrèze.

Titre I - Délimitation des zones.

Art. 1.- Limite des zones constituant l'aérodrome.

L'ensemble des terrains constituant l'aérodrome de Brive-Souillac est divisé en deux zones :

- une zone publique (côté ville)
- une zone réservée (côté piste) dont l'accès est soumis à des règles particulières et à la possession de titres de circulation.

Les limites de ces zones figurent sur le plan joint en annexe 1.

Art. 2.- Zone publique (côté ville).

Le côté ville comprend toute la partie de l'aérodrome accessible au public. Il est constitué par :

- les routes, voies de circulation et parcs de stationnement ouverts au public,
- les locaux de l'aérogare ouverts au public,
- les locaux de l'aéroclub accessibles au public,
- les locaux des services de circulation aérienne.

Art. 3.- Zone réservée (côté piste).

Le côté piste s'étend sur la partie de l'aérodrome non librement accessible au public pour des raisons de sûreté et de sécurité.

La zone réservée (côté piste) comprend notamment :

- l'aire de mouvement,
- les secteurs considérés comme sensibles au regard de la sûreté,
- des bâtiments et installations techniques.

1 - Aire de mouvement

L'aire de mouvement, partie de l'aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs en surface, est composée de l'aire de manœuvre, des voies de circulation et des aires de trafic ainsi que de leurs zones de servitudes.

2 - Les secteurs considérés comme sensibles au regard de la sûreté

- Secteur A (Avion): comprend l'intérieur d'un aéronef commercial et la zone d'évolution contrôlée (ZEC) de ce dernier.

- Secteur P (Passagers): correspond aux zones de circulation ou d'attente des passagers :

- au départ, entre les postes d'inspection-filtrage des passagers et des bagages de cabine et l'aéronef
- à l'arrivée, depuis l'aéronef jusqu'aux dispositifs anti-remontée de flux.

Les circuits d'acheminement des passagers pendant l'embarquement ou le débarquement –y compris les cheminements à pied ou en bus- sont inclus dans ce secteur P.

- Secteur B (Bagages) : comprend les salles ou zones de tri, de stockage et de contrôle des bagages à l'arrivée, au départ ou en correspondance. Les chariots ou tout autre moyen de transport utilisé font partie du secteur B lors de l'acheminement des bagages d'une salle à l'autre et de ces salles à l'aéronef.

3 - Bâtiments et installations techniques

- les bâtiments et installations utilisés pour assurer le contrôle et la sécurité de la circulation aérienne,
- les bâtiments abritant le matériel et le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie,

- les hangars et installations utilisés pour les compagnies aériennes ou d'autres usagers,
- les installations destinées à permettre l'avitaillement des aéronefs,
- la voie située au front de ces bâtiments ou installations.

Art. 4.- Statut de la zone réservée (côté piste).

Le côté piste comprend une zone délimitée et une partie critique.

Lorsque l'activité de l'aérodrome ne comporte que des vols d'aviation générale, l'ensemble de la zone réservée (côté piste) est classé en zone délimitée (ZD).

Lors des périodes d'activité commerciale (vols aux départs), une partie de la zone réservée (côté piste) est classée en zone dite « partie critique » (PC), activée selon les modalités décrites ci-dessous.

Les limites de ces zones figurent sur les plans annexés au présent arrêté. Elles font l'objet d'une signalisation particulière.

4.1 - La partie critique :

- Pour tout départ d'un aéronef commercial, une partie de la zone réservée (côté piste) est classée en partie critique.

- La partie critique inclut les secteurs de sûreté A (avion), B (bagages de soute), P (passagers).

- L'activation de la partie critique peut être réalisée par étape selon le schéma suivant :

. le secteur « B » doit être activé au plus tard à l'ouverture de l'enregistrement,

. le secteur « P » doit être activé au plus tard à l'ouverture du poste d'inspection filtrage (PIF)

et de la salle d'embarquement,

. le secteur « A » doit être activé au plus tard une demi-heure avant le début de la visite de

sûreté de l'appareil par l'équipage pour les aéronefs déjà stationnés sur l'aérodrome ou avant l'arrivée de l'aéronef, ce jusqu'au départ effectif du vol considéré,

- L'activation de la partie critique est subordonnée à une fouille préalable de sûreté de la totalité de la zone concernée. L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer de l'absence d'articles prohibés dans l'emprise de la zone classée en partie critique, que ces lieux se situent à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments. Les personnes présentes dans ces lieux doivent se rendre en zone publique (côté ville) pendant la durée de cette opération et doivent être systématiquement soumises à une inspection filtrage avant de regagner la partie critique. Toute personne et tout véhicule devant par la suite accéder à la partie critique doit être inspecté filtré.

- A l'exception des cas d'exemptions évoqués à l'article 7 ci-dessous, les personnes, les véhicules accédant en partie critique ainsi que les biens et véhicules qui y sont acheminés doivent faire l'objet de mesures d'inspection filtrage systématique.

- Le dispositif ne peut être levé avant le départ effectif de l'appareil à l'origine de l'activation de la partie critique.

- Les modalités d'accès en partie critique sont détaillées dans l'article 7 ci-dessous.

4. 2 – La zone délimitée

- Lors des phases d'activité commerciale, l'emprise côté piste extérieure à la partie critique activée, est classée en zone délimitée.

- Hors périodes de départ de vols commerciaux, tout le côté piste a statut de zone délimitée.

Titre II - Circulation des personnes.

Art. 5.- Circulation en zone publique (cote ville).

L'accès aux bâtiments, locaux ou installations situés côté ville, ainsi qu'à leurs voies de desserte, est libre, mais peut être réglementé par le préfet ou son représentant.

Les personnes accédant ou circulant côté ville sont tenues de se conformer aux règles générales de circulation édictées par le code de la route et d'observer les règles particulières matérialisées par une signalisation.

Si les circonstances l'exigent, après avis ou proposition de l'exploitant de l'aérodrome ou du chef de service chargé de la police de zone publique l'autorité préfectorale peut interdire totalement ou partiellement l'accès de la zone publique (côté ville) au public et véhicules quels qu'ils soient, ou limiter l'accès à certains locaux.

L'accès aux salles de livraison bagages est limité aux passagers à l'arrivée et aux personnels autorisés pour raison de service.

L'exploitant d'aérodrome peut subordonner l'accès ou l'utilisation de certaines parties de la zone publique (côté ville) au paiement de redevances appropriées au service rendu.

Art. 6.- Circulation en zone réservée (cote piste).

Seules sont autorisées à circuler côté piste les personnes suivantes :

6.1 - Agents des douanes, de la police et de la gendarmerie titulaires d'une commission d'emploi ou d'un ordre de mission.

6.2 - Passagers et membres d'équipage.

- Passagers munis du document de transport lorsqu'ils voyagent dans le cadre d'un contrat de transport,

- Passagers accompagnés par le commandant de bord ou par son représentant, lorsqu'ils ne voyagent pas dans le cadre d'un contrat de transport,

- Membres d'équipage des aéronefs publics, militaires ou privés, munis de la licence de navigant et, pour ceux visés au II de l'article R. 213-4 du code de l'aviation civile, de leur carte de navigant,

- Elèves pilotes titulaires de l'habilitation mentionnée à l'article R.213.4 du code de l'aviation civile.

Pour ces catégories de personnes, l'autorisation n'est valable que pour se rendre de la zone publique (côté ville) à l'avion ou aux locaux destinés à la préparation du vol et vice-versa, selon l'itinéraire le plus direct.

6.3 - Autres personnes.

Les autres personnes admises à pénétrer et à circuler côté piste en raison de leur fonction, doivent être munies, suivant le cas, de l'un des titres de circulation énumérés ci-dessous, délivrés selon les dispositions prévues aux articles R.213-4 à R.213-6 du code de l'aviation civile complétées par les règles locales figurant dans les mesures d'application du présent arrêté :

- titres de circulation principaux nationaux, régionaux ou locaux,

- titres de circulation « accompagné ».

Seules les entreprises autorisées par l'exploitant d'aérodrome à exercer une activité sur le domaine aéroportuaire, sont habilitées à formuler des demandes de titre de circulation pour leur personnel et celui de leurs prestataires.

6.3.1 – Titres de circulation autorisant l'accès et la circulation sans accompagnement en zone réservée (côté piste) de l'aérodrome de Brive-Souillac.

