

Prévention des risques

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE L'OUTRE-MER ET
DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Direction générale de l'aviation civile

Circulaire du 6 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires

NOR : DEVA1006245C

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Références :

- Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale de 1944, et notamment son annexe 17 relative à la sûreté ;
- Règlement (CE) n° 2320-2002 du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- Règlement (CE) n° 300-2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320-2002 ;
- Code de l'aviation civile, et notamment ses articles L. 213-1, L. 213-2, L. 213-2-1, L. 213-3, R. 213-1-4, R. 213-3, R. 213-6-1, R. 213-7 ;
- Décret n° 2002-24 du 3 janvier 2002 relatif à la police de l'exploitation des aérodromes ;
- Circulaire NOR : INT-A-07-00100-C du 3 octobre 2007 relative au rôle de l'autorité préfectorale dans la sûreté aéroportuaire et dans la prévention des évasions par hélicoptères.

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat ; le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales à Messieurs les préfets de zone de défense ; Mesdames et messieurs les préfets des départements de métropole et d'outre-mer.

La circulaire du 3 octobre 2007 relative au rôle de l'autorité préfectorale dans la sûreté aéroportuaire avait vocation à clarifier l'articulation entre l'action menée au niveau central dans un cadre interministériel et l'autorité que vous exercez sur les principales plates-formes de votre ressort territorial dans le domaine de la sûreté et de la défense aérienne. La présente circulaire précise les conditions dans lesquelles il vous appartient d'exercer ce rôle pour les aérodromes secondaires (non soumis à la réglementation européenne) et pour l'aviation générale. Ces dispositions complètent celles de la circulaire susvisée, qui portait essentiellement sur les grands aérodromes commerciaux soumis à la réglementation européenne.

Alors que le risque accidentel lié aux activités aériennes est bien compris et pris en compte par tous les adeptes de l'aviation, ceux-ci peuvent avoir une perception plus faible des menaces criminelles ou terroristes dont cette activité peut être le vecteur. De plus, une tradition de liberté d'action, mais aussi l'absence de cadre clair proposé par l'Etat dans ce domaine peuvent susciter des vulnérabilités qu'il convient de réduire. Cependant, s'il est important de mettre en œuvre des mesures de vigilance et de précaution, il convient dans le même temps de ne pas pénaliser inutilement des activités professionnelles ou de loisirs, ni de créer des charges excessives pour l'Etat ou pour l'exploitant. L'application systématique et sans discernement de mesures physiques coûteuses serait disproportionnée et probablement contre-productive. Le grand nombre et la diversité des aérodromes secondaires et des acteurs de l'aviation générale plaident donc pour une sensibilisation et une responsabilisation accrues des propriétaires, des gestionnaires et des usagers de ces aérodromes.

Dès lors, il vous est demandé :

- de développer et de diffuser une culture de sûreté ;
- de définir les mesures de sûreté applicables aux aérodromes secondaires et de les adapter au contexte local ;
- de piloter la mise en œuvre de ces mesures en vous appuyant notamment sur des réunions de concertation, associant les services de l'Etat concernés, les représentants des usagers, des aérodromes et des mairies des communes sur lesquelles un aérodrome est implanté.

1. Développer et diffuser une culture de sûreté

Le développement d'une culture de sûreté constitue la base de la politique de sûreté applicable aux aérodromes secondaires. En effet, le renforcement de la vigilance devrait permettre d'obtenir un niveau de protection suffisant sur la majorité des plates-formes. Ceci passe par des actions à la fois de sensibilisation et de responsabilisation des différents acteurs de l'aviation générale, mais aussi des services de l'Etat.

1.1. Nommer un « référent sûreté » par aérodrome

Pour chacun des aérodromes de votre ressort de compétence, un « référent sûreté » sera nommé par vos soins avant fin juin 2010 sur proposition de l'exploitant d'aérodrome concerné.

