

Conditions Générales d'Intervention **à l'Aéroport International de Limoges** **en matière de :**

SECURITE (SGS) – SURETE

/

HYGIENE - SECURITE AU TRAVAIL

/

ENVIRONNEMENT

/

SATISFACTION CLIENT

SOMMAIRE

1.	PREAMBULE :	3
2.	REFERENCES REGLEMENTAIRES :	3
3.	DEFINITIONS	3
4.	CLAUSES SPECIFIQUES HYGIENE – SECURITE AU TRAVAIL	4
4.1	NOTIONS GENERALES	4
4.2	TYPES D’INTERVENTIONS REPERTORIEES :	4
4.2.1	<i>Travaux ponctuels effectués par une Entreprise Extérieure.</i>	5
4.2.2	<i>Travaux effectués régulièrement par une Entreprise Extérieure (avec contrat de maintenance ou pas)</i>	5
4.2.3	<i>Travaux soumis à l’article L 4532-2 du code du travail, qui donnent lieu à la mise en place d’un suivi par un coordonnateur SPS.</i>	5
4.2.4	<i>Travaux nécessitant un permis de feu</i>	5
4.2.5	<i>Opérations soumis à l’article R4515-1 à l’article R4515-11 du code du travail nécessitant un protocole de sécurité chargement/déchargement.</i>	5
5.	CLAUSES ENVIRONNEMENTALES	6
5.1	EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES GENERALES	6
5.2	ENGAGEMENT DES PARTIES INTERESSEES	6
5.3	EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES PARTICULIERES	6
5.4	EXIGENCES PARTICULIERES POUR LES TRAVAUX	8
6.	CLAUSES SPECIFIQUES SURETE AEROPORTUAIRE	10
6.1	TITRES DE CIRCULATION	10
6.2	INSPECTION FILTRAGE	10
6.3	ACCES DES VEHICULES EN ZSAR.....	11
7.	CLAUSES SPECIFIQUES SECURITE AEROPORTUAIRE	12
7.1	CONDITIONS GENERALES	12
7.2	SIGNALEMENT DE DYSFONCTIONNEMENT, D’INCIDENT OU D’ACCIDENT	12
7.3	CIRCULATION DES PERSONNES	12
7.4	CIRCULATION DES VEHICULES	12
7.5	ASSURANCE.....	13
7.6	INTERVENTION (TRAVAUX) EN ZONE SURETE A ACCES REGLEMENTE (ZSAR)	13
7.6.1	<i>Généralités</i>	13
7.6.2	<i>Autres notions importantes à ne pas négliger sur un chantier</i>	14
8.	COMITE QUALITE AEROPORT	15
9.	ANNEXES	15

1. PREAMBULE :

Le présent document a pour objet de définir les mesures de prévention imposées à toutes les parties intéressées : entreprises extérieures, usagers de la plateforme, sous-traitants qui doivent effectuer des interventions, des travaux ou qui occupent des locaux sur l'Aéroport International de Limoges.

Les parties intéressées pourront se voir imputer la responsabilité et les coûts inhérents induits par tout manquement aux respects des clauses du présent document.

Dans tous les cas, les parties intéressées s'engagent à respecter les réglementations en vigueur ou à paraître relatives à l'hygiène, à la sécurité au travail, à l'environnement, à la sécurité aéroportuaire et à la sûreté aéroportuaire.

En vue de développer une saine gestion de l'ensemble du site, la CCI DE LIMOGES se réserve la faculté de vérifier, par tous procédés de son choix, le respect par les parties intéressées de la politique et des procédures en vigueur sur la plate-forme concernant la prévention des risques, l'environnement, la sécurité aéroportuaire, la sûreté aéroportuaire et la satisfaction client. En cas de doute sur les procédures à respecter, le Titulaire devra consulter la CCI DE LIMOGES.

Ce document est annexé à tous les contrats signés entre le gestionnaire et une partie intéressée.

2. Références réglementaires :

- Arrêté Préfectoral fixant les Mesures de Police sur l'Aéroport International de Limoges ;
- Mesures Particulières d'Application de l'Arrêté Préfectoral ;
- Code du travail ;
- Code de l'environnement ;
- Code de l'aviation Civile ;
- Spécifications techniques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale Annexe 14 dernières éditions ;
- Arrêté portant sur les conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (C.H.E.A), dernière édition ;
- Manuel de conception des aérodromes ;
- Manuel d'aérodrome de l'aéroport international de Limoges basé sur l'arrêté du 21 janvier 2011 relatif au plan type mentionné à l'article R.211-10 du code de l'aviation civile ;
- Instruction technique sur les aérodromes civils (ITAC) ;
- Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place du système de gestion de la sécurité (SGS) par les exploitants d'aérodrome ;
- Protocole relatif aux changements et travaux sur l'aire de mouvement d'un aérodrome de 2010.