Rappel : L'article R 213.6 du code de l'aviation civile dispose que la délivrance d'un titre de circulation aéroportuaire est assujettie à trois conditions distinctes :

- la justification d'une activité professionnelle côté piste,

- la possession d'une habilitation valable sur le territoire national, attestant que la moralité et le comportement de la personne présentent les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public,

- une attestation de sensibilisation sur les connaissances générales de sûreté établie depuis moins de 6 mois.

* Le titre principal local.

Il est délivré aux personnes exerçant une activité professionnelle côté piste de l'aérodrome de Brive-Souillac.

Il comporte une photo, le nom et prénom du titulaire, la date de validité du titre, l'identification de l'entreprise ainsi que les secteurs dans lesquels le titulaire du badge est autorisé à circuler.

Le badge est de couleur saumon si son titulaire n'est autorisé à accéder et circuler que dans les secteurs fonctionnels et de couleur rouge si cette autorisation concerne au moins un secteur de sûreté.

La validité est liée à la durée de l'activité du titulaire en zone réservée (côté piste) sans toutefois pouvoir dépasser la validité de l'habilitation. La validité maximale d'un titre local est donc de trois ans.

* Le titre régional.

Il est délivré aux personnes dont l'activité régulière se déroule sur plusieurs aérodromes relevant de la compétence de la DSAC/SUD. Les demandes de titres doivent être transmises par les directeurs et chefs de service des agents concernés à la DSAC/SUD.

La validité maximale de ce titre est de trois ans.

* Le titre national.

Il est délivré aux agents de L'Etat justifiant d'une activité régulière sur plusieurs aérodromes relevant de la compétence plusieurs directions de l'aviation civile. Les demandes de titres doivent être transmises par les directeurs et chefs de service des agents concernés à la direction des transports aériens.

Il peut également être délivré aux personnes identifiées dans les programmes de sûreté des entreprises ayant un rôle de supervision sur plusieurs aérodromes.

La validité maximale de ce titre est de trois ans.

* Le titre « accompagné ».

Il est remis par l'exploitant de l'aérodrome aux personnes devant accéder en zone réservée (côté piste) de l'aérodrome pour une durée n'excédant pas 24 heures pour des raisons d'ordre professionnel.

La remise d'un titre visiteur par l'exploitant est assujettie à l'accord préalable de la gendarmerie localement compétente aux termes d'une vérification portant sur les antécédents du demandeur.

6.3.2 – Exigences applicables aux titulaires de titres de circulation :

* Le titulaire d'un titre de circulation côté piste est tenu de le porter de façon apparente pendant tout le temps de sa présence dans le secteur autorisé.

Il doit en outre le présenter à toute réquisition des agents chargés de la police de l'aérodrome.

* Le titulaire d'un titre de circulation est tenu de déclarer la perte ou le vol de son titre sans délais.

* Le titulaire d'un titre de circulation est tenu de restituer son titre sous 48 heures à son employeur lorsque son habilitation lui est retirée ou lorsqu'il n'exerce plus l'activité côté piste qui a justifié la délivrance de son titre de circulation.

* Le titulaire d'un titre de circulation est tenu de ne pas faire pénétrer dans un secteur de la zone réservée (côté piste) des personnes qui sont dépourvues de titre valide pour le secteur considéré ni de le prêter à un tiers pour quelque motif que ce soit.

* Le titulaire d'un titre de circulation ne peut accéder qu'aux secteurs qui lui ont été autorisés et uniquement pour les besoins de son activité professionnelle sur l'aéroport.

* Le titulaire d'un titre de circulation est tenu de pouvoir à tout moment justifier de son identité en produisant une pièce d'identité ou une carte professionnelle.

* En outre, la circulation des personnes côté piste est limitée dans le temps par la date de validité du titre de circulation, dans l'espace aux secteurs mentionnés sur le titre de circulation.

* L'employeur est tenu de déclarer dans les 8 jours le changement d'activité d'une personne pour laquelle il a formulé la demande de titre de circulation, lorsque cette personne ne justifie plus d'une activité côté piste.

* Le titre de circulation peut être contrôlé à tout moment par les militaires de la gendarmerie, les officiers et agents de la police nationale, les agents des douanes et les fonctionnaires et agents spécialement habilités et assermentés en application de l'article L. 282-11 qui sont chargés de la police et du contrôle de l'aéroport.

6.3.3 - Règles spécifiques aux titulaires de titres "accompagné"

* Le titulaire d'un titre visiteur en zone réservée (côté piste) est tenu de rester en présence de la personne qui a été désignée pour son accompagnement.

* Tout employeur, en tant que personne morale, est tenu de s'assurer qu'un visiteur pour lequel elle a formulé une demande de titre accompagné, sera effectivement accompagné pendant tout le

temps de sa présence côté piste par une personne détenant un titre de circulation valide pour les zones considérées.

* La personne à qui a été confié le soin d'accompagner côté piste une personne titulaire d'un titre accompagné, est tenue de rester en présence de la personne accompagnée pendant toute la durée de son déplacement côté piste qui ne pourra excéder 24 heures et de signaler à la gendarmerie toute impossibilité d'assurer l'accompagnement.

Art. 7.- Accès en zone réservée (cote piste).

7.1 - Dispositions générales.

* Les personnes physiques sont tenues d'accéder côté piste par les accès autorisés et de respecter les procédures fixées pour chaque accès et notamment de se soumettre aux dispositions de contrôle.

* La liste des accès autorisés ainsi que les modalités d'exploitation (contrôle d'accès, inspection-filtrage) qui y sont associées sont décrites dans les mesures d'application du présent arrêté.

* L'exploitant d'aérodrome ainsi que toute personne morale disposant d'installations munies de possibilités d'accès côté piste sont tenus de :

- mettre en œuvre les procédures et les moyens appropriés propres à limiter l'entrée en zone réservée (côté piste) par ces accès aux seules personnes titulaires de titres ou de documents permettant de circuler côté piste

- assurer l'inspection-filtrage des personnes et des véhicules si cet accès donne en partie critique,

- établir un programme de sûreté dans lequel ils précisent les moyens humains ou techniques qu'ils déploient et les procédures qu'ils mettent en œuvre à cette fin.

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

Durant leur utilisation, un contrôle permanent doit être assuré.

L'accès et la circulation des personnes titulaires de titres de circulation peuvent être limités à certains secteurs de la zone réservée (côté piste).

7.2 - Modalités spécifiques d'accès à la partie critique.

Les procédures et les moyens utilisés pour la mise en œuvre et le contrôle de l'exécution de cette mesure sont décrits dans le programme de sûreté établi par l'exploitant d'aérodrome.

7.2.1 - Cas général.

7.2.1-a - Personnes

Sauf cas cités au § 7.2.2.a, tous les membres du personnel et les objets qu'ils transportent, doivent être inspectés-filtrés avant d'être autorisés à accéder en partie critique. Cela concerne également les personnels accédant en véhicule dans la partie critique.

Les piétons et passagers des véhicules doivent donc impérativement accéder à la partie critique par le poste d'inspection filtrage des passagers, armé lors des phases de trafic commercial, ou avant leur accès en partie critique par un ADS en charge de la zone.

7.2.1.b - Véhicules

Sauf cas cités au § 7.2.2.b ci-dessous, les véhicules accédant à la partie critique font l'objet d'une inspection-filtrage systématique, une inspection de trois au moins des six zones suivantes étant alors effectuée.

- zone 1 : rangements dans les portières avant, boîtes à gants, pochettes de pare-soleil ;
- zone 2 : pochettes à l'arrière des sièges avant, logements sous sièges avant et arrière ;
- zone 3 : parties hors habitacle où sont rangés les bagages, colis, marchandises ;
- zone 4 : logements de roue et dessous du véhicule ;
- zone 5 : sous le capot moteur
- zone 6 : toute autre partie du véhicule.

Les véhicules ne peuvent accéder à la partie critique qu'après avoir été soumis à l'inspection filtrage.

7.2.2 - Exemptions

7.2.2 -a - Personnes

Les dispositions définies au § 7.2.1.a ci-dessus ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- Les agents des services de douanes et gendarmerie compétents sur l'aérodrome et pouvant justifier de leur qualité ainsi que les personnes qu'ils escortent.
- Les agents des services de secours en intervention (SSLIA) urgente.

7.2.2-b - Véhicules

Les dispositions définies au § 7.2.1.b ci-dessus ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés par :

- Les services de douanes et gendarmerie implantés sur l'aéroport ainsi que les véhicules qu'ils escortent.
- Les véhicules des agents des services de secours en intervention urgente (SSLIA)

Art. 8.- Circulation sur l'aire de mouvement.