Son rôle consistera à promouvoir la sûreté auprès des utilisateurs de la plate-forme. Il pourra être également l'interlocuteur des services de l'Etat pour l'élaboration des arrêtés de police et la mise en œuvre de leurs prescriptions. Enfin, il pourra assurer l'interface entre les utilisateurs et les services de l'Etat en cas d'incident mettant en jeu la sûreté de l'aviation civile, sans toutefois que sa responsabilité puisse être engagée.

Un modèle d'arrêté préfectoral de nomination d'un référent sûreté est joint en annexe II.

1.2. Susciter la désignation de contacts sûreté

Le référent sûreté de chaque aérodrome pourra s'appuyer sur un ou plusieurs contacts sûreté, en fonction du nombre d'entités utilisatrices cohabitant sur la même plate-forme (écoles de pilotage, ateliers de maintenance, etc.).

Chaque entité utilisatrice sera invitée à désigner en son sein un contact sûreté qui sera chargé de la sensibilisation des membres de son entité et qui contribuera au respect des règles de bon comportement et de bonne gestion. Il sera en outre chargé de diffuser l'alerte en cas d'incident.

Vous suscitez donc la désignation de ces contacts sûreté dont les coordonnées seront communiquées par les entités utilisatrices au référent sûreté de l'aérodrome ainsi qu'aux services de police et de gendarmerie.

1.3. Sensibiliser les aérodromes privés et les plates-formes ULM

Il vous est également demandé de sensibiliser à la sûreté les propriétaires d'aérodromes privés ainsi que les exploitants de plates-formes consacrées à l'utilisation d'aéronefs ultralégers motorisés, dits « ULM ». Cette sensibilisation prendra la forme de l'envoi d'un courrier à leur attention.

1.4. Veiller à la formation des acteurs concernés

Les services de l'Etat participent également au développement et à la diffusion de la culture de sûreté pour les aérodromes secondaires.

Vous vous appuyez pour cette mission sur les services de l'aviation civile (direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile), sur la gendarmerie des transports aériens et sur la police aux frontières.

Toutefois, ces services étant déployés sur les grands aérodromes commerciaux soumis à la réglementation européenne, et parfois peu disponibles pour ce type de mission, des actions particulières de formation et de sensibilisation sur la sûreté aérienne seront engagées par l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC) en coordination avec la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN), et par la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF) en coordination avec la direction générale de la police nationale (DGPN).

Ces actions de formation et de sensibilisation, qui débuteront en 2010, s'effectueront au profit :

- des responsables et des agents de vos services préfectoraux chargés de mettre en œuvre, sous votre direction, les mesures relatives à la sûreté des aérodromes secondaires ;
- des fonctionnaires de police et des militaires de gendarmerie désignés par leur hiérarchie comme correspondants locaux des aérodromes sensibles de votre département.

1.5. Communiquer

Les services de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) élaborent conjointement avec les fédérations concernées une documentation sur la sûreté de l'aviation générale, à destination des différents acteurs, clarifiant les obligations qui leur incombent et leur rappelant les mesures simples de précaution à prendre (dispositifs de fermeture efficace des avions et des hangars, vigilance vis-à-vis de tout comportement anormal), qui vous sera également diffusé dans le courant de l'année 2010.

Par ailleurs, il vous incombera de définir et de mettre en œuvre, en concertation avec les acteurs institutionnels et privés, les actions de communication et de promotion de la sûreté qui s'avéreront opportunes.

2. Définir les mesures de sûreté adaptées au contexte local

Compte tenu de l'hétérogénéité des aérodromes secondaires (du champ aménagé pour ULM à la piste longue permettant le décollage d'avions commerciaux) et de leur grand nombre (plus de 1850 pistes, dont 450 aérodromes en France), les mesures de sûreté nécessitent, pour être applicables, d'être graduées en fonction de la sensibilité des plates-formes auxquelles elles s'appliquent.