3. Définitions

- **Aire de Mouvement**
Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.
- **Aire de Manœuvre**
Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, qui comprend notamment la piste ou les pistes, les voies de circulation et leurs abords à l'exclusion des aires de trafic.

- **Aire de Trafic**
Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.
- **Aire de déplacement Périphérique**
Aire de déplacement qui comprend la route de ceinture réservée aux véhicules, engins et matériels de piste, située à l'intérieur de la zone réservée et permettant l'accès aux diverses zones de la plate-forme (Voir Annexe art 8.).
- **Partie intéressée**
Entreprises extérieures, usagers de la plateforme, sous-traitants qui effectuent des interventions, des travaux ou qui occupent des locaux sur l'Aéroport International de Limoges.
- **Zone Sûreté à Accès Réglementé (avec Partie critique activée H24, 7 jours sur 7)**
Partie de l'aérodrome non accessible au public et dont l'accès est soumis à autorisation, une inspection filtrage à 100%, en application des réglementations de sûreté et de sécurité.
La **Zone Sûreté à Accès Réglementé** (ZSAR) comprend notamment :
 - Une partie de l'aérogare passagers (salles d'embarquement, d'arrivée, zones de tri des bagages...)
 - L'aire de mouvement
 - Les bâtiments et installations techniques

4. Clauses spécifiques Hygiène – Sécurité au travail

4.1 Notions générales

Les parties intéressées resteront seules responsables des accidents de tout genre qui pourraient survenir soit à son personnel, soit aux tiers du fait de leur négligence.

Il est interdit de fumer dans les locaux et en zone réservée.

Les parties intéressées doivent se limiter aux locaux ou zones d'interventions nécessaires à leur activité. (Prévoir affichage dédié sur les hangars : locaux interdits aux personnes non autorisées)

4.2 Types d'interventions répertoriées :

Toutes les contraintes, restrictions ou risques liés à des bâtiments ou installations relevant d'une réglementation spécifiques seront traitées dans **le Plan de prévention**.

Pour ce qui est des travaux effectués dans les bâtiments classés en ERP, il est à noter que pour des raisons de sécurité, certains travaux ne pourront être effectués que pendant la fermeture de certaines zones du bâtiment au public. De même le phasage de certains travaux pourrait être impactés pour ne pas perturber l'activité de l'ERP.

En cas de carence d'un entrepreneur ou en cas de danger concernant la protection collective ou individuelle des travailleurs pendant la durée du chantier, le maître d'ouvrage se réserve le droit, sans mise en demeure préalable, de prendre toute mesure utile, sans que cette intervention dégage la responsabilité de l'entrepreneur et ceci, aux frais de l'entrepreneur.

Toutes les mesures d'hygiène et de sécurité au travail applicables sur un chantier devront être définies dans les documents référencés ci-dessus. On peut citer principalement (liste non exhaustive) :

- protection individuelle et collective,
- engins de levage,
- risques électriques,
- validité des engins/outillages soumis à réglementation,

- travaux par points chauds,
- chutes,
- signalisation et balisage des travaux,
- risques de co-activité...

4.2.1 Travaux ponctuels effectués par une Entreprise Extérieure.

Ces travaux seront couverts par un plan de prévention « Classique ». Ce document qui est la propriété de l'Aéroport International de Limoges, est complété par l'Entreprise Extérieure, visé par le responsable des travaux et validé pour ce qui est des mesures de prévention par le Coordinateur Sécurité de l'Aéroport.

4.2.2 Travaux effectués régulièrement par une Entreprise Extérieure (avec contrat de maintenance ou pas)

Même procédure que ci-dessus. Le plan doit couvrir l'ensemble des travaux qui pourraient être effectués sur une année civile (Plan de Prévention « Annuel »). Si l'entreprise maintient son activité l'année suivante, le plan de prévention est revalidé par les trois parties prenantes. Une révision du document est possible si la nature ou le lieu des interventions de l'Entreprise Extérieure est modifiée.

En cas de travaux particuliers demandés par l'aéroport et non répertorié dans le plan de prévention annuel, un nouveau plan de prévention ponctuel sera rédigé.