Le port de vêtements rétro-réfléchissants haute-visibilité est obligatoire sur l'aire de mouvement en application des dispositions prévues par le code du travail.

L'accès à l'aire de manœuvre est strictement réservé aux personnels des services de l'exploitant d'aérodrome et de ses prestataires habilités (SSLIA, lutte aviaire, services chargés de l'entretien) de la gendarmerie et de la DGAC.

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

Art. 9.- Circulation dans les secteurs sous contrôle de frontière.

Les salles de douane, de gendarmerie et de santé ne sont normalement accessibles qu'aux passagers, aux personnels des services publics et des compagnies aériennes et à toutes personnes autorisées à y pénétrer pour raison de service et détentrices du titre d'accès correspondant au secteur fréquenté.

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

Art. 10.- Accueil des personnalités.

Le traitement des diplomates et des personnalités est de la responsabilité de la gendarmerie : il fait l'objet d'une procédure particulière établie par la gendarmerie, en accord avec les services de la DGAC, par délégation du préfet de la Corrèze.

Dans ce cadre, la gendarmerie peut escorter les personnes chargées de l'accueil des personnalités en zone réservée (côté piste). Les personnes escortées peuvent être exemptées du port du titre de circulation et de l'inspection filtrage.

Art. 11.- Passagers des vols internationaux.

Tous les passagers des vols en provenance ou à destination de pays en dehors de l'espace Schengen doivent être présentés au contrôle transfrontière mis en œuvre par le service compétent.

Pour la mise en œuvre de ce contrôle au profit des vols d'aviation générale, le transporteur aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est chargé d'informer le service compétent selon des modalités définies par les services concernés.

Art. 12.- Passagers susceptibles de causer des troubles.

Une alarme silencieuse reliée à la gendarmerie peut être utilisée dans des cas d'extrême urgence dont :

- passage en force d'un passager au PIF,
- agression physique d'un agent de sûreté,
- trouble à l'ordre public en salle d'embarquement,
- découverte d'une arme ou d'un engin explosif.

Dès leur arrivée sur les lieux, les gendarmes prennent en charge le fauteur de trouble.

Art. 13.- SAMU et transport d'organes.

Les véhicules du SAMU et ceux affectés au transport d'organes sont autorisés à accéder côté piste après accord du service chargé de la navigation aérienne et sous l'accompagnement d'un véhicule du SSLIA suivant les modalités définies dans la mesure d'application du présent arrêté relative au contrôle d'accès et à l'inspection filtrage.

Titre III - Circulation et stationnement des véhicules.

Chapitre 1er - Dispositions générales.

Art. 14.- Conditions de circulation.

Les conducteurs de véhicules circulant ou stationnant dans les limites de l'aérodrome sont tenus d'observer les règles générales édictées par le code de la route.

Ils doivent également se conformer à la signalisation existante et obtempérer aux injonctions que peuvent leur donner les agents relevant du service de la circulation aérienne, les fonctionnaires de police, les militaires de la gendarmerie et agents des douanes.

Art. 15.- Conditions de stationnement et d'arrêt.

Les véhicules ne doivent stationner qu'aux emplacements réservés à cet effet, tant côté ville que côté piste. Tout stationnement est interdit en dehors de ces emplacements.

La durée du stationnement sur l'aérodrome est strictement limitée à la durée de la présence sur l'aérodrome de la personne qui utilise le véhicule ou, s'il s'agit de véhicules appartenant à des passagers aériens, à la période comprise entre leur départ et leur retour.

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

Sont fixés sur proposition de l'exploitant d'aérodrome :

- les limites des parcs publics de stationnement,
- les emplacements affectés aux véhicules et engins de service et aux véhicules des personnels travaillant sur l'aérodrome,
- les emplacements spéciaux affectés aux taxis, véhicules de location et véhicules de transport en commun ainsi que les conditions d'utilisation de ces différents emplacements,
- les emplacements réservés aux personnes handicapées.

L'usage des parcs de stationnement des véhicules privés et des emplacements réservés aux taxis, aux voitures de louage, aux voitures de remise, et aux véhicules de transport en commun peut être subordonné au paiement d'une redevance.

Sur prescription d'un officier de police judiciaire et à la demande de l'exploitant de l'aérodrome, les véhicules en stationnement irrégulier peuvent, aux frais de leur propriétaire, être mis en fourrière, en un lieu désigné par l'autorité préfectorale. Ils ne sont rendus à leur propriétaire qu'après remboursement des frais occasionnés par leur enlèvement et paiement d'une redevance pour l'emplacement occupé.

Les véhicules enlevés des secteurs sous contrôle de frontière doivent être présentés au contrôle douanier avant d'être transférés côté ville. L'enlèvement des véhicules immatriculés à l'étranger ou sous régime suspensif, qui seraient abandonnés côté ville, est subordonné à la même obligation.

Art. 16.- Conditions générales d'accès en zone réservée (cote piste).

Sont seuls autorisés à accéder et circuler dans toute ou partie de la zone réservée (côté piste), dans les conditions définies aux chapitres 2 et 3 du présent titre :

1 – Véhicules et engins spéciaux autorisés de façon permanente.

- a) véhicules des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs
- b) véhicules des services de gendarmerie, de police et des douanes,

- c) véhicules utilisés au cours d'opérations d'escale et non immatriculés,
- d) véhicules restant captifs côté piste sauf pour des besoins de maintenance.

Ces véhicules et engins doivent être identifiables et munis à cette fin de marques distinctives. Ils sont autorisés à circuler dans tous les secteurs composant la zone réservée (côté piste), de façon permanente, à condition de se conformer aux dispositions particulières prévues aux chapitres II et III ci-dessous.

2 – Véhicules assujettis à la délivrance d'une autorisation spécifique renouvelable ou temporaire.

Les véhicules et engins :

- des services de la DGAC
- de l'exploitant de l'aérodrome,
- des compagnies aériennes, des organismes utilisateurs agréés, des sociétés de distribution de carburant pour l'aviation,
- des entreprises effectuant des travaux ou des prestations concourant à l'aménagement ou l'exploitation de l'aérodrome,

peuvent être autorisés à circuler dans tout ou partie de la zone réservée (côté piste) moyennant l'apposition sur le pare-brise d'une contremarque remise par l'exploitant d'aérodrome selon des modalités décrites dans son programme de sûreté.

L'autorisation annuelle est matérialisée par une vignette précisant le millésime, les caractéristiques du véhicule et les secteurs côté piste dans lesquels il est autorisé à circuler. Cette vignette est apposée en bas à gauche sur le pare-brise du véhicule.

L'autorisation ponctuelle est matérialisée par une vignette comportant la mention "Visiteur" numérotée apposée de façon apparente sur le tableau de bord et visible depuis l'extérieur. Elle est remise par l'exploitant d'aérodrome contre le dépôt d'un document d'identification du véhicule.

Les caractéristiques de ces contremarques sont décrites dans le programme de sûreté de l'exploitant de l'aérodrome.

La contremarque associée au véhicule, quelle que soit sa validité, ne dispense en rien le conducteur et les passagers de la possession et du port apparent d'un titre de circulation individuel.

Toute personne qui pénètre ou circule dans un secteur côté piste au volant d'un véhicule doit s'assurer que ce véhicule possède une contremarque pour le secteur dans lequel il se trouve.

Toute personne morale doit s'assurer que les véhicules qu'elle fait utiliser dans un secteur côté piste disposent d'une contremarque valide pour ce secteur.

Toute personne physique à qui a été confié le soin d'accompagner côté piste un véhicule disposant d'une vignette temporaire est tenue de rester en présence du véhicule pendant toute la durée de sa présence et de ses déplacements côté piste.

Toute personne morale doit s'assurer que la personne à qui elle a confié le soin d'accompagner côté piste un véhicule disposant d'une vignette temporaire s'acquitte de sa tâche pendant toute la durée de présence et de déplacements de ce véhicule côté piste.

3 - Véhicules escortés.

Les véhicules, dès lors qu'ils sont escortés par la gendarmerie ou par l'exploitant d'aérodrome, sont exemptés de la possession de la contremarque évoquée plus haut.

Relèvent de cette catégorie les ambulances intervenant dans le cas d'une urgence médicale (SAMU) ou d'un transfert d'organe.