2.1. Classer les aérodromes secondaires

La définition des critères de sensibilité établis à l'issue d'un travail interministériel a permis de définir une typologie classant les aérodromes secondaires en trois groupes de sensibilité croissante (G1, G2 et G3).

Ce classement, qui se corrèle avec le dispositif Vigipirate, s'accompagne de la définition de mesures physiques de sûreté à mettre en place par les gestionnaires d'aérodromes.

Groupe G1

Les aérodromes du groupe G1 ne présentent pas de sensibilité particulière. De simples mesures de précaution et de sensibilisation sont à mettre en œuvre :

- l'exploitant de l'aérodrome doit identifier un référent sûreté et le proposer à votre nomination ;
- des contacts sûreté pourront être désignés sur les aérodromes du groupe G1 où sont basées plusieurs entités utilisatrices ;
- les hangars dépendant de l'aérodrome devront pouvoir être verrouillés par un dispositif de fermeture dissuasif ;
- chaque utilisateur ou propriétaire d'un aéronef, basé ou non sur la plate-forme, devra veiller à la fermeture de l'appareil (clés ou dispositifs antivol) ;
- les clés des hangars et des aéronefs devront être mises en sécurité (l'utilisation d'armoires à clés sécurisées devra être systématiquement encouragée).

Groupe G2

Les aérodromes du groupe G2 sont ceux que vous considérerez sensibles localement (en vous appuyant pour votre analyse sur la grille de critères figurant en annexe IV), mais dont la faible activité ou la distance éloignée de la région parisienne ou d'un très grand centre urbain rendraient excessive l'application des mesures du groupe G3.

Les mesures additionnelles suivantes devront être mises en œuvre :

- mise en place de dispositifs d'éclairage à déclenchement automatique sur détection de mouvement dans et autour des hangars ;
- fermeture systématique des hangars en heures non ouvrables ;
- mise en place d'entraves adaptées sur les aéronefs stationnant en heures non ouvrables à l'extérieur des hangars, sur les aires de stationnement.

Groupe G3

Les aérodromes du groupe G3 sont les aérodromes que des critères objectifs (notamment la proximité immédiate d'une zone très sensible ou la possibilité de décollage d'avions de plus 10 tonnes) conduisent à considérer comme sensibles.

Outre les mesures applicables aux aérodromes des groupes G1 et G2, les aérodromes classés en G3 font l'objet de mesures physiques de protection permettant de prévenir l'accès aux aéronefs et leur décollage non autorisé, en limitant et en contrôlant les personnes accédant à l'aérodrome.

L'installation d'une clôture périmétrique associée à la mise en œuvre d'un système de contrôle des accès à la plate-forme répond à cette exigence, sans préjudice de mesures complémentaires ou alternatives, si ces dernières apportent un niveau équivalent ou supérieur de protection des aéronefs et à condition d'avoir fait l'objet d'un accord préalable de la direction interrégionale de l'aviation civile (DSAC-IR), qui évaluera leur pertinence en lien avec les services compétents de l'État.

Vous informerez la direction générale de l'aviation civile (DTA/SRD) des difficultés d'application éventuelles.

Classement des aérodromes secondaires

La liste des aérodromes les plus sensibles, sur lesquels vous veillerez à faire appliquer les mesures du groupe G3, se trouve en annexe III. Cette liste a été établie à partir de la grille de classification jointe en annexe IV, qui définit une pondération des différents critères de risque applicables aux aérodromes secondaires retenus au niveau national.

Vous veillerez à définir, pour l'ensemble des autres aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, leur classement dans les groupes G1 ou G2, en vous appuyant sur les critères de cette grille de classification. Cette grille ne constitue toutefois pas un cadre réglementaire rigide mais une aide à la définition des priorités qu'il vous incombe de fixer pour la sûreté des aérodromes secondaires de votre département.