4.2.3 Travaux soumis à l'article L 4532-2 du code du travail, qui donnent lieu à la mise en place d'un suivi par un coordonnateur SPS.

Si la nature des travaux commandés par le maître d'ouvrage nécessite la mise en place d'une coordination SPS, elle sera assurée par un coordinateur de sécurité extérieur appelé CSPS. Cette prestation sera réalisée en étroite relation avec le service Infrastructure et le Coordinateur Sécurité de l'aéroport.

Dans le cas où les travaux effectués par l'Entreprise Extérieure génèrent une co-activité avec l'activité aéronautique de la plate-forme se reporter au chapitre 6 du présent document (Sécurité Aéroportuaire et SGS).

4.2.4 Travaux nécessitant un permis de feu

Les permis feu sont délivrés par le responsable des travaux et visés par le SSLIA (pompiers d'aéroport).

Règles applicables :

- valable 24 heures sauf exception,
- l'entreprise doit être munie de deux extincteurs appropriés aux risques générés,
- respect de toutes les consignes dictées par les pompiers lors de la délivrance du permis feu.

4.2.5 Opérations soumis à l'article R4515-1 à l'article R4515-11 du code du travail nécessitant un protocole de sécurité chargement/déchargement

Ces opérations de chargement/déchargement doivent faire l'objet d'un document écrit dit « protocole de sécurité » en plus du plan de prévention. Ce document qui est la propriété de l'Aéroport International de Limoges, est complété par l'Entreprise de Transport, visé par le Responsable de ces opérations de l'Aéroport et validé par le Responsable de l'Entreprise de Transport.

5. CLAUSES ENVIRONNEMENTALES

5.1 Exigences environnementales générales

L'aéroport s'est engagé dans une démarche de maîtrise de ses impacts environnementaux concrétisée par une **démarche de certification environnementale ISO 14001**.

Les principaux objectifs sont les suivants :

- Maîtrise et traitement des rejets en milieu naturel
- Réduire les risques de pollution et utiliser des produits les moins polluants ou biodégradables
- Réduire les consommations des ressources naturelles
- Améliorer la gestion des déchets

5.2 Engagement des parties intéressées

La partie intéressée précisera au gestionnaire de l'Aéroport, si son activité sera susceptible d'engendrer :

- une dégradation de la qualité de l'air (poussières),
- d'importantes consommations d'eau,
- des rejets d'eau polluée,
- des risques de pollution des sols ou des réseaux d'eau par utilisation de produits dangereux ou toxiques (carburant, solvants, huiles...),
- d'importantes consommations d'énergie,
- une production de déchets (de type démolitions, déchets d'emballages, déchets dangereux....).

5.3 Exigences environnementales particulières

Consommations de fluide (eau) et d'énergie

Les parties intéressées prennent toutes les dispositions nécessaires dans l'exploitation des installations pour limiter les flux et consommations d'eau (écogestes tels que fermeture des robinets à la fin de chaque utilisation...), ainsi que leurs consommations d'énergie (coupure des équipements le soir...)

Les rejets au réseau d'assainissement doivent respecter les caractéristiques suivantes :

- la température doit être inférieure à 30°C et le pH doit être compris entre 5,5 et 8,5,
- les eaux ne doivent pas contenir de produits dangereux (huile moteur, huile alimentaire, solvants, peintures,...).

Les rejets d'eaux autres que domestiques (eaux de lavage, eaux de piscines, etc..) au réseau d'assainissement devront faire l'objet d'un accord du gestionnaire.

Les parties intéressées doivent assurer l'entretien des ouvrages de protection susceptibles d'être présents sur le réseau d'assainissement (bac dégraisseur, séparateurs d'hydrocarbures). Le gestionnaire pourra demander à tout moment les justificatifs d'entretien annuel de ces ouvrages. Dans le cas contraire elle pourra faire réaliser les travaux au frais de l'exploitant.

En cas d'utilisation collective de certains ouvrages (aire de lavage, station d'épuration, ..), les frais d'exploitation et d'entretien pourront être refacturés aux parties intéressées selon les volumes d'eau consommés.

Tout rejet dans le réseau des eaux pluviales est strictement interdit.

Lors des travaux ou interventions ponctuelles, les raccordements aux réseaux d'eau, d'électricité et de téléphone, les installations provisoires de chantier, ainsi que les consommations sont à la charge des entreprises, y compris sur la base arrière des entreprises dans le cadre de ce qui est prévu dans l'organisation du chantier.

Toute autre demande sera adressée au responsable infrastructures de l'aéroport qui préconisera la

marche à suivre.