Art. 17.- Règles spéciales de circulation en zone réservée (cote piste).

Les déplacements des véhicules autorisés doivent être limités aux stricts besoins du service.

Les dispositions générales contenues dans le code de la route s'appliquent côté piste.

Les conducteurs doivent faire preuve de toute la prudence rendue nécessaire par les risques particuliers inhérents à l'exploitation de l'aérodrome et respecter la signalisation relative à la circulation sur la voirie.

Ils sont tenus, dans tous les cas, de laisser la priorité aux aéronefs évoluant par leurs propres moyens ou tractés, aux passagers qui transitent entre les installations et un aéronef.

Les agents susvisés assurent, chacun dans la limite de leurs prérogatives, la surveillance de la circulation et du stationnement des véhicules et engins ainsi que des agents autorisés à les conduire.

Chapitre II - Dispositions spéciales relatives à la circulation et au stationnement sur l'aire de mouvement.

Art. 18.- Circulation et stationnement.

Tous les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre doivent avoir être munis d'un gyrophare et être équipés de moyens radio permettant d'établir une liaison bilatérale avec la tour de contrôle. Ils doivent circuler avec les feux de croisement allumés.

Lorsque le véhicule n'est pas doté des équipements nécessaires, il doit être convoyé par un véhicule répondant à ces exigences.

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

Les déplacements des véhicules doivent être limités aux besoins du service.

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

La justification de la présence d'un véhicule ou de son chauffeur en un point quelconque de l'aire de trafic peut toujours être exigée, exception faite des véhicules mentionnés à l'article 12-1 ci-dessus.

Les conducteurs sont tenus de laisser, en toutes circonstances, la priorité aux aéronefs et d'obéir, à cet effet, aux instructions pouvant être données par des agents des services de l'Etat chargés de l'application du présent arrêté.

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

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

Aucun véhicule, engin ou matériel ne peut être laissé en stationnement sans surveillance sur les aires de trafic et de manœuvre à l'exception de ceux qui sont rangés sur des emplacements de garage ou d'attente prévus à cet effet.

Tout véhicule, engin ou matériel abandonné en dehors de ces emplacements, pourra être enlevé d'office, aux risques et périls de son propriétaire, dans les conditions prévues à l'article 11.

En aucun cas, l'exploitant d'aérodrome ne pourra être tenu pour responsable des accidents ou dommages que pourraient provoquer ou subir des véhicules, engins ou matériels abandonnés par des tiers.

Art. 19.- Autorisation de conduire.

La conduite d'un véhicule, engin ou matériel sur l'aire de mouvement est subordonnée à une autorisation délivrée par le service compétent de la direction de la sécurité de l'aviation civile et remise par l'exploitant d'aérodrome ou son représentant.

Art. 20.- Surveillance de la circulation et du stationnement.

Le contrôle de la circulation sur l'aire de mouvement est assuré par le personnel relevant de l'exploitant d'aérodrome et par les services de la gendarmerie.

Toute infraction aux règles de circulation et de stationnement sur l'aire de manœuvre peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation de conduire et/ou des titres de circulation afférents au véhicule ou au conducteur et/ou faire l'objet de poursuites pénales.

Titre IV - Mesures de protection contre l'incendie.

Chapitre 1er - Dispositions générales.

Art. 21.- Protection des bâtiments et installations.

Chaque hangar, bâtiment ou local mis à la disposition de tiers doit être équipé, par l'occupant, de dispositifs de protection contre l'incendie : moyens de secours, extincteurs, pelles, gaffes... dont la quantité, les types et les capacités doivent être en rapport avec l'importance et la destination des locaux.

Le contrôle périodique de ces dispositifs et leur remise en état incombent à l'occupant des lieux.

L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer du respect de ces obligations et imposer la mise en place des équipements de sécurité nécessaires.

Tout occupant doit s'assurer que son personnel connaît le maniement des moyens de secours tel que le déclenchement de l'alarme et l'utilisation des extincteurs ainsi que le numéro d'appel des pompiers de l'aéroport

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

Les matériaux combustibles inutilisés, tels que les emballages vides ou les chiffons souillés doivent être éliminés et traités par chaque entreprise dans le respect de la réglementation dans les meilleurs délais. Aucun stockage de matériaux combustibles n'est autorisé dans les établissements recevant du public (ERP).

Art. 22.- Dégagements des accès.

Toutes les voies d'accès aux différents bâtiments et tous les portails de la clôture d'enceinte doivent être dégagés de manière à permettre l'intervention rapide des services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronef (SSLIA).

En zone réservée (côté piste), le stationnement des véhicules est interdit devant les portes des locaux du SSLIA ainsi que sur les voies de circulation de la zone d'entretien, de manière à laisser le passage libre aux véhicules du SSLIA.

Les moyens de secours et leurs abords, ainsi que les différents regards de visite, quelle que soit leur nature, doivent rester dégagés et accessibles en permanence.

Il en est de même dans les bâtiments et les hangars.

Les marchandises et objets entreposés à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, ateliers, hangars doivent être rangés avec soin, de telle sorte qu'ils n'entravent pas la circulation et ne constituent pas un obstacle à la reconnaissance et à la mise en œuvre rapide des moyens de secours nécessaires à l'attaque d'un foyer d'incendie.

Art. 23.- Chauffage.

Les utilisateurs doivent veiller, avant de quitter les locaux à ce que tous les appareils de chauffage soient éteints. Ils doivent s'assurer qu'aucun risque d'incendie n'est à craindre, en particulier avec les radiateurs ou le matériel électrique.

L'utilisation de poêles à combustibles liquides ou gazeux est subordonnée à une autorisation préalable du SSLIA, qui fixe les directives de sécurité à respecter.

Art. 24.- Conduits de fumée.

Les occupants sont tenus de procéder au moins deux fois par an au ramonage de leurs installations. Les cheminées des fourneaux des restaurants et des cantines doivent être ramonées mensuellement. Les filtres à graisse installés sur l'extraction des cuisines doivent être nettoyés au moins une fois par semaine.

Art. 25.- Permis de feu.

Pour tous les travaux par point chaud :

- production de chaleur (soudure,...),
- production d'étincelle (meuleuse,...),
- production de flamme nue (chalumeau,...),

un permis de feu fixant les instructions de sécurité appropriées doit être rédigé par le SSLIA sur le lieu des travaux, sa validité n'excédant pas 24 heures.

Art. 26.- Stockage des produits inflammables.

Le stockage des carburants et de tous autres produits inflammables ou volatiles doit s'effectuer dans des citernes enterrées. Tout autre mode doit être subordonné à une autorisation du SSLIA.

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

Tous ces produits doivent être enfermés dans des bidons ou des fûts métalliques en dehors de la pièce où ils sont normalement utilisés. Leur transvasement est interdit à l'intérieur de ces locaux.

Dans les locaux où les produits inflammables sont normalement employés (ateliers de peinture, salles de nettoyage, garage, etc...) la quantité de produits admise dans le local est celle qui est nécessaire à une journée de travail.

Art. 27.- Déversements accidentels.

Chaque entreprise doit avoir à sa disposition les moyens de contenir, de traiter et de faire éliminer toutes pollutions liées à des déversements accidentels. En cas de pollution des réseaux d'eaux pluviales, la responsabilité des entreprises sera engagée.

Chapitre II - Précautions à prendre à l'égard des aéronefs et des véhicules.

Art. 28.- Interdictions.

Il est formellement interdit de fumer dans l'ensemble de la zone réservée (côté piste) à l'exception des emplacements dédiés à cet effet.

Il est interdit de faire usage de briquets ou d'allumettes côté piste sur l'aire de mouvement, dans les hangars recevant des aéronefs, dans les ateliers où sont manipulées des matières inflammables, à proximité des camions citernes, des soutes à carburant et de manière générale en dehors des bâtiments à l'exception des cas prévus dans l'article 25 .

Il est interdit de jeter des cigarettes, allumettes ou débris enflammés côté piste.

Art. 29.- Dégivrage des aéronefs.

Le dégivrage des aéronefs à l'aide de produits inflammables ne peut être effectué qu'après autorisation du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et accord des services de la circulation aérienne.

Art. 30.- Avitaillement des aéronefs en carburant.

Les sociétés distributrices de carburant et les compagnies aériennes sont tenues de se conformer strictement aux règles de sécurité édictées par l'arrêté du 23 janvier 1980 et ses annexes et appendices.