2.2. Actualiser les arrêtés de police

Il vous incombe d'actualiser les arrêtés de police des aérodromes secondaires en fonction des activités des aérodromes et de l'évolution des risques afin de préciser les mesures de sûreté qui y sont dorénavant applicables.

Il vous est demandé de travailler en priorité sur le cas des aérodromes les plus sensibles (G3), éventuellement en ne mettant à jour dans un premier temps que les éléments pertinents à la sûreté.

L'annexe V à la présente circulaire présente un cadre d'arrêté préfectoral de police modificatif pour les aspects de sûreté. Il vous appartient de l'adapter aux spécificités de chaque aérodrome, sachant que l'actualisation consistera dans beaucoup de cas à compléter et à améliorer des dispositifs d'ores et déjà existants.

Les services de l'aviation civile vous apporteront leur concours et leur expertise dans ce travail d'actualisation.

2.3. Adapter les mesures de sûreté à la sensibilité des aérodromes

La réalisation de mesures de sûreté pouvant avoir des incidences non négligeables, notamment sur le plan technique et financier, mais aussi au regard de l'exploitation quotidienne de l'aérodrome, il importe que leur mise en œuvre s'effectue de manière adaptée en tenant compte des risques spécifiques et de la nature des activités de chaque site. Vous mènerez donc cette mission en étroite concertation avec les exploitants des aérodromes et les usagers en vous appuyant notamment sur les référents et les contacts sûreté.

Le financement des mesures éventuelles sur les aérodromes G1 et G2 étant à la charge des exploitants d'aérodromes, il vous appartient de veiller à ce qu'elles ne représentent pas de charges financières excessives.

Concernant les aérodromes du groupe G3, les mesures physiques de protection seront financées par la part de péréquation des ressources de la taxe aéroportuaire. Un plan national de financement définira les priorités de financement, et des directives spécifiques en la matière vous seront adressées par la direction générale de l'aviation civile. En tout état de cause, il vous appartient, avant d'imposer la mise en place de ces mesures, de vous assurer de leur plan de financement.

Par ailleurs, et quel que soit leur classement, des mesures particulières peuvent être mises en œuvre sur les aérodromes en cas de menaces spécifiques ou d'événements exceptionnels. Les dispositifs particuliers de sûreté aérienne (DPSA), mis en œuvre sous votre responsabilité et celle de la Haute Autorité de défense aérienne (HADA), permettent une mobilisation ponctuelle et temporaire.

2.4. Cas particulier de la surveillance des activités d'épandage

Aujourd'hui, le suivi des entreprises et le signalement de toute action ponctuelle d'épandage sont assurés par le service régional de protection des végétaux.

Vous vous assurerez que l'ensemble des services de police et de gendarmerie concernés ont connaissance des compétences de ce service sur la surveillance des activités d'épandage aérien et sont en possession de ses coordonnées.

3. Mobiliser et coordonner l'action des services de l'Etat

Le pilotage d'une politique de sûreté spécifique à la problématique de l'aviation générale nécessite la création d'une structure de concertation et de mise en cohérence des actions propre aux aérodromes secondaires et distincte des comités locaux de sûreté mis en place sur les aéroports principaux.

3.1. Organiser des réunions de concertation sur la sûreté des aérodromes secondaires

Vous veillerez à assurer la concertation des acteurs publics et privés intéressés par la sûreté des aérodromes secondaires en organisant annuellement, ou plus fréquemment en tant que de besoin, des réunions de concertations rassemblant les différents services de l'Etat impliqués et les représentants des usagers et des aérodromes.

Cette concertation doit vous permettre :

- de veiller au développement de la culture de sûreté (information, communication, formation) ;
- d'assurer une meilleure coordination des acteurs publics et privés ;
- de favoriser un relais d'information renouvelé entre les aérodromes, les préfetures et les services de l'aviation civile ;
- d'obtenir une information périodique sur la situation des aérodromes secondaires nécessaire à l'adaptation des mesures de sûreté aux réalités et aux contextes locaux (évaluation régulière des risques et de la sensibilité des plates-formes, actualisation des mesures de sûreté et des arrêtés préfectoraux de police).