Les parties intéressées utiliseront des équipements en bon état afin d'éviter les fuites d'eau ou des consommations excessives d'énergie.

Gestion des déchets

Les parties intéressées s'engagent à respecter la politique et les dispositions particulières définies par le gestionnaire en matière de déchets solides et liquides (tri sélectif, rejet à l'égout), de manipulation et de stockage des matières susceptibles de présenter un risque quelconque.

La partie intéressée sera propriétaire, donc responsable, des déchets (qu'ils soient dangereux ou non) qu'elle générera sur le site aéroportuaire lors de son activité.

En Zone Sûreté à Accès Réglementé, aucun déchet ou produit dangereux ne sera stocké de façon permanente à l'extérieur des bâtiments ou locaux sauf contraintes spécifiques et accord du gestionnaire.

Pour les activités de travaux, les parties intéressées devront privilégier le tri à la source des déchets y compris ceux de démolition en vue d'améliorer le taux de recyclage de ceux-ci. Elles assureront la collecte, le stockage, le transport de leurs déchets hors de l'Aéroport jusqu'aux filières de traitement, de valorisation ou d'élimination en centre agréé.

→ Concernant les déchets non dangereux (déchets ménagers, emballages,...) :

Le gestionnaire met à disposition des parties intéressées des bacs verts et bleus dont le volume est calculé en fonction de l'effectif présent sur le site. Les bacs mis à disposition sont la propriété de l'agglomération de Limoges Métropole qui en assure l'enlèvement.

Si la nature ou le volume des déchets est supérieur, les parties intéressées devront assurer elle-même la collecte des déchets non dangereux assimilables aux ordures ménagères, soit en faisant appel à un prestataire privé soit en signant directement une convention avec l'agglomération de Limoges Métropole.

Les bacs verts sont exclusivement réservés aux déchets non dangereux de type ménagers et assimilés. Il est strictement interdit d'y déposer des déchets dangereux (bidons de solvants, pots de peintures, chiffons souillés, etc ...) sous peine de refus de collecte et d'amende.

La gestion des déchets d'emballages encombrants (palettes, plastiques, cagettes, polystyrènes) est à la charge du titulaire qui pourra faire appel à une société spécialisée ou pourra les amener dans les déchèteries des professionnels de Limoges.

Un conteneur à verre alimentaire est à disposition des parties intéressées sur la plate-forme.

→ Concernant les déchets dangereux (huiles, filtres, aérosols, emballages souillés, bidons et fûts vides, etc..)

Ces déchets ne doivent en aucun cas être déposés dans les bacs de la collectivité.

Ces déchets doivent être stockés, collectés et éliminés conformément à la réglementation en vigueur.

Le gestionnaire se réserve le droit de demander les justificatifs d'élimination de ces déchets (factures, contrat, bordereau de suivi de déchets dangereux).

Selon la nature, l'emplacement ou la quantité des déchets générés par la prestation, le gestionnaire de l'Aéroport se réserve le droit d'exiger des dispositions spécifiques (mise en place de bennes particulières, filet de protection au-dessus des bennes, fréquence d'enlèvement, nettoyage de la zone...).

Utilisation de produits dangereux

Les parties intéressées doivent veiller aux conditions d'utilisation, de stockage et d'élimination des produits dangereux.

Si l'activité nécessite l'utilisation et le stockage de produits dangereux (carburant, liquide inflammables...), la partie intéressée devra en assurer le stockage conformément à la réglementation en vigueur (bacs de rétention, armoire spécifique, stockage sous abri).

Le stockage des produits chimiques, dans les locaux qui lui sont attribués, sont de la responsabilité des parties intéressées.

Pour les produits inflammables, ces derniers seront stockés dans des locaux (ou armoires) résistants au feu.

Les moyens de protection et de prévention nécessaires seront mis en place par le titulaire (produits absorbants, bac de rétention, extincteurs, etc..) afin d'éviter les situations à risques (incendie, déversement accidentel, etc..).

L'évacuation des contenants de ces produits est à la charge exclusive des parties intéressées concernées par leur utilisation. Ils ne pourront en aucun cas être évacués dans les bennes à déchets décrites ci-dessus.

Prévention des pollutions

Dans le but de limiter les risques de pollution et de déversement accidentel, les parties intéressées privilégieront l'utilisation de produits non dangereux ou biodégradables.

Les parties intéressées devront informer la direction de toute utilisation de produits spécifiques étiquetés « **Toxiques** », notamment en fournissant sur demande les fiches de données de sécurité (FDS).