Il est interdit de se servir d'un téléphone portable à proximité d'un aéronef en cours d'avitaillement.

Titre V - Prescriptions sanitaires.

Art. 31.- Dépôt et enlèvement des déchets industriels.

Tout dépôt d'ordures ou de matières de décharge est interdit aux abords des hangars et de leurs annexes et, d'une manière générale, aux abords de tout bâtiment.

Les ordures doivent obligatoirement être mises dans des conteneurs d'un type agréé par l'exploitant d'aérodrome qui fait procéder aussi souvent que nécessaire à leur enlèvement.

Le tri des matières déposées dans les conteneurs est interdit.

Les décharges des déchets industriels destinés à la récupération donnent lieu à une autorisation préalable de l'exploitant d'aérodrome qui fixe notamment les conditions de stockage et de récupération.

Les décharges des déchets industriels ne pouvant donner lieu à récupération sont interdites. Ces déchets doivent être évacués par les usagers de l'aérodrome dans les délais les plus brefs.

Les matières présentant un danger particulier doivent être séparés des ordures et déchets industriels et faire l'objet d'un traitement particulier selon les instructions données par l'exploitant de la zone aéroportuaire civile et en conformité avec les prescriptions en vigueur.

Toutes les mesures appropriées doivent être prises lors d'évacuation des déchets pour éviter leur dispersion, notamment par vent violent.

Art. 32.- Nettoyage des toilettes d'avions.

Le nettoyage des toilettes d'avions ne peut être effectué que par un organisme agréé par l'exploitant d'aérodrome, à l'aide de véhicules spécialement aménagés à cet effet et dans les conditions exigées par la réglementation en vigueur y compris le dépotage des matières de vidange dans une station d'épuration autorisée à la recevoir dans des conditions conformes à la réglementation.

Art. 33.- Rejet dans les eaux usées.

Le rejet des eaux se fera conformément à la réglementation applicable localement.

Titre VI - Conditions d'exploitation commerciale.

Art. 34.- Autorisation d'activité.

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

Les personnes morales titulaires d'une autorisation d'activité devront obligatoirement déclarer à l'exploitant d'aérodrome leurs fournisseurs et prestataires intervenant sur site et se charger de la gestion de leurs titres de circulation en zone réservée (côté piste).

La direction de la sécurité de l'aviation civile sud doit être préalablement consultée sur les incidences de la nouvelle activité sur l'exploitation de l'aérodrome.

En tout état de cause les personnes titulaires d'une autorisation d'activité sont responsables vis-à-vis de l'exploitant d'aérodrome et des tiers de leurs fournisseurs et prestataires.

Titre VII - Police administrative générale.

Art. 35.- Interdictions diverses.

Il est interdit:

- de gêner l'exploitation de l'aérodrome par des attroupements,
- de pénétrer sur 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 laisse, en cage ou en sac, ni aux équipes cynotechniques des services de l'Etat.

- de procéder à des quêtes, sollicitations, offres de service, distributions d'objets quelconques ou de prospectus à l'intérieur des aérogares sauf autorisation spéciale délivrée par l'exploitant d'aérodrome,
- de procéder à des prises de vue commerciales techniques ou de propagande, sauf autorisation spéciale délivrée par le préfet.
- d'effectuer du camping sur l'aérodrome.

Art. 36.- Conservation du domaine de l'aérodrome.

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

- Il est interdit de gêner, d'entraver ou de neutraliser, même momentanément, de quelque manière que ce soit, les procédures et moyens matériels destinés à assurer la sûreté et la sécurité du trafic aérien et des installations aéroportuaires.

Le présent arrêté ne fait pas obstacle, le cas échéant, à l'application de l'article L 282.1 du code de l'aviation civile ni à l'article 10 de la loi du 22 juillet 1989, en cas d'atteinte à l'intégrité du domaine public ou à sa conservation.

- Il est interdit de laisser sans surveillance bagages et colis en zone aéroportuaire. Cette interdiction s'applique aussi bien côté piste que côté ville.

Art. 37.- Exercice de la chasse.

L'exercice de la chasse dans l'enceinte de l'aérodrome est strictement interdit sauf autorisation spéciale du préfet notamment à des fins de destruction d'animaux pouvant présenter un danger pour la navigation aérienne et la circulation au sol.

Art. 38.- Fauchage et culture.

A l'exception des services d'entretien de l'aérodrome, peuvent seuls procéder à des travaux de fauchage ou de culture les titulaires d'autorisations d'occupation temporaire de terrains nus réservés à cette destination. Ces autorisations sont accordées par l'exploitant de l'aérodrome.

Art. 39.- Stockage de matériaux et implantation de bâtiments.

Les stockages volumineux de matériaux et objets divers, les implantations de baraques ou abris sont interdits, sauf autorisation écrite l'exploitant d'aérodrome ou son représentant qualifié.

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

A défaut d'exécution, l'exploitant d'aérodrome ou ses représentants peuvent procéder d'office à leur enlèvement aux frais, risques et périls de l'intéressé.

Art. 40.- Conditions d'usage des installations.

L'exploitant d'aérodrome doit publier les conditions d'usage des installations et notamment rappeler aux usagers les règles gouvernant sa responsabilité tant par des affiches apposées dans les lieux appropriés que par des dispositions insérées dans les contrats d'occupation ou sur les tickets remis aux occupants.

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.

Titre VIII - Sanctions pénales et administratives.

Art. 41.- Constatation des infractions et sanctions.

Les militaires de la gendarmerie, les agents et fonctionnaires de la direction générale de l'aviation civile ainsi que les fonctionnaires des douanes, sont dans leur zone et leur domaine de compétence, chargés de la police sur l'aérodrome.

Ils ont qualité pour se faire présenter les titres de circulation côté piste et pour retirer sur le champ les titres périmés que leurs titulaires n'auraient pas restitués.

Les infractions aux dispositions du présent arrêté relatives aux conditions d'accès, de circulation et de stationnement des véhicules et des personnes côté ville, aux dispositions concernant la conduite, la circulation et le stationnement des véhicules côté piste, aux mesures générales de protection contre l'incendie et de sauvegarde des biens et des personnes, aux prescriptions sanitaires et aux dispositions applicables à la garde et à la conservation des aéronefs, véhicules, matériels et marchandises utilisant la plate-forme, à la conservation du domaine de l'aérodrome sont constatées et sanctionnées conformément aux dispositions des articles R.282.1 et R.282.2 du code de l'aviation civile.

Ces infractions sont constatées et sanctionnées conformément aux dispositions prévues à l'article R.610-5 du code pénal.

Les manquements aux dispositions du présent arrêté relatives aux conditions d'accès, de circulation, de stockage et de stationnement côté piste des personnes, du fret, des bagages, des marchandises, aux dispositions applicables sur les aires de stationnement et de circulation des aéronefs sont constatées, relevées, instruites et sanctionnées conformément aux dispositions des articles R.217.1 à R.217.5 du code de l'aviation civile.

Titre IX - Dispositions spéciales.**Art. 42.-** Annexes.

Sont annexés au présent arrêté les plans suivants :

- Plan de l'emprise aéroportuaire : limites de la zone publique(côté ville) et de la zone réservée(côté piste),
- Limite de la partie critique,
- Plan d'implantation de la signalétique routière.

Art. 43.- Publication du nouvel arrêté.

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Corrèze et affiché sur l'aérodrome, à l'initiative de l'exploitant, aux emplacements prévus à cet effet.

Article d'exécution.

Tulle, le 7 juin 2010

Alain Zabulon

Les annexes citées à l'article 42 sont consultables à la sous-préfecture de Brive

2010-06-0404- Mesure d'application de l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police sur l'aérodrome de Brive-Souillac - contrôle d'accès et inspection filtrage en zone réservée côté piste (AP du 7 juin 2010).

.....
Il a été décidé :

Art. 1.- Préambule.

Le présent document définit, en matière de procédures et de contrôle d'accès côté piste, les mesures de sûreté particulières prises en application des mesures de sûreté générales inscrites dans l'arrêté préfectoral définissant les mesures de police applicables sur l'aérodrome.

Art. 2.- Définitions et abréviations.

Définitions :

Contrôle d'accès : les moyens humains et matériels et les procédures d'utilisation de ces moyens utilisés pour restreindre l'accès en zone réservée (côté piste) 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.

Zone réservée (côté piste) : l'aire de mouvement et la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents d'un aéroport, dont l'accès est réglementé.