Vous veillerez à impliquer l'ensemble des services de l'Etat et des organismes privés impliqués dans la sûreté des aérodromes secondaires à cette concertation :

- représentant de la direction de la sécurité de l'aviation civile de la direction générale de l'aviation civile territorialement compétente ;
- commandant de compagnie de la gendarmerie des transports aériens, ou son représentant ;
- directeur départemental de la police aux frontières, ou son représentant ;
- commandant du groupement de gendarmerie départementale, ou son représentant ;
- directeur départemental de la sécurité publique, ou son représentant ;
- les exploitants des aérodromes secondaires du département par l'intermédiaire des référents sûreté ;
- les représentants départementaux des diverses activités aériennes.

Vous associerez en tant que de besoin à cette concertation, notamment lorsque l'actualité le nécessitera (manifestation aérienne, visite ou activité ponctuelle importante), les contacts sûreté désignés sur les aérodromes, ainsi que les maires des communes sur lesquelles un aérodrome est implanté.

3.2. Coordonner l'action des services territoriaux de sécurité

Les services de police de proximité, sécurité publique et gendarmerie nationale apprécieront, sous votre autorité, les mesures de sûreté adaptées aux spécificités locales et évalueront les conditions de leur mise en œuvre.

Les fonctionnaires de police et les militaires de gendarmerie désignés par leur hiérarchie comme correspondants locaux seront les relais de la diffusion de la culture de sûreté. Vous veillerez par ailleurs à ce que ces services soient sensibilisés à la recherche et au recueil du renseignement relatif aux menaces qui peuvent peser sur ces aérodromes.

L'analyse des informations ainsi collectées doit permettre l'adaptation des mesures de sûreté aux réalités et aux contextes locaux (évaluation régulière des risques et de la sensibilité des plates-formes, actualisation des mesures de sûreté et des arrêtés préfectoraux de police).

Vous rendrez compte sous le double timbre du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales de la mise en œuvre des mesures de la présente circulaire.

Fait à Paris, le 6 avril 2010.

Pour le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable et de la mer,
en charge des technologies vertes
et des négociations sur le climat et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
P. GANDIL

Pour le ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer et des collectivités
territoriales et par délégation :
Le secrétaire général,
H.-M. COMET

Le préfet, secrétaire général,
D. LALLEMENT

SOMMAIRE DES ANNEXES :

- ANNEXE I. – RÉPARTITION DES MISSIONS ET DES RESPONSABILITÉS DE CHACUN DES ACTEURS DE LA SÛRETÉ DES AÉRODROMES SECONDAIRES
- ANNEXE II. – ARRÊTÉ PRÉFECTORAL TYPE DE NOMINATION D'UN RÉFÉRENT SÛRETÉ
- ANNEXE III. – LISTE NATIONALE DES AÉRODROMES DU GROUPE G3 (DIFFUSION RESTREINTE)
- ANNEXE IV. – GRILLE DE CLASSIFICATION DES AÉRODROMES (DIFFUSION RESTREINTE)
- ANNEXE V. – CADRE D'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DE POLICE MODIFICATIF POUR LES ASPECTS DE SÛRETÉ

A N N E X E I

RÉPARTITION DES MISSIONS ET DES RESPONSABILITÉS DE CHACUN DES ACTEURS DE LA SÛRETÉ DES AÉRODROMES SECONDAIRES

Services de l'Etat :

Préfet :

- détermine et met en œuvre la politique de sûreté ;
- édicte un arrêté de police d'exploitation de l'aérodrome ;
- nomme le référent sûreté.

GTA et PAF :

- chargés de la police des grands aérodromes, ils peuvent être consultés sur les questions de sûreté des aérodromes secondaires ;
- ils peuvent également y intervenir en tant que de besoin.

Services de police et de gendarmerie :

- chargés de la surveillance des aérodromes ;
- contrôlent la bonne application des mesures de sûreté ;
- recherchent et recueillent les renseignements relatifs aux menaces.

DSAC :

- diffuse l'évolution réglementaire ;
- collabore à l'établissement et au suivi de l'arrêté préfectoral de police ;
- participe aux contrôles d'application des mesures de sûreté et aux audits et aux inspections.

Acteurs privés :

Exploitant de l'aérodrome :

- respecte les mesures de sûreté sur la plate-forme ;
- finance les mesures de sûreté lui incombant.

Référent sûreté :

- interface entre l'exploitant et les utilisateurs de la plate-forme et les services de l'Etat ;
- chargé de promouvoir la sûreté sur la plate-forme.

Entités utilisatrices de l'aérodrome :

- respectent les mesures de sûreté ;
- nomment les contacts sûreté.

Contacts sûreté :

- chargés de la sensibilisation des pratiquants et du respect des règles de bon comportement et de bonne gestion ;
- chargés de diffuser l'alerte en cas d'incident.

Utilisateurs de l'aérodrome :

- respectent les règles de bon comportement et de bonne gestion.

Propriétaire de l'aérodrome :

- délègue sa responsabilité à l'exploitant de l'aérodrome.

A N N E X E I I

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL TYPE DE NOMINATION D'UN RÉFÉRENT SÛRETÉ

Arrêté n° 09-..... du..... portant nomination d'un référent sûreté sur l'aérodrome de.....

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles L. 213-1, L. 213-2, L. 213-2-1, L. 213-3, R. 213-1-4, R. 213-3, R. 213-6-1, R. 213-7,

Vu le décret n° 2007-775 du 9 mai 2007 relatif à la sûreté de l'aviation civile ;

Sur proposition de

Arrête :

Article 1^{er}

M. (*qualité*) est nommé référent sûreté de l'aérodrome de
Toute vacance ou perte de la qualité au titre de laquelle il/elle a été désigné(e) donne lieu à remplacement par l'intermédiaire d'un nouvel arrêté.

Article 2

Ses missions sont :

- de représenter l'exploitant de l'aérodrome pour ce qui concerne les aspects liés à la sûreté ;
- d'être l'interlocuteur des services de l'Etat pour l'élaboration des arrêtés de police et la mise en œuvre de leurs prescriptions ;
- d'informer les autorités en cas d'incident mettant en jeu la sûreté aérienne ;
- de promouvoir la sûreté auprès des utilisateurs de sa plate-forme ;
- de tenir à jour la liste des contacts sûreté de l'aérodrome de

Article 3

Il participe de droit aux réunions de concertation organisées par le préfet sur la sûreté des aérodromes secondaires.

Article 4

Le secrétaire général de la préfecture est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs et qui sera notifié à l'intéressé(e).

Fait à ..., le ...

Le préfet

A N N E X E V

CADRE D'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DE POLICE MODIFICATIF POUR LES ASPECTS DE SÛRETÉ

Arrêté n° 09-..... du..... modifiant l'arrêté n°..... pour les aspects de sûreté

Le préfet,

Vu la convention de Chicago de 1944, et notamment son annexe 17 relative à la sûreté,

Vu le règlement (CE) n° 2320/2002 du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles L. 213-1, L. 213-2, L. 213-2-1, L. 213-3, R. 213-1-4, R. 213-3, R. 213-6-1, R. 213-7 ;

Vu le décret n° 2002-24 du 3 janvier 2002 relatif à la police de l'exploitation des aérodromes ;

Vu le décret n° 2007-775 du 9 mai 2007 relatif à la sûreté de l'aviation civile ;

Considérant que la sûreté des aérodromes secondaires doit faire l'objet d'une vigilance particulière,

Arrête :

Article 1^{er}

L'exploitant d'aérodrome propose au préfet, la désignation d'un « référent sûreté ». Le référent sûreté est l'interlocuteur privilégié des services de l'Etat pour toutes les questions relatives à la sûreté aéroportuaire. Il est chargé d'informer et d'alerter les services de l'Etat en cas d'événement mettant en jeu la sûreté de l'aviation civile, de promouvoir la sûreté et de contribuer à sa mise en œuvre auprès des utilisateurs de la plate-forme.