Il est strictement interdit de rejeter dans le réseau des eaux pluviales, des eaux souillées par des produits dangereux, des eaux de lavage, des eaux usées domestiques, des produits dangereux (huiles...)

Toute pollution du fait d'un déversement de produits sur le sol ou dans les réseaux (eau pluviale et/ou eau usée) sera de l'entière responsabilité de la partie intéressée qui devra s'assurer qu'elle dispose des moyens d'intervention nécessaires pour traiter et éviter la propagation de la pollution (bacs de rétention, absorbants...).

Tout incident devra être notifié auprès de la direction dans les plus brefs délais.

5.4 Exigences particulières pour les travaux

Les nuisances sonores

Chantier Clos :

L'entreprise étudiera avec une attention particulière le système de **protection de son chantier** afin de limiter au maximum la propagation du bruit, émis (sciage de matériaux, carottages, ponçage...).

A ce titre, l'entreprise mettra en œuvre tout complément de protection nécessaire (allant jusqu'à l'herméticité de la zone selon les travaux) pour éviter toute diffusion et propagation et ce, dans le respect des règles d'hygiène et de sécurité.

L'entreprise pourra se voir allouer des plages horaires spécifiques pour l'utilisation prolongée de matériels bruyants, voir l'autorisation de les réaliser uniquement de nuit.

Chantier ouvert :

Idem chantier clos.

Gestion des déchets

Lors des travaux, les abords devront être maintenus en parfait état de propreté, et les déchets évacués chaque jour dans les bennes équipées d'un filet de protection.

Les bennes à déchets seront régulièrement remplacées de manière à assurer une évacuation permanente des déchets du chantier.

Une attention particulière sera portée par le titulaire du lot en charge de cette gestion, lors de travaux en zone réservée (Cf. chapitre 6).

Il s'agira lors des travaux, de suivre les préconisations suivantes :

- Stockage des matériaux : afin de limiter les risques pouvant engendrer des troubles importants et persistants du milieu naturel, le stockage des matériaux ne devra pas se faire à proximité immédiate des réseaux. Il en sera de même pour les substances toxiques, les huiles ainsi que pour les hydrocarbures, qui devront comprendre l'installation de bacs de rétention pour récolter les fuites d'hydrocarbures,
- Avoir en permanence des produits absorbants pour traiter les fuites éventuelles d'hydrocarbures ;
- Veiller à un approvisionnement en carburants des engins en toute sécurité environnementale ;
- Nettoyer au fur et à mesure le chantier et les voies d'accès au chantier, pour éviter l'amoncellement de matériaux ;
- Éviter les trop grandes émissions de poussières en procédant à des arrosages fréquents.
- Les engins devront être conformes à la législation sur le bruit, en particulier l'Arrêté Ministériel du 18 mars 2002.
- Les Entreprises devront indiquer les procédures d'urgence qu'elles envisagent de mettre en œuvre en cas de pollution accidentelle liée à leurs activités. L'Entrepreneur s'engage à diffuser les informations sur ces procédures d'urgence à l'ensemble de son personnel et à ses sous-traitants dès le début du chantier. Ces procédures d'urgence devront être intégrées au mémoire justificatif.

La qualité de l'air

Chantier clos :

L'entreprise étudiera avec une attention particulière le système de **protection de son chantier** afin de limiter au maximum la propagation des odeurs ou des poussières émises (découpe de matériaux, carottages, ponçage...).

A ce titre, l'entreprise mettra en oeuvre tout complément de protection nécessaire (allant jusqu'à l'herméticité de la zone selon les travaux) pour éviter toute dispersion et ce, dans le respect des règles d'hygiène et de sécurité.

Chantier ouvert :

L'entreprise veillera à utiliser des engins et matériels les moins émetteurs de fumée et de particules fines. Les véhicules et engins respecteront la norme EURO. Dans le cas de travaux générant des poussières importantes, l'entreprise devra proposer des solutions s'attachant à réduire cette production.

6. Clauses spécifiques sûreté aéroportuaire

La partie intéressée devra se plier à la réglementation sûreté mise en place par l'Aéroport de Limoges dans le cadre d'activités en Zone Sûreté à Accès Réglementé (ZSAR) ou dans les Parties Critiques en Zone Sûreté à Accès Réglementé (PCZSAR).

Suite à l'Arrêté Préfectoral en vigueur, la ZSAR couvre l'ensemble de la plate-forme, à l'exception des secteurs VAV et ZDL ; la PCZSAR fait partie intégrante de la ZSAR et est représentée sur l'annexe 9.6 par le secteur TRA.