Zone publique (côté ville) : les parties d'un aéroport, y compris la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents, qui ne se trouvent pas côté piste.

Zone réservée à Accès Réglementé : zone côté piste où, en plus d'un accès réglementé, d'autres normes de sûreté de l'aviation sont appliquées.

Zone délimitée : zone séparée, au moyen d'un contrôle d'accès, des autres zones de sûreté à accès réglementé ou, si la zone délimitée est elle-même une zone de sûreté à accès réglementé, des autres zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport.

Inspection filtrage : opération préventive, effectuée dans le cadre de l'article L.282-8, 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.

Accès commun : point de passage des personnes, des véhicules, du fret et des biens entre côté ville et côté piste, 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 privatif : point de passage entre côté ville et côté piste 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.

Sigles et termes génériques :

DSAC/Sud :	direction de la sécurité de l'aviation civile sud.
DEL :	délégation régionale du Limousin.
TWR :	tour de contrôle.
SSLIA :	service de secours et de lutte contre l'incendie d'aéronef.
ADS :	agent de sûreté de l'exploitant.
PIF :	poste d'inspection filtrage.

Au sens du présent document, la personne morale, l'entreprise ou l'organisme à l'origine de la demande d'un titre de circulation ou d'une autorisation d'accès de véhicule est le donneur d'ordre, qu'il s'agisse d'un service de l'Etat ou d'une entreprise ayant reçu l'autorisation d'exercer une activité en zone réservée (côté piste).

Titre 1^{er} - Procédures.**Art. 3.- Généralités.****3.1- Le contrôle d'accès.**

L'accès côté piste est subordonné à la possession d'un titre d'accès, ce titre peut être :

- Le titre de transport du passager à l'embarquement,
- La carte de navigant pour l'accès des personnels navigants professionnels dans le cadre d'un vol,
- La licence de pilote commandant de bord et ses passagers pour rejoindre l'aéronef dans le cadre de l'aviation générale,
- Pour l'élève pilote, l'attestation d'entrée en formation délivrée par l'organisme de formation où il est inscrit : de plus son accès sera soumis à la délivrance d'une habilitation (cf. article R.213-4 du code de l'aviation civile),
- Le titre de circulation établi pour l'exercice d'une activité en zone réservée (côté piste).

Le porteur du titre d'accès doit se soumettre au dispositif de contrôle de son titre et être en mesure de présenter un document attestant de son identité.

Les documents acceptés sont :

- carte nationale d'identité,
- permis de conduire,
- passeport,
- titre de séjour,
- carte professionnelle, lorsque ce document comporte une photographie de son titulaire.

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est chargé de la vérification des titres de transport des passagers et des titres de circulation des personnels empruntant les accès communs à la zone réservée (côté piste).

Sont accès communs les accès à la zone réservée (côté piste) suivants :

- PIF,
- poste d'accès véhicules n°1,
- accès portillon aviation générale,
- accès portails périphériques n°2, 3, 4, 5, 6.

Les services et entreprises bénéficiant d'un accès privatif à la zone réservée (côté piste) sont chargés de la vérification des titres de circulation des personnes empruntant ces accès.

Est accès privatif :

- l'accès au bureau de la gendarmerie situé dans l'aérogare.

Le transporteur aérien ou son assistant est chargé également avant l'accès à l'aéronef de la vérification du titre de transport assortie d'un rapprochement documentaire.

L'exploitant d'aérodrome avec le concours des entreprises de transport aérien et des entreprises opérant pour leur compte est chargé de la vérification des documents présentés par les équipages et du bien fondé de leur accès côté piste lorsqu'ils ne sont pas titulaires de la carte de navigant.

Les procédures et les moyens utilisés pour la mise en œuvre et le contrôle de l'exécution de cette mesure sont décrits dans le programme de sûreté établi par l'exploitant d'aérodrome pour les accès communs ou pour les personnes morales pour leurs accès privatifs.

Les procédures et moyens utilisés pour les contrôles relevant des services de l'Etat figurent dans le programme de sûreté d'aérodrome.

3.2- L'inspection filtrage.

L'accès à la partie critique de la zone réservée (côté piste), telle que définie sur le plan en annexe, est subordonné à une inspection filtrage. Cette inspection filtrage s'applique à la personne, au véhicule avec lequel elle pénètre côté piste et aux biens et produits qu'elle y introduit selon des modalités définies à l'article 6.

Les procédures et les moyens utilisés pour la mise en œuvre et le contrôle de l'exécution de cette mesure sont décrits dans le programme de sûreté établi par l'exploitant d'aérodrome ou par les personnes morales pour leurs accès privés. Les procédures et moyens utilisés pour la mise en œuvre et pour les contrôles relevant des services de l'Etat figurent dans le programme de sûreté d'aérodrome.

Art. 4.- Délivrance des titres de circulation.

4.1- Titres de circulation personnels.

Hormis pour les services de l'Etat, l'exercice d'une activité côté piste est subordonnée à la délivrance d'une autorisation établie par l'exploitant d'aérodrome. Cette autorisation d'activité est établie selon le modèle joint en annexe. Cette autorisation s'applique aux entreprises exerçant une activité régulière côté piste. Les entreprises agissant en sous-traitance de ces dernières exercent leur activité côté piste sous le contrôle du donneur d'ordre pour ce qui concerne l'application de l'ensemble des mesures décrites dans l'arrêté préfectoral.

L'application des mesures réglementaires relatives à la délivrance, l'utilisation et la restitution des titres de circulation est de la responsabilité du donneur d'ordre.

Tout demandeur d'un titre de circulation doit posséder une habilitation valide.

La délivrance de l'habilitation est faite par la gendarmerie, après enquête diligentée par cette dernière.

La sous-préfecture de la Corrèze est chargée d'émettre l'habilitation nécessaire à l'obtention d'un titre de circulation.

L'exploitant est organisme d'accueil pour les usagers et personnels de l'aéroport : à ce titre, il reçoit les demandes de titres, vérifie la conformité du dossier de demande avant de le transmettre à la sous-préfecture qui diligentera l'enquête auprès de la gendarmerie et requerra l'avis de la DEL.

La DEL est organisme d'accueil pour les personnels et agents de l'Etat : les dossiers de demande, vérifiés par ses soins, seront de même transmis à la sous-préfecture et la procédure précitée sera mise en œuvre à l'identique.

La DEL délivre les titres de circulation par délégation du préfet de la Corrèze. La délivrance d'un titre est subordonnée à trois conditions :

- Le demandeur possède une habilitation,
- Il présente une attestation individuelle de connaissances aux principes généraux de sûreté aéroportuaire délivrée par son employeur ou son donneur d'ordre et datant de moins de six mois à compter de la date à laquelle a été effectuée la sensibilisation sûreté,
- Il justifie d'une activité côté piste (description de celle-ci de manière précise sur le formulaire de demande).

Le service de délivrance des titres attribue les droits d'accès nécessaires pour l'exercice de l'activité décrite. Les demandes de titres de circulation doivent porter le visa d'un responsable de l'employeur du demandeur, dénommé correspondant sûreté. Ce correspondant, dûment identifié, est l'interlocuteur privilégié du service de délivrance pour tout ce qui concerne les titres de circulation. Le formulaire de demande est joint en annexe.

La DEL assure la transmission des formulaires de demande de titre à la DSAC/Sud.

La DSAC/Sud assure la fabrication des titres de circulation et les transmet à la DEL.

La DEL transmet les titres de circulation à l'exploitant pour remise aux intéressés.

L'exploitant, l'entreprise ou l'organisme ayant formulé la demande de titre est tenu d'informer sans délai la DEL dès lors qu'une activité ne justifie plus les droits d'accès accordés et doit restituer le badge à ce service dans les quinze jours qui suivent.

L'entreprise ou l'organisme ayant formulé la demande de titre doit tenir à jour la liste de ses titulaires.

Le titulaire est tenu de déclarer sans délai à la gendarmerie, le vol ou la perte de son titre et de fournir à l'exploitant une copie de ladite déclaration. Ces déclarations sont effectuées par écrit et archivées selon les dispositions légales en vigueur relatives à la conservation des documents. Un registre des badges perdus ou volés est tenu à jour par l'exploitant : ce registre est mis à disposition des agents de sûreté en poste (PIF + Poste d'accès véhicules).

4.2- Titres de circulation accompagnés.