Article 2

Chaque entité utilisatrice présente sur l'aérodrome est invitée à désigner en son sein un contact sûreté. Le contact sûreté est le relais, au sein de son entité, du référent sûreté de la plate-forme. Lorsque le référent sûreté appartient à une entité, il peut être désigné contact sûreté.

Le contact sûreté est chargé de la sensibilisation des pratiquants et s'assure du respect des règles de bon comportement et de bonne gestion.

Article 3

A compter du *jour/mois/année*, les hangars à aéronefs situés sur l'aérodrome sont munis d'un dispositif de fermeture. L'exploitant du hangar établit des procédures de protection des clés du hangar et des aéronefs qu'il contient.

Article 4

Les usagers de l'aérodrome veillent à la protection de leur aéronef. Ils sécurisent leur aéronef contre toute utilisation non autorisée. Ils se conforment aux procédures de sûreté établies par les exploitants des hangars.

Article 5

Chaque entité utilisatrice de l'aérodrome établit des procédures visant à la mise en sûreté de ses aéronefs lorsqu'ils ne sont pas en service. L'aéroclub en informe ses usagers et veille au respect de ces procédures.

Article 6

A compter du *jour/mois/année*, les entités utilisatrices [d'un aérodrome de type G2 ou G3] mettent en place des dispositifs d'entraves adaptés sur les aéronefs stationnant en heures non ouvrables dans les hangars et sur les aires de stationnement.

Article 7

A compter du *jour/mois/année*, l'exploitant [d'un aérodrome appartenant au groupe G2 ou G3] équipe les aires communes de stationnement des aéronefs d'un dispositif d'éclairage à déclenchement automatique sur détection de mouvement, et les occupants de hangars et d'aires de stationnement privatives des aéronefs d'un aérodrome appartenant au groupe G2 ou G3 équipent l'intérieur et l'extérieur de ces hangars et ces aires privatives de stationnement d'un dispositif d'éclairage à déclenchement automatique sur détection de mouvement.

Article 8

A compter du *jour/mois/année*, l'exploitant [d'un aérodrome appartenant au groupe G3] sécurise la zone côté piste par le biais d'une clôture dont le type est défini après avis des services techniques de l'aviation civile et des représentants locaux. Les points d'accès communs à la zone côté piste sont sécurisés par le biais d'un dispositif de contrôle d'accès dont le type est défini après avis des services de l'aviation civile, des services compétents de l'Etat et des représentants locaux. L'exploitant de l'aérodrome établit les procédures d'accès. En dehors des heures d'exploitation de la plate-forme, les accès sont fermés. [Des mesures particulières alternatives peuvent être définies dans les conditions prévues par la circulaire relative à la sûreté des aérodromes secondaires.]

Article 9

A compter du *jour/mois/année* les entités autorisées à occuper la zone côté piste [d'un aérodrome appartenant au groupe G3] et exploitant un accès à la zone côté piste sécurisent cet accès par le biais d'un dispositif de contrôle d'accès dont le type est défini après avis des services de l'aviation civile, des services compétents de l'Etat et des représentants locaux. L'entité établit les procédures d'accès et veille à leur application par les personnes utilisant cet accès. En dehors des heures d'ouverture de l'entité, les accès sont fermés. [Des mesures particulières alternatives peuvent être définies dans les conditions prévues par la circulaire relative à la sûreté des aérodromes secondaires.]

Fait à ..., le ...

Le préfet,