6.1 Titres de circulation

Pour toute activité ayant lieu en ZSAR, le personnel entrant doit obligatoirement être en possession d'un titre de circulation aéroportuaire « escorté » (badge vert) ou « définitif » (badge rouge ou orangé).

Les titres de circulation « escortés » ne peuvent être délivrés qu'à des personnes extérieures à la plate-forme, dépourvues d'habilitation, intervenant pour une mission déterminée auprès d'une entreprise ou d'un organisme ayant une autorisation d'activité en zone réservée.

Conformément à la réglementation, la partie intéressée souhaitant faire intervenir des personnels extérieurs à la plate-forme devra adresser au service sûreté de l'aéroport, à l'adresse suivante : surete@limoges.cci.fr, au minimum 2 jours ouvrés (hors week-end et jours fériés) avant le début de l'intervention, les éléments suivants (Cf. 9.4 en Annexes):

- nom, prénom,
- date et lieu de naissance,
- adresse actuelle de la ou des personnes intervenantes,
- [Type et immatriculation du \(ou des\) véhicules\(s\) \(Si nécessaire\)](#)
- [Raison de demande d'accès d'un véhicule](#)

Le service sûreté de l'aéroport accusera réception de la demande, puis transmettra cette demande aux services compétents de l'État qui procéderont à une enquête de Police. En cas de réponse négative, le service Sûreté de l'aéroport en informera la partie intéressée, à charge pour elle d'en informer son intervenant.

Dans tous les cas, les titulaires d'un titre de circulation « escortés », **DEVRONT** être accompagnés en permanence par le titulaire d'un titre de circulation « définitif » (badge rouge ou orangé) employé par la partie intéressée ou d'une entreprise ou d'un organisme ayant une autorisation d'activité en zone réservée.

La partie intéressée peut estimer nécessaire la délivrance d'un titre de circulation « définitif », pour son personnel permanent, au vue de son activité ; cette délivrance sera assujettie à l'accord du Service Sûreté de l'Aéroport et à l'autorisation de la DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile). Dans ce cas, un formulaire complété (Cf. 9.5 en Annexes) sera adressé [par voie postale au Service sûreté à l'adresse postale de l'Aéroport en indiquant le Service concerné](#).

L'attention de la partie intéressée est attirée sur le fait que la délivrance d'un titre de circulation « définitif », est assujettie au suivi d'une formation réglementaire obligatoire (EC 300/2008). [Cette formation est disponible sur Internet : les informations concernant ce site sont disponibles auprès du Service sûreté](#).

6.2 Inspection filtrage

Deux Postes d'Inspection Filtrage (PIF) ainsi qu'un Poste d'Accès Routier d'Inspection Filtrage (PARIF) sont en place sur l'aéroport pour permettre l'accès en PCZSAR (Partie Critique de la ZSAR). Les parties critiques (activée H24, 7 jours sur 7) impliquent une inspection filtrage à 100% des personnels, des objets qu'ils transportent ainsi que de leur véhicule.

6.3 Accès des véhicules en PCZSAR

Pour l'accès des véhicules en **PCZSAR**, une photocopie du permis de conduire et de la carte grise sera fournie pour l'obtention de la contremarque autorisant le véhicule à circuler.

7. Clauses spécifiques sécurité aéroportuaire

7.1 Conditions générales

La partie intéressée devra respecter les règles imposées par le Système de Gestion de la sécurité aéroportuaire mises en place par l'aéroport dans le cas de son activité en *Zone Sûreté à Accès Réglementé (ZSAR)*

L'attention de la partie intéressée est attirée sur le fait qu'en cas de conditions météorologiques défavorables :

- Prévision d'orages ou de vents violents,
- Limite de visibilité inférieure à 1000 m ou la visibilité verticale est inférieure à 250 feet,
- Présence de brouillard...

conditions appelées « LVP » (Low Visibility Procédure), l'accès en Zone Sûreté à Accès Réglementé (ZSAR) pourra être refusée.

Il est interdit de fumer et d'utiliser un téléphone Gsm à proximité des avions, des véhicules transportant du carburant et des dépôts de carburant.

La justification de la présence de toute personne se trouvant en un point quelconque des aires peut toujours être exigée.

L'Aviation Civile pourra, à tout moment demander l'éloignement des matériels et personnels à une distance dite de sécurité pour permettre l'évolution des aéronefs.