Pour l'exercice d'une activité ponctuelle en zone réservée (côté piste), des titres non nominatifs, permettant l'accès sous accompagnement sont remis par les agents de sûreté de l'exploitant (bureau ADS dans aérogare), après autorisation de la gendarmerie.

Ces titres sont remis en échange d'une pièce d'identité pour une durée maximale de 24 heures.

L'accès et la circulation côté piste de la personne accompagnée sont de la responsabilité de la personne chargée de l'accompagnement.

La personne morale à l'origine de la demande désigne la ou les personnes chargées de l'accompagnement et doit être en mesure de communiquer au service de délivrance des titres accompagnés l'identité de ces personnes.

Le titre de circulation accompagné est remis au porteur, en présence de la personne responsable de l'accompagnement ou de celle désignée par la personne morale dont l'identité a été déclinée auprès du service de délivrance.

Art. 5.- Délivrance des autorisations d'accès des véhicules.

5.1- Autorisations annuelles.

Les services de la DGAC, l'exploitant, les compagnies aériennes, les sociétés de distribution de carburant pour l'aviation ainsi que les entreprises titulaires d'une autorisation d'activité en zone réservée (côté piste) peuvent faire la demande d'une autorisation annuelle d'accès. Cette autorisation ne sera délivrée qu'à un nombre de véhicules le plus restreint possible, l'utilisation de « véhicules captifs » (véhicules non immatriculés qui demeurent en permanence côté piste, hormis pour nécessité de dépannage ou d'entretien non réalisable sur site) devant être privilégiée.

La délivrance d'une autorisation d'accès annuelle est subordonnée aux conditions ci-après :

- Le véhicule appartient à un service de la DGAC amené à se déplacer en zone réservée (côté piste) de l'aérodrome,
- Le véhicule appartient à une entreprise disposant d'une autorisation d'activité côté piste délivrée par l'exploitant d'aérodrome ou à une société, organisme ou association ayant son siège d'activité sur la plate-forme,
- L'entreprise à l'origine de la demande doit justifier par écrit de la nécessité de disposer de cette autorisation. La localisation précise de l'activité, les itinéraires empruntés par le véhicule ainsi que la fréquence d'accès côté piste doivent obligatoirement figurer sur cette demande.
- La personne morale à l'origine de la demande s'engage à ne confier la conduite du véhicule qu'aux seules personnes autorisées conformément au document « Mesures particulières d'application de l'arrêté préfectoral de police : circulation en zone réservée (côté piste) ».

L'autorisation est matérialisée par un badge de couleur, millésimé (année civile), numéroté, sur lequel figurent le type et l'immatriculation du véhicule, le nom de l'employeur ou du demandeur ainsi que les secteurs côté piste dans lesquels il est autorisé à circuler.

L'autorisation doit être fixée à l'intérieur du véhicule, à l'avant de manière à être visible et de pouvoir en contrôler facilement la présence.

L'exploitant est chargé de l'accueil des demandeurs et de la remise des autorisations d'accès et le DEL de leur délivrance. Un fichier de suivi de ces titres d'accès est tenu à jour par l'exploitant.

L'autorisation doit être retirée du véhicule et rendue à l'exploitant, dès sa péremption.

5.2- Autorisations occasionnelles.

Une autorisation d'accès occasionnelle peut être remise par les agents de sûreté de l'exploitant (bureau ADS dans l'aérogare).

Cette autorisation peut être remise :

- Aux véhicules des services de la DGAC ne disposant pas d'une autorisation annuelle,
- Aux véhicules des entreprises titulaires d'une autorisation d'activité côté piste ou de sociétés, organismes ou associations ayant leur siège d'activités sur l'aérodrome, ne disposant pas d'une autorisation annuelle,
- Aux véhicules des entreprises agissant pour le compte d'une entreprise disposant de l'autorisation précitée,
- Aux véhicules effectuant des travaux côté piste.

La remise d'une autorisation d'accès occasionnelle est subordonnée aux conditions ci-après :

- Le demandeur doit communiquer le type et le numéro d'immatriculation du véhicule ainsi que l'identité du conducteur,
- Le demandeur doit justifier de la nécessité de disposer de l'autorisation d'accès et indiquer la localisation précise de l'activité ainsi que les itinéraires empruntés par le véhicule,
- Le demandeur doit assurer l'accompagnement permanent du véhicule lorsque ce dernier est conduit par une personne non autorisée à circuler côté piste. En cas de défaut d'accompagnement, la responsabilité du demandeur sera engagée pour tout incident ou accident impliquant le véhicule.

L'autorisation est matérialisée par une vignette numérotée, à l'en-tête de l'aéroport, portant la mention « Visiteur » et remis contre dépôt d'un document d'identification du véhicule. Un registre de délivrance est tenu à jour par les ADS.

Cette autorisation doit être disposée à l'intérieur du véhicule, à l'avant de manière à être visible et permettre d'en contrôler facilement la présence.

Cette autorisation doit être restituée dès sa péremption.

Cette autorisation ne doit pas être prêtée ou rendue accessible à autrui.

NB : les dispositions de l'article 5 ne s'appliquent pas aux « véhicules captifs » qui ne sont pas immatriculés.

Art. 6.- Procédures d'accès.

Accès communs :

PIF : accès des passagers, personnels, équipages d'aviation commerciale.

Poste d'accès véhicules: accès des véhicules.

Portillon aviation générale: accès des personnels d'aéroclub, équipages d'aviation de loisirs, passagers d'aviation légère.

Accès portails périphériques : sur autorisation de l'exploitant et en cas d'urgence.

6.1- Dispositions générales.

Toute personne empruntant côté piste un accès équipé d'un dispositif de fermeture (clef, verrou, gâche commandée par digicode ou lecteur de badges...) ne doit pas permettre l'accès d'une personne dépourvue d'autorisation et doit s'assurer après son passage que le dispositif de fermeture assure correctement son rôle de condamnation de l'accès.

Le passage des personnels du côté ville vers la partie critique côté piste ne peut s'effectuer que par le PIF, exception faite des cas décrits dans le § 6.2 suivant.

6.1-1 Accès des passagers.

L'accès des passagers et des équipages des vols commerciaux et des aéronefs stationnés en zone commerciale s'effectue par le PIF.

L'accès des passagers et équipages des vols d'aviation générale s'effectue par le portillon aviation générale.

6.1-2 Accès des personnels en zone réservée (côté piste).

L'accès des personnels s'effectuera par un des accès communs PIF ou poste d'accès véhicules.

Palpation de sécurité des personnels :

Les procédures applicables au personnel sont identiques à celles mises en œuvre pour les passagers.

Accès d'outils-métiers :

Afin d'accomplir des tâches essentielles au bon fonctionnement des installations aéroportuaires ou des aéronefs ou pour mener à bien leur travail, des articles prohibés peuvent être introduits dans la zone de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef par du personnel autorisé figurant sur une liste détaillant la corrélation personnels/outils utilisés, tenue à jour par l'exploitant.

Fouille des objets transportés :

Un contrôle systématique est effectué lors du franchissement du portique de détection de toutes les personnes et objets qu'elles transportent avant leur accès en partie critique.

6.2- Dispositions particulières.

6.2-1. Peuvent être exemptés de l'inspection filtrage systématique avant leur accès en partie critique :

- les services de la police, des douanes et de la gendarmerie, en uniforme et exerçant sur l'aérodrome ainsi que les personnes qu'ils escortent le cas échéant,
- les personnels et véhicules SSLIA en intervention dont l'effectivité de l'urgence doit pouvoir être justifiée a posteriori auprès des services de l'Etat.

6.2-2. Les personnels devant accéder en zone délimitée (côté piste hors partie critique), sous réserve qu'ils soient dûment titulaires des titres d'accès requis et en état de validité, pourront être autorisés à accéder via un des accès communs afin de se rendre jusqu'à leur lieu d'activité.

L'exploitant définira dans son programme de sûreté les mesures mises en place pour réglementer les accès en zone délimitée (digicode ou autre...).

6.2-3 Accès des ambulances.

Hormis les transports d'organes ou transports sanitaires d'urgence, l'accès côté piste des ambulances -auxquelles une autorisation d'accès aura été délivrée- est limité au transport des personnes dont l'état ne permet pas d'emprunter le circuit des passagers par les accès communs de l'aérogare. Seul le conducteur, titulaire d'un titre de circulation, la ou les personnes visées précédemment et éventuellement le personnel médical lorsque sa présence est absolument nécessaire se trouvent à bord de l'ambulance.

La prise en charge de l'ambulance est effectuée par l'agent du SSLIA (connaissance de sa venue par la TWR), après information préalable de la gendarmerie, pour tout ce qui concerne l'accompagnement permanent du véhicule et des personnes à bord et le respect des règles de sécurité et de sûreté en vigueur sur l'aérodrome jusqu'au retour en zone publique (côté ville).

6.2-4 L'utilisation de l'accès privatif Gendarmerie est réservée aux besoins de la Gendarmerie.

6.3- Accès des véhicules.

L'accès des véhicules s'effectuera par le poste d'accès véhicules.

Contrôle des véhicules :

Tous les véhicules et les fournitures transportées feront l'objet d'une inspection filtrage systématique avant leur accès en partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé, à l'exception de ceux mentionnés aux § 6.2-1.

L'accès en partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé est autorisé après réalisation des mesures de sûreté ci-après :

- a) contrôle de l'autorisation d'accès du véhicule,
- b) vérification des titres de circulation du ou des occupants du véhicule,
- c) contrôle des documents d'accompagnement du chargement,

- d) inspection filtrage du véhicule, sans la présence du ou des occupants à bord, d'au moins trois des six zones suivantes, sélectionnées de manière aléatoire :
- vide-poches, pare-soleil et boîte à gants
 - dos des sièges avant (vide-poches), sous les sièges et le plancher
 - malle arrière/coffre à bagages/zone de chargement
 - passage de roues
 - compartiment moteur
 - toute autre partie du véhicule
- e) inspection filtrage des personnes présentes dans le véhicule et des objets qu'elles transportent ou présents dans l'habitacle
- f) inspection filtrage du chargement.

Titre 2 - Contrôle des accès.

Art. 7.- Responsabilités.

L'exploitant d'aérodrome est responsable de la mise en œuvre et du contrôle de l'exécution de cette mesure pour les accès communs.

A ce titre, il lui appartient plus particulièrement d'assurer l'armement en personnel des postes d'inspection filtrage, de s'assurer de la qualité des contrôles effectués et de tenir à jour un plan des clefs.

L'exploitant d'aérodrome est chargé d'établir les consignes d'utilisation des accès d'exploitation.

Ces consignes doivent être respectées par les utilisateurs de ces accès.

Les services et entreprises bénéficiaires d'un accès privatif sont responsables de la mise en œuvre des moyens et des mesures permettant d'assurer le contrôle des accès côté piste.

Les services de l'Etat sont chargés de vérifier la mise en œuvre des moyens utilisés pour le contrôle des accès et le respect des procédures établies pour chaque accès.

Art. 8.- Moyens et procédures.

Le contrôle d'accès est effectué conformément aux procédures présentées au comité local de sûreté. Les procédures et les moyens utilisés pour l'exercice du contrôle d'accès sont décrits dans les programmes de sûreté établis par l'exploitant d'aérodrome et par les services et organismes bénéficiant d'accès privatifs et dans le programme de sûreté d'aérodrome pour les contrôles relevant des services de l'Etat.

Art. 9.- Annexes.

Sont annexés à la présente décision les documents suivants :

- Délimitation du zonage de l'aéroport : côté piste, partie critique, zone délimitée (cf. plan annexé à l'arrêté préfectoral),
- Modèle d'autorisation d'activité,
- Formulaires de demande d'habilitation et de titre de circulation,
- Formulaires d'autorisation de circulation des véhicules (autorisation annuelle et provisoire),
- Formulaire de listes d'outils-métiers.

Tulle, le 7 juin 2010

Le préfet de la Corrèze,

Alain Zabulon

Les annexes citées dans l'article 9 peuvent être consultés à la sous-préfecture de Brive

2010-06-0405- Mesure d'application de l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police sur l'aérodrome de Brive-Souillac - circulation en zone réservée côté piste (AP du 7 juin 2010).

.....
Décide :

Art. 1.- Préambule.

Le présent document définit, en matière de circulation en zone réservée (côté piste), les mesures particulières prises en application des mesures générales inscrites dans l'arrêté préfectoral définissant les mesures de police applicables sur l'aérodrome. Ces mesures d'ordre général ne font pas obstacle aux consignes particulières de sécurité que toute entreprise ou organisme se doit d'établir et de faire respecter côté piste.

Art. 2.- Dispositions générales.

Sans préjudice des dispositions du code de la route, les règles particulières définies dans le présent document s'appliquent en zone réservée (côté piste).

La circulation doit se limiter aux déplacements effectués dans le cadre de l'activité autorisée côté piste.

Il faut systématiquement laisser la priorité aux aéronefs.

Art. 3.- Sectorisation.

En raison des règles de sécurité particulières en vigueur, il est établi deux secteurs de circulation correspondant aux zones fonctionnelles de sûreté : TRA et MAN.

L'accès à ces différents secteurs est autorisé en fonction de l'activité exercée côté piste.

Art. 4.- Circulation dans les secteurs TRA et MAN.

La circulation des véhicules dans ces secteurs est limitée à 30 km/h.

Art. 5.- Circulation en secteur MAN.

5-1 Signalisation.

Sur la voie de circulation des aéronefs –taxiway - la limite entre les secteurs TRA et MAN est matérialisée par la ligne blanche de sécurité (cf. plan).

5-2 Règles de circulation.

Tout véhicule circulant dans le secteur MAN doit être équipé d'un balisage lumineux à éclats de type gyrophare, de couleur bleue pour les véhicules d'intervention de police et de secours et orange pour les autres véhicules ou doit être accompagné de manière permanente par un véhicule équipé d'un tel dispositif.

L'exploitant tiendra à jour une liste de son personnel habilité à circuler en secteur MAN.

Tout véhicule ou personnel circulant dans le secteur MAN doit posséder un équipement radio VHF permettant une liaison bilatérale avec le service en charge de la navigation aérienne sur la fréquence correspondante, excepté pour les cas suivants :

- accompagnement permanent d'un véhicule ou d'un personnel possédant l'équipement ci-dessus,
- cheminements conformes à un plan établi à l'avance par l'autorité compétente du service de la navigation aérienne,
- déplacements à l'intérieur d'une zone délimitée du secteur MAN dans laquelle des procédures particulières assurent un niveau de sécurité équivalent.

5-3 Travaux.

Toute demande de travaux devra faire l'objet d'une concertation préalable entre les différents services concernés et d'une autorisation de l'exploitant.

Art. 6.- Circulation en secteur TRA.

6-1 Signalisation.

Le secteur TRA comporte des postes de stationnement d'aéronefs, des voies de service pour véhicules, des aires de stockage pour véhicules et engins d'assistance.

6-2 Règles de circulation automobile.

En raison de la présence d'engins et de personnels dans ce secteur la vigilance des conducteurs doit être permanente.

Aucun stationnement n'est autorisé sur les voies de service et en dehors des emplacements prévus à cet effet.

Art. 7.- Risques liés aux aéronefs.

La proximité d'un avion dont les réacteurs fonctionnent est extrêmement dangereuse.

Sans préjudice des consignes de sécurité établies par les transporteurs aériens à l'attention des personnels de piste, il est obligatoire de respecter une distance minimale de croisement d'au moins :

- 200 m derrière un avion, moteur en route,
- 12 m devant l'avion pour éviter les effets d'aspiration.

De plus, il est interdit de pénétrer dans le périmètre de sécurité des avions à hélices et des hélicoptères avant l'arrêt complet des hélices ou des pales.

Art. 8.- Autres mesures de protection.

A l'exception des personnels du SSLIA en tenue d'intervention, tout personnel circulant à pied dans les secteurs TRA et MAN doit porter un vêtement haute visibilité.

Pour éviter les accidents qui pourraient résulter des manœuvres d'arrivée ou de départ d'un aéronef sur un poste, les mesures suivantes doivent être respectées :

- les passagers doivent être protégés,
- le personnel, spécialement celui qui travaille sur une échelle ou un escabeau, doit s'abriter,
- le matériel léger (cales, obturateurs, carénages de moteurs, trappes de visite, etc. ...) ou susceptible d'être déplacé par le souffle (véhicule léger) doit être éloigné,
- les bagages en chargement doivent être arrimés.

L'assistant aéroportuaire signalera à l'exploitant de l'aéroport tout incident mettant en cause un aéronef.

Tout accident sera immédiatement signalé au SSLIA.

Tulle, le 7 juin 2010

Le préfet de la Corrèze,

Alain Zabulon