

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition  
écologique et solidaire

## Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord

### **Décision n°2020-34/DSAC-N/D/D du 18 juin 2020 portant mesures particulières d'application des règles de sécurité, de circulation et de stationnement sur l'aire de mouvement de l'aéroport Paris-Orly**

NOR : TREA2016011S

*(Texte non paru au Journal officiel)*

#### **Le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord,**

Vu le règlement (CE) n°300/2008 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 ;

Vu le règlement (CE) n°206/2009 de la Commission du 5 mars 2009 concernant l'introduction dans la Communauté de colis personnels de produits d'origine animale et modifiant le règlement (CE) n°136/2004 ;

Vu le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 95/56/CE ;

Vu le règlement (UE) n°139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 ;

Vu le règlement (UE) 2016/425 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux équipements de protection individuelle et abrogeant la directive 89/686/CEE du Conseil ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n°2011/2005, (CE) n°1008/2008, (UE) n°996/2010, (UE) n°376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n°552/2004 et (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n°3922/91 du Conseil ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code de la route ;

Vu le code des transports ;

Vu le décret n°2006-1386 du 15 novembre 2006 modifié fixant les conditions d'application de l'interdiction de fumer dans les lieux affectés à un usage collectif et dans tous les lieux publics ;

Vu le décret n°2008-1299 du 11 décembre 2008 modifié créant la direction de la sécurité de l'aviation civile, notamment son article 6 ;

Vu l'arrêté du 23 janvier 1980 modifié relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes ;

Vu l'arrêté du 8 août 2011 relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs ;

Vu l'arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le-Bourget ;

Vu l'arrêté du 21 avril 2017 relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale (réglementation de la circulation aérienne, RCA/3) ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2016/1579 du 20 mai 2016 relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aéroport de Paris-Orly par le préfet du Val de Marne ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2020/00118 du 31 janvier 2020 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport Paris-Orly pris par le préfet de police ;

Vu la décision du ministre des transports du 4 avril 1968 portant sur la réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly ;

Vu la circulaire n°1006222C du 14 mai 2010 relative à la délivrance des titres de circulation des personnes dans la zone réservée des aérodromes ;

Vu le protocole d'accord entre la société Aéroports de Paris et les services de la navigation aérienne – région parisienne du 28 octobre 2010 relatif à l'organisation et à la coordination des interventions sur l'aire de mouvement de l'aéroport Paris-Orly

**Décide :**

**Article 1<sup>er</sup>**

Les dispositions relatives à la circulation des personnes, des véhicules et à leur stationnement, mentionnées dans le document annexé, s'appliquent sur l'aire de mouvement de l'aéroport Paris-Orly.

**Article 2**

La décision n°2013-010/DSAC-N/D/D du 30 janvier 2013 portant mesures particulières d'application de l'arrêté préfectoral n°2012/4685 est abrogée.

**Article 3**

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de la transition écologique et solidaire.

Fait le 18 juin 2020.

R. THUMMEL

## DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE NORD

### DECISION N° 2020-34/DSAC-N/D/D

#### PRISE EN APPLICATION DE L'ARRETE PREFECTORAL N° 2020-00118 DU 31/01/2020, RELATIF AUX MESURES DE POLICE APPLICABLES SUR L'AEROPORT DE PARIS-ORLY

#### ET PORTANT MESURES PARTICULIERES D'APPLICATION DES REGLES DE SECURITE, DE CIRCULATION, DE STATIONNEMENT, SUR L'AIRE DE MOUVEMENT DE L'AÉROPORT PARIS-ORLY

Le Directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord,

Vu le règlement (CE) n°300/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le règlement (UE) no 1139/2018 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne ;

Vu le règlement (UE) no 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile ;

Vu le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile ;

Vu le règlement (CE) no 206/2009 de la Commission du 5 mars 2009 concernant l'introduction dans la Communauté de colis personnels de produits d'origine animale ;

Vu le règlement (UE) no 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu la loi 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports ;

Vu le décret 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris ;

Vu le décret n°2006-1386 du 15 novembre 2006 fixant les conditions d'application de l'interdiction de fumer dans les lieux affectés à usage collectif et dans tous les lieux publics ;