7.2 Signalement de dysfonctionnement, d'incident ou d'accident

- Tout dysfonctionnement doit être signalé au référent de la plate-forme.
- Le responsable travaux de l'entreprise devra prendre toutes les dispositions requises en cas d'incident ou d'accident et en informer immédiatement le responsable travaux de la plate-forme et le service sécurité (SSLIA – pompiers aéroport).

7.3 Circulation des personnes

- Le port de vêtement rétro réfléchissant haute visibilité est obligatoire,
- Il est interdit de circuler dans l'aire d'une passerelle en mouvement,
- Les pistes et taxiways sont interdits aux piétons.

La circulation piétonne des passagers ne doit pas être gênée par des véhicules ou matériels. Il ne doit pas se trouver d'outils sur leur trajet et leur cheminement doit être sécurisé (pas d'obstacle ni de détérioration de chaussée, ni de présence de liquide...).

Les personnels encadrant les passagers doivent toujours pouvoir garder le contact visuel avec eux.

7.4 Circulation des véhicules

- Respecter les règles de circulation en ZSAR et en zone publique décrites dans l'arrêté préfectoral de police. Les règles du code de la route sont applicables, en outre la vitesse est limitée à 30 Km/h sur les aires de trafic et de manœuvre.
- Il est aussi notamment soumis à l'utilisation obligatoire de gyrophares sur tous les véhicules et de boudriers rétro réfléchissants pour le personnel.
- Les personnels des entreprises seront systématiquement encadrés par un représentant de l'aéroport sur la plateforme dans le cadre de travaux en ZSAR.
De plus, ils devront se munir d'un moyen de communication (portable par exemple).

Référentiel réglementaire : Paragraphe 1.7.7 et 1.7.8 du CHEA.

- Les conducteurs de véhicules et engins sont tenus, en toute circonstance, de laisser la priorité aux piétons et aux aéronefs (Ne pas interrompre le flux des passagers lors d'un embarquement ou d'un débarquement).
- L'attention des conducteurs de véhicules ou engins sera toujours portée vers les piétons (dont les passagers) à qui la priorité doit être laissée, ainsi que vers les zones de stationnement des aéronefs et vers les aérogares à proximité desquelles la circulation de véhicules et de piétons peut être intense.
- La priorité doit toujours être laissée aux véhicules de secours, ambulances ou pompiers, que ceux-ci circulent sur la route de ceinture ou sur les aires de stationnement des avions.
- Aucune obstruction visuelle ne doit être générée entre le placeur avion et l'avion arrivant ou quittant le parking.
- Il est interdit de couper la trajectoire d'un aéronef en mouvement et gêner sa manœuvre

7.5 Assurance

Lors du dépôt de la demande d'autorisation permanente ou temporaire de circulation de véhicule en *Zone Sûreté à Accès Réglementé*, le signataire de la demande doit déclarer être propriétaire ou exploitant du véhicule désigné et être assuré pour tous les dommages tant corporels que matériels occasionnés aux tiers dans une "Zone non ouverte à la circulation publique", soit par son véhicule, soit par les usagers de ce véhicule, ces dommages pouvant notamment résulter d'une collision avec un aéronef et de l'incendie du carburant contenu dans cet aéronef.

7.6 Intervention (travaux) en Zone Sûreté à Accès Réglementé (ZSAR)

7.6.1 Généralités

Dans le cas de travaux, la partie intéressée prendra en compte les conditions météorologiques défavorables et ne pourra se prévaloir d'aucune indemnité.

D'autre part, il est précisé que la priorité sera donnée à l'activité commerciale et que la partie intéressée devra adapter son activité en conséquence.

Un protocole relatif aux changements et travaux sur l'aire de mouvement d'un aérodrome est fourni en annexe dans le but d'établir une déclaration d'intention de travaux appelée DIT qui est obligatoire sur l'aéroport. Elle doit être établie entre l'entrepreneur et le Maître d'œuvre ou avec l'aéroport et sera soumise à l'approbation du Service de Navigation Aérienne (SNA). La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) sera destinataire de la DIT, mais à titre d'information.

En plus de la DIT, une Évaluation d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire (EISA) doit être réalisée par le représentant de l'exploitant en fonction des renseignements donnés par les entreprises pour analyser les risques et les conséquences des travaux sur l'exploitation aéroportuaire de la plate-forme.

Référence réglementaire : Art 12 de l'arrêté du 19 avril 20011 relatif au système de gestion de la sécurité aéroportuaire (SGS).

Aucun encombrement des voies (piste, taxiways, voie de circulation le long des bâtiments en zone réservée, chemin de ronde) n'est autorisé pour éviter tout risque d'accident.

Il est interdit de laisser sans surveillance quelque objet ou matériel que ce soit en dehors d'emplacements prévus à cet effet.

Il sera toujours tenu compte du danger inhérent à la mise en route et au mouvement des aéronefs à proximité des chantiers ou des zones de circulation des engins, véhicules ou intervenants des entreprises.

Dans le cas d'un incident/événement qui survient pendant les travaux, prévenir rapidement le référent

sur le site de l'aéroport (service Infrastructure-SSLIA en cas de blessures).

7.6.2 Autres notions importantes à ne pas négliger sur un chantier

Une réunion sera organisée, dès la notification des marchés, entre les entreprises, le mandataire et les services de l'Aviation Civile, basés sur l'aéroport, afin de définir le planning précis des travaux, les créneaux horaires et les contraintes liées à l'exploitation de l'aérodrome.

L'entrepreneur devra assurer la propreté du chantier pour lutter contre les objets étrangers appelés FOD (Foreign Object Detected) sur l'aire de mouvement des avions (Aire de mouvement = piste, parking commercial) imposé par l'arrêté du 06 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement sur un aérodrome et imposé par le protocole d'accord SNA/ Aéroport relatif à la mise en œuvre de l'inspection de l'aire de mouvement en date du 1^{er} Novembre 2009.

Il s'assurera donc que toutes les dispositions sont prises pour supprimer tout risque d'envol ou d'ingestion des :

- déchets légers (papiers, cartons, emballages en matière plastique...
- matériaux, pierres, sable, gravillons...
- pièces métalliques ou plastiques peuvent également être aspirées ou soufflées.
- enduits, laitance... peuvent endommager les pneumatiques des aéronefs

susceptibles d'endommager gravement les réacteurs ou les hélices. Ils peuvent être propulsés à plusieurs centaines de mètres par les réacteurs.

Autres dangers :

- Les déchets alimentaires attirent les oiseaux qui sont dangereux pour les aéronefs, il y a un risque important de collision avec un oiseau ou d'ingestion.
- Les déchets alimentaires devront être enfermés dans des sacs placés hors de portée des oiseaux ou autres nuisibles et devront être évacués du chantier à la fin de chaque intervention.
- Attention au souffle des avions et aux émissions de fumées ou poussières.

Consignes chantier :

- En cas d'avis de vents violents, les matériels devront être arrimés ou lestés.
- Pas de dépôts de matériels, matériaux, ni de stationnement de véhicules encombrant les accès de l'aéroport.
- Si nécessaire les zones empruntées devront être balayées après le passage des camions, véhicules ou engins.
- Les employés doivent rester dans la zone balisée.
- Compte tenu des impératifs aéronautiques : sur la piste, le taxiway central, l'extrémité nord du taxiway sud, en sortie du parking commercial, les travaux peuvent être exécutés de nuit.

Aucune zone de chantier ne pourra être ré-ouverte au trafic ou à la circulation sans avoir été vérifiée au préalable par l'entreprise en charge des travaux et par le représentant de l'aéroport. Elle devra être débarrassée de tout objet et balayée.

Les travaux, qui seront situés sur les aires de trafic de l'aéroport, seront signalés à tout aéronef basé ou non.

Il ne sera pas possible de déroger au planning des travaux définis lors de la réunion préparatoire de chantier, puisque, pour le bon déroulement de l'opération, une restriction de circulation des avions n'est pas envisageable.

8. Comité qualité aéroport

L'aéroport International de Limoges est certifié ISO 9001 depuis mars 2008 sur le parcours du client.

En février 2009, le comité qualité aéroport a été créé pour regrouper l'ensemble des partenaires présents sur l'aéroport au contact des clients (passagers, usagers, attendants).

L'objectif de ce comité est de travailler en commun pour améliorer la qualité de service offert à nos clients, de partager nos expériences et de définir des objectifs communs répondants à leurs attentes.

De ce fait, chaque partie intéressée est invitée à la réunion bi annuelle du comité qualité aéroport.

9. ANNEXES

9.1 Protocole relatif aux changements et travaux sur l'aire de mouvement d'un aéroport (2010)

9.2 Dossier d'Intention de Déclaration de Travaux (DIT)

9.3 Plan général de l'aéroport zones diverses (SGS)

9.4 Demande de titre de circulation « escorté »

9.5 Demande de titre de circulation en ZSAR

9.6 Sectorisation de la ZSAR