Vu l'arrêté du 23 janvier 1980 modifié relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburants sur les aérodromes ;

Vu l'arrêté du 21 avril 2017 relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale (réglementation de la circulation aérienne, RCA/3) ;

Vu l'arrêté du 8 août 2011 relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs ;

Vu l'arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;

Vu la décision du ministre des transports du 4 avril 1968 portant sur la réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly ;

Vu la circulaire n° 1006222C du 14 mai 2010 relative à la délivrance des titres de circulation des personnes dans la zone réservée des aérodromes ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2020-00118 du 31 janvier 2020 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport Paris-Orly pris par le préfet de police ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2016/1579 du 20 mai 2016 relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'Aéroport de Paris-Orly pris par le préfet du Val de Marne ;

Vu le protocole d'accord entre la société Aéroports de Paris et les services de la navigation aérienne – Région parisienne du 28 octobre 2010 relatif à l'organisation et la coordination des interventions sur l'aire de mouvement de l'aéroport Paris-Orly ;

## **Décide**

# SOMMAIRE

<b>1. DEFINITIONS ET PARTAGES DES TACHES ASSOCIEES .....</b>	<b>6</b>
1.1. Sigles utilisés.....	6
1.2. Description de l'aire de mouvement.....	6
1.2.1. L'aire de manœuvre .....	6
1.2.2. Les aires de trafic .....	6
1.2.3. Les routes de service .....	7
1.2.4. Les surfaces encloses par ces ouvrages.....	7
1.2.5. Définitions associées aux postes de stationnement .....	7
1.3. Services rendus aux aéronefs sur l'aire de mouvement .....	8
1.3.1. Aire de manœuvre .....	8
1.3.2. Aires de trafic .....	8
1.4. Manuel d'exploitation des postes de stationnement .....	8
<b>2. REGLES GENERALES DE CIRCULATION COMMUNES A L'ENSEMBLE DE L'AIRE DE MOUVEMENT.....</b>	<b>8</b>
2.1. Personnes circulant à pied .....	8
2.2. Véhicules, engins et matériels .....	9
2.2.1. Respect du code de la route.....	9
2.2.2. Circulation des véhicules.....	9
2.2.3. Circulation des tracteurs repousseurs (Push Back).....	9
2.2.4. Utilisation par les conducteurs d'équipements individuels de protection contre le bruit .....	9
2.3. Transport d'objets et prévention des FOD .....	9
2.4. Vêtements haute visibilité .....	9
<b>3. REGLES D'ACCES ET DE CIRCULATION SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.....</b>	<b>10</b>
3.1. Personnes autorisées à accéder à l'aire de manœuvre.....	10
3.2. Véhicules autorisés à accéder à l'aire de manœuvre .....	10
3.2.1. Équipements radio.....	10
3.2.2. Équipement de géolocalisation.....	10
3.2.3. Gyrophares ou feux à éclats .....	10
3.2.4. Feux d'encombrement (feux de gabarit).....	11
3.2.5. Peintures – Identification.....	11
3.3. Règles de circulation et de stationnement spécifiques sur l'aire de manœuvre .....	11
3.3.1. Autorisation de conduire sur l'aire de manœuvre .....	11
3.3.2. Missions autorisées.....	11
3.3.3. Radio .....	11
3.3.4. Déplacement des tracteurs avions (tractant un aéronef ou seuls).....	12
3.3.5. Pénétrations sur les VCA hors couvre-feu (hors tracteurs avion) .....	12
3.3.5.1. Hors situation LVP (Low Visibility Procedure) .....	12
3.3.5.2. En situation LVP.....	13
3.3.6. Fin d'intervention hors couvre-feu (hors tracteurs avion).....	13
3.3.6.1. Hors situation LVP.....	13
3.3.6.2. En situation LVP.....	13
3.3.7. Interventions d'urgence .....	13
3.3.8. Cas du couvre-feu.....	13
3.3.9. Indisponibilité du PCNA .....	13
3.3.10. Pénétration sur les pistes .....	13
3.3.11. Convoyages .....	14
3.3.12. Respect des panneaux d'obligation .....	14
3.3.13. Priorité aux aéronefs.....	14
3.3.14. Éclairage des véhicules .....	14
3.3.15. Fonctionnement des équipements des véhicules .....	14
3.3.16. Piétons .....	14
3.3.17. Consignes particulières.....	14
3.3.18. Incertitude de la position sur l'aire de manœuvre .....	14
<b>4. REGLES SPECIFIQUES D'ACCES ET DE CIRCULATION SUR LES AIRES DE TRAFIC ET SURFACES ENCLOSES.....</b>	<b>15</b>
4.1. Personnes autorisées à accéder aux aires de trafic et surfaces encloses .....	15

<b>4.2.</b>	<b>Véhicules autorisés à accéder aux aires de trafic et surfaces encloses.....</b>	<b>15</b>
<b>4.3.</b>	<b>Identification des véhicules.....</b>	<b>16</b>
4.3.1.	Identifiant et numéro de parc.....	16
4.3.2.	Autorisation d'accès.....	16
4.3.3.	Signalisation des véhicules.....	16
<b>4.4.</b>	<b>Règles de circulation des piétons sur les aires de trafic et surfaces encloses.....</b>	<b>16</b>
4.4.1.	Traversées des voies de circulation pour les piétons.....	16
4.4.2.	Risques de souffle.....	17
4.4.3.	Transfert de passagers de l'aérogare jusqu'à l'avion et inversement.....	17
4.4.4.	Conditions d'embarquement et de débarquement des passagers.....	17
4.4.5.	Accès à la ZEC.....	17
4.4.6.	Intervention sur les voies d'accès de poste de stationnement.....	17
<b>4.5.</b>	<b>Règles de circulation et stationnement des véhicules sur les aires de trafic et surfaces encloses.....</b>	<b>17</b>
4.5.1.	Autorisation de conduire sur les aires de trafic.....	17
4.5.2.	Limitations de vitesse.....	18
4.5.3.	Eclairage des véhicules.....	18
4.5.4.	Marche arrière des véhicules.....	18
4.5.5.	Accès des véhicules au périmètre de sécurité collision.....	18
4.5.6.	Accès à la ZEC.....	18
4.5.7.	Circulation sur les postes avions - couloirs hors gabarit aires de trafic.....	18
4.5.8.	Stationnement des véhicules, engins et matériels.....	19
4.5.9.	Arrêts des véhicules.....	19
4.5.10.	Cas particuliers.....	19
4.5.11.	Traversée des voies de circulation avion.....	19
4.5.12.	Convois de chariots.....	19
4.5.13.	Arrimage des accessoires – vent fort.....	19
4.5.14.	Véhicules à deux roues.....	19
4.5.15.	Balises priorité avions.....	20
4.5.16.	Point d'arrêt d'urgence des bouches hydrantes.....	20
4.5.17.	Priorité au placeur avion.....	20
4.5.18.	Circulation de véhicules équipés de systèmes élévateurs.....	20
4.5.19.	Convoyages - accompagnements.....	20
4.5.20.	Circulation sur les voies d'accès de poste de stationnement.....	20
<b>5.</b>	<b>MANŒUVRE DES AERONEFS.....</b>	<b>21</b>
<b>5.1.</b>	<b>Mise en route des moteurs.....</b>	<b>21</b>
<b>5.2.</b>	<b>Arrivée et départ des aéronefs sur les postes de stationnement.....</b>	<b>21</b>
<b>5.3.</b>	<b>Essais moteurs.....</b>	<b>21</b>
<b>5.4.</b>	<b>Placement des aéronefs.....</b>	<b>21</b>
<b>5.5.</b>	<b>Repoussage d'aéronefs.....</b>	<b>21</b>
<b>5.6.</b>	<b>Déplacement d'aéronef en ZIN.....</b>	<b>22</b>
5.6.1.	Déplacements à destination de la ZIN.....	22
5.6.2.	Déplacements en provenance de la ZIN.....	22
5.6.3.	Circulation interne à la ZIN.....	22
5.6.4.	Contraintes d'utilisation des voies d'accès de poste de stationnement en ZIN.....	22
5.6.5.	Information des équipages et personnels en charge des déplacements des aéronefs :.....	22
<b>6.</b>	<b>PLACEMENT DES VEHICULES, ENGIN ET MATERIELS PENDANT LES OPERATIONS D'ESCALE.....</b>	<b>22</b>
<b>6.1.</b>	<b>Responsable compagnie aérienne.....</b>	<b>22</b>
<b>6.2.</b>	<b>Risques de souffle.....</b>	<b>22</b>
<b>6.3.</b>	<b>Marquages au sol.....</b>	<b>23</b>
<b>6.4.</b>	<b>Stationnement dans le périmètre sécurité collision.....</b>	<b>23</b>
<b>6.5.</b>	<b>Fermeture des postes de stationnement avions.....</b>	<b>23</b>
<b>6.6.</b>	<b>Départ des aéronefs.....</b>	<b>23</b>
<b>6.7.</b>	<b>Freinage des véhicules, engins et matériels pendant les opérations d'escale.....</b>	<b>23</b>
<b>6.8.</b>	<b>Passerelles télescopiques.....</b>	<b>24</b>
<b>6.9.</b>	<b>Balilage des ailes.....</b>	<b>24</b>
<b>6.10.</b>	<b>Sens de circulation dans le périmètre sécurité collision.....</b>	<b>24</b>
<b>7.</b>	<b>REGLES APPLICABLES DURANT LES OPERATIONS D'AVITAILLEMENT.....</b>	<b>24</b>
<b>7.1.</b>	<b>Flammes - étincelles.....</b>	<b>24</b>
<b>7.2.</b>	<b>Port et utilisation d'appareils électroniques et électriques.....</b>	<b>24</b>

7.3.	Accès au périmètre sécurité incendie.....	24
7.4.	Dégagement des véhicules avitaillement.....	25
7.5.	Générateurs électriques de piste .....	25
7.6.	Extincteurs .....	25
7.7.	Information de l'équipage .....	25
<b>8.</b>	<b>MAINTIEN EN BON ETAT D'EXPLOITATION DE L'AIRE DE MOUVEMENT .....</b>	<b>25</b>
8.1.	Propreté des aires de trafic .....	25
8.2.	Propreté de l'aire de manœuvre .....	25
8.3.	Rangement des conteneurs .....	26
8.4.	Films et bâches de protection .....	26
8.5.	Sacs de ballast .....	26
8.6.	Pièces d'aéronef .....	26
<b>9.</b>	<b>MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>26</b>
9.1.	Déchets.....	26
9.1.1.	Transport de déchets.....	26
9.1.2.	Dépôts de déchets.....	26
9.2.	Risque de pollution par liquides.....	27
9.2.1.	Avitaillement et vidanges des fluides avions .....	27
9.2.2.	Entretien des véhicules, engins et matériels.....	27
9.2.3.	Traitements Hivernaux .....	27
9.2.3.1.	Antigivrage sur les postes de stationnement avions :.....	27
9.2.3.2.	Dégivrage sur les postes de stationnement avions :.....	27
9.2.4.	Rejets divers .....	27
<b>10.</b>	<b>MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE.....</b>	<b>28</b>
10.1.	Stockage d'hydrocarbures .....	28
10.2.	Interdiction de fumer sur l'aire de mouvement.....	28
10.3.	Ravitaillement en carburant des véhicules et engins.....	28
<b>11.</b>	<b>DEROGATIONS .....</b>	<b>28</b>
<b>12.</b>	<b>SANCTIONS.....</b>	<b>28</b>
<b>13.</b>	<b>DISPOSITIONS FINALES .....</b>	<b>29</b>
<b>ANNEXES .....</b>		<b>30</b>
<b>1</b>	<b>LISTE DU MATERIEL, DES ENGIN, ET DES VEHICULES AUTORISES A PENETRER DANS LE PERIMETRE SECURITE COLLISION.....</b>	<b>30</b>
1.1	Pour le traitement du Fret et des bagages :.....	30
1.2	Pour le stationnement et le repoussage de l'avion :.....	30
1.3	Pour l'embarquement et débarquement des passagers : .....	30
1.4	Pour les services de l'aéronef : .....	30
1.5	Pour la maintenance technique :.....	30
1.6	Pour la surveillance des postes avion et des prestataires d'assistance : .....	30
<b>2</b>	<b>MODALITES DE REALISATION DES ESSAIS MOTEURS.....</b>	<b>31</b>
2.1	Rappel de la réglementation relative aux nuisances sonores : .....	31
2.2	Consignes générales de sécurité : .....	31
2.2.1	Puissance supérieure à celle utilisée pour la mise en route ou le roulage .....	31
2.2.2	Puissance comprise entre ralenti sol et puissance de mise en route ou roulage .....	31
2.2.3	Puissance ne dépassant pas celle correspondant au ralenti sol.....	31
2.3	Localisation géographique des essais moteurs .....	31
2.4	Autorisations pour la réalisation des essais.....	31
2.4.1	Essais sur les postes de stationnement avion.....	32
2.4.2	Essais sur l'aire de manœuvre et sur voie d'accès de poste de stationnement .....	32

# 1. Définitions et partages des tâches associées

La circulation des personnes et des véhicules et le stationnement des véhicules sur l'aire de mouvement comprenant les surfaces définies ci-après sont réglementés conformément aux décisions du présent document.

## 1.1. Sigles utilisés

ATIS	Automatic Terminal Information Service
ASU	Air Starter Unit (Groupe de démarrage)
CSA	Contrôleur de Sécurité sur les Aires (ADP)
DSAC-N	Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord
FOD	Foreign Object Debris
GPU	Ground Power Unit (Groupe de parc)
ILS	Instrument Landing System
LVP	Low Visibility Procedures
PARIF	Poste d'Accès Routier d'Inspection Filtrage
PHMR	Personne Handicapée ou à Mobilité Réduite
PCZSAR	Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé
PCNA	Poste de coordination de la navigation aérienne
RPA	Responsable Process Avion
SNA-RP	Services de la Navigation Aérienne - Région Parisienne
SSLIA	Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs
VCA	Voie de Circulation Avion
ZEC	Zone d'Evolution Contrôlée
ZIN	Zone Industrielle Nord
ZSAR	Zone de Sûreté à Accès Réglementé

## 1.2. Description de l'aire de mouvement

Elle est constituée de l'aire de manœuvre et des aires de trafic.

### 1.2.1. L'aire de manœuvre

Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs, à l'exclusion des aires de trafic.

Il s'agit notamment des pistes et des VCA, ainsi que de leurs servitudes respectives.

### 1.2.2. Les aires de trafic

Aires définies, sur un aérodrome terrestre, destinées aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers aériens, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien. Aéroports de Paris SA matérialise la séparation entre les aires de trafic et l'aire de manœuvre par une ligne blanche continue appelée ligne de sécurité d'aire de trafic.

Une aire de trafic comprend :

- Des postes de stationnement d'aéronef, incluant, leur zone d'évolution contrôlée (ZEC), délimitée, du côté de l'aire de manœuvre, par une ligne de sécurité blanche continue, et des autres côtés, par une ligne

rouge sur fond blanc appelé limite de ZEC. La limite latérale de ZEC n'est pas apposée dans le cas de postes adjacents ou se chevauchant, créant ainsi une ZEC composée ;

- Les surfaces nécessaires à leur exploitation (zone de stockage, de stationnement et d'attente des engins et des matériels, zone d'évolution passerelle, ...) ;
- Les cheminements véhicules : routes desservant les postes de stationnement avions.
- Dans la Zone Industrielle Nord (ZIN) et les aires TANGO, des voies d'accès de postes de stationnement : parties d'une aire de trafic désignées comme voie de circulation et destinées à permettre l'accès des aéronefs à un ou plusieurs postes de stationnement d'aéronef ou à des hangars avions. La marque axiale de ces voies est une ligne jaune continue.

La partie de l'aire de mouvement située dans la ZIN est classée en aire de trafic. La limite Sud de l'aire de trafic de la ZIN est repérée par une ligne de sécurité associée au point d'attente intermédiaire KILO.

### **1.2.3. Les routes de service**

Les règles relatives aux aires de trafic s'appliquent aux routes de service définies comme suit :

- Voies situées en zone de sûreté à accès réglementé n'interférant pas avec l'aire de mouvement.
- Tronçons de route périphérique situés dans les bandes de piste.

### **1.2.4. Les surfaces encloses par ces ouvrages**

Les surfaces encloses par les aires définies aux § 1.2.1 à 1.2.3, principalement constituées des surfaces herbeuses sont également rattachées aux aires de trafic au sens de ce document. Ce sont, à ce titre, les règles de circulation et autorisations nécessaires à l'accès aux aires de trafic qui s'y appliquent.

### **1.2.5. Définitions associées aux postes de stationnement**

- Zone d'évolution contrôlée (ZEC) : Aire de protection associée à un poste de stationnement avion, libre ou occupé.

Les dimensions de la ZEC sont déterminées par l'exploitant d'aérodrome dans ses consignes d'exploitation, dans le respect des spécifications de certification en vigueur, prises en application du règlement (UE) n° 139/2014 (CS ADR-DSN.E.365 (b)).

- Périmètre de sécurité collision : polygone non matérialisé qui entoure les points extrêmes de l'avion à une distance de 5 mètres, sur son point de stationnement ;
- Périmètre de sécurité incendie : Zone non matérialisée durant la phase d'avitaillement en carburant, comprise à l'intérieur de la courbe enveloppant extérieurement, à une distance de 3 mètres les éléments suivants :
  - o La bouche de l'oléo réseau signalée au sol par une croix, inscrite dans un carré rouge ;
  - o Les réservoirs de l'aéronef ;
  - o Les véhicules avitailleurs ainsi que les conduites d'avitaillement ;
  - o Les citernes hors sol.
- Zone particulièrement dangereuse, définie à l'intérieur du périmètre sécurité incendie, par une projection au sol des volumes suivants :
  - o Cylindres verticaux de 3 mètres de rayon dont les axes passent par les prises d'avitaillement et les mises à l'air libre des réservoirs ;
  - o Volumes limités par le sol et une surface dont chaque point se trouve à une distance de 3 mètres des flexibles.
- Couloirs hors gabarit aires de trafic : matérialisés d'un côté par la ligne de sécurité et de l'autre par un damier vert et blanc, ils permettent de circuler sur les postes de stationnement dans les conditions de circulation sont définies au § 4.5.7. Chaque couloir dessert une série de ZEC.

## **1.3. Services rendus aux aéronefs sur l'aire de mouvement**

### **1.3.1. Aire de manœuvre**

Sur cette aire, les Services de la Navigation Aérienne Région Parisienne (SNA-RP), assurent le contrôle de la circulation des aéronefs, dans le but de :

- Ordonner la circulation au sol ;
- Prévenir :
  - o Les abordages entre aéronefs ;
  - o Les collisions entre aéronefs et véhicules guidés par la Tour de contrôle, ainsi que tout autre obstacle.

Le conducteur d'un véhicule est responsable de la prévention des collisions de son véhicule vis-à-vis des aéronefs sauf s'il est convoyé.

Tout accès à l'aire de manœuvre nécessite un accord préalable des SNA-RP suivant des modalités fixées par ce service en fonction du type de mission. Sont dispensés de cet accord les véhicules, engins, matériels et piétons traversant les VCA sur les cheminements dûment matérialisés à cet effet.

### **1.3.2. Aires de trafic**

Sur les aires de trafic :

- l'exploitant de l'aéronef doit s'assurer du respect des règles de sécurité lors de l'arrivée, du départ et de l'escale de l'aéronef et notamment de celles concernant :
  - o La prévention des abordages, des collisions et des risques liés au souffle ou à l'aspiration des moteurs ;
  - o Le respect des procédures relatives à l'utilisation du poste de stationnement avion et aux opérations d'escales.
- Aéroports de Paris met à disposition des postes de stationnement avion, la fourniture éventuelle des systèmes fixes de guidage pour le stationnement ;
- Les SNA-RP y rendent le service d'information et d'alerte au bénéfice des aéronefs en contact radio avec la Tour de Contrôle.

## **1.4. Manuel d'exploitation des postes de stationnement**

Les procédures d'utilisation de chaque poste de stationnement d'aéronef sont décrites dans le manuel d'exploitation des postes de stationnement, établi et diffusé par Aéroports de Paris.

A ce titre, leur application est obligatoire pour les utilisateurs de la plate-forme.

Les exploitants d'aéronefs et leurs sous-traitants s'assurent que les consignes contenues dans ce manuel d'exploitation sont respectées.

## **2. Règles générales de circulation communes à l'ensemble de l'aire de mouvement**

### **2.1. Personnes circulant à pied**

Les piétons sont tenus de laisser la priorité absolue aux avions. Aucun piéton ne doit entreprendre la traversée d'une VCA, sans s'être assuré au préalable de disposer d'un délai suffisant pour traverser. Les traversées de VCA doivent s'effectuer en conservant une distance minimale de sécurité de 150 mètres devant les aéronefs en mouvement, sur toute la longueur de la traversée de la VCA.

Compte tenu du souffle des réacteurs les piétons doivent circuler à une distance de 200 mètres en arrière de l'aéronef, sur toute la longueur de la traversée de la VCA.

## **2.2. Véhicules, engins et matériels**

### **2.2.1. Respect du code de la route**

Ainsi que le prévoit l'arrêté préfectoral 2020-00118 relatif à la police sur l'aéroport Paris-Orly, Les conducteurs sont tenus d'observer les règles de signalisation, de priorité et de signalisation routière du code de la route. Ils laissent dans tous les cas la priorité aux aéronefs.

Les dispositions du code de la route en vigueur sur l'aire de mouvement ne sont pas applicables à la circulation des aéronefs tractés.

### **2.2.2. Circulation des véhicules**

Aéroports de Paris élabore et publie les consignes d'exploitation relatives au dispositif de formation, d'évaluation et d'autorisations à la circulation en véhicules et engins sur l'aire de mouvement.

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

La justification de ces déplacements pourra être demandée lors des contrôles de la gendarmerie des transports aériens.

La justification de la présence de tout véhicule immatriculé, engin ou matériel en un point quelconque des aires de trafic peut toujours être exigée par la gendarmerie des transports aériens de son conducteur ou de son occupant, exception faite pour les véhicules et engins mentionnés respectivement aux alinéas a, b, et c du § 4.2.

Les véhicules ne peuvent circuler en dehors des cheminements véhicules et routes de service, exceptions faites des véhicules, engins et matériels :

- Mentionnés au § 3.2 du présent document, qui sont autorisés à pénétrer ou circuler sur l'aire de manœuvre ;
- Mentionnés au § 4.2 du présent document, qui sont autorisés à pénétrer ou circuler dans les ZEC et sous les conditions des § 4.5.6, 4.5.7, et 4.5.10 ;
- Destinés à l'entretien et à la surveillance des installations, en application du protocole concernant les intervenants sur l'aire de mouvement.

### **2.2.3. Circulation des tracteurs repousseurs (Push Back)**

Hors opération de repoussage, les tracteurs repousseurs disposant de 2 modes de déplacement, mode repoussage (roues directrices à l'arrière) et mode roulage (roues directrices à l'avant), ne doivent circuler que dans le mode roulage.

### **2.2.4. Utilisation par les conducteurs d'équipements individuels de protection contre le bruit**

Sans préjudice des obligations du droit du travail, le port d'un équipement de protection individuel contre le bruit n'est pas compatible avec le fait de conduire un véhicule à cabine fermée.

## **2.3. Transport d'objets et prévention des FOD**

Le transport de tout objet doit être sécurisé pour éviter qu'il ne tombe sur l'aire de mouvement et présente un danger pour la sécurité des aéronefs.

## **2.4. Vêtements haute visibilité**

Les intervenants piétons sur les aires de mouvement doivent porter un vêtement de haute visibilité classe 2 ou 3, conforme à la norme EN ISO 20471:2013 définie par le règlement (UE) 2016/425.

Ce vêtement doit en outre comporter le sigle ou nom de la société employant le piéton.

### **3. Règles d'accès et de circulation sur l'aire de manœuvre**

Sur les zones de l'aire de manœuvre temporairement fermées aux aéronefs par Aéroports de Paris en coordination avec les SNA-RP, les règles d'accès et de circulation des personnes, véhicules, engins et matériels sont celles relatives aux aires de trafic sans préjudice de limitations particulières d'accès définies par Aéroports de Paris.

Cette prescription s'applique aussi, sur les zones de l'aire de manœuvre ouvertes aux aéronefs, aux tracteurs avions effectuant les opérations de repoussages des aéronefs et aux véhicules, engins ou matériels convoyés ou circulant sur les cheminements véhicules traversant les VCA.

#### **3.1. Personnes autorisées à accéder à l'aire de manœuvre**

En application de l'arrêté relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aéroport Paris-Orly, les personnes autorisées à accéder aux zones de l'aire de manœuvre doivent être en possession d'un titre de circulation leur permettant d'accéder au secteur fonctionnel aire de manœuvre (MAN) de la zone côté piste en Partie Critique de la Zone Sûreté à Accès Réglementé (PCZSAR), à moins qu'elles soient accompagnées ou convoyées par une personne titulaire d'un tel titre de circulation.

#### **3.2. Véhicules autorisés à accéder à l'aire de manœuvre**

Les véhicules ou engins amenés à accéder et circuler dans les zones de l'aire de manœuvre, à l'exception des tracteurs avions effectuant les opérations de repoussages des aéronefs et des véhicules, engins ou matériels convoyés ou circulant sur les cheminements véhicules traversant les VCA, doivent :

- Répondre aux prescriptions décrites ci-après dans les § 3.2.1 à 3.2.5 ;
- Avoir reçu des SNA-RP une autorisation permettant d'obtenir leur laissez-passer sur les aires d'ORLY et la vignette rouge associée, portant l'inscription RAD, à apposer sur le pare-brise, délivré par Aéroports de Paris, selon des modalités définies par le Directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord.

##### **3.2.1. Équipements radio**

Les véhicules doivent être équipés :

- D'une liaison radiophonique bilatérale avec la Tour de Contrôle et le PCNA sur la fréquence 71.2625MHz (à l'exception des tracteurs avions) ;
- De l'émission et de la réception des fréquences ORLY SOL (121.705MHz et supplétive) et ORLY TOUR (118.700MHz et supplétives).

##### **3.2.2. Équipement de géolocalisation**

Les véhicules doivent être équipés d'un système de géolocalisation et d'alerte de pénétration sur les pistes autorisé par Aéroport de Paris (à l'exception des tracteurs avions remorquant un aéronef ou effectuant une opération de repoussage). Leur visualisation est ainsi assurée sur les écrans AVISO et VUMETRE à la Tour de Contrôle et au PCNA.

De plus, conformément au protocole relatif à la circulation des véhicules en vigueur sur l'aéroport d'Orly, il est demandé aux conducteurs d'attendre 1 minute entre la mise en route et le déplacement du véhicule. Le bon fonctionnement de l'équipement embarqué est vérifié par ORLY MANŒUVRE hors LVP (ORLY SOL en LVP) lors du premier contact radio sur 71 Mhz.

##### **3.2.3. Gyrophares ou feux à éclats**

Les véhicules légers, et véhicules utilitaires, doivent être munis d'un gyrophare ou de feux à éclats.

Les autres véhicules, y compris les fourgons, doivent être munis de deux gyrophares ou feux à éclats installés, l'un à l'avant du véhicule, l'autre à l'arrière.

Ces gyrophares ou feux à éclats doivent être de couleur jaune orangée ou bleue (pour les véhicules qui, au regard du code de la route, sont autorisés à utiliser cette couleur) ou verte (pour les véhicules de prévention du péril animalier) et doivent fonctionner en permanence.

### **3.2.4. Feux d'encombrement (feux de gabarit)**

Tous les véhicules doivent être munis de feux de gabarit conformes aux dispositions du code de la route.

### **3.2.5. Peintures – Identification**

Les véhicules doivent être peints en jaune clair, à l'exception des véhicules des Services de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA.) du service médical d'urgence d'Aéroports de Paris, des véhicules de la Gendarmerie des Transports Aériens et de la Police Aux Frontières.

Ils doivent comporter de chaque côté un rappel de leur indicatif de géolocalisation en caractères d'une hauteur minimale de 20 centimètres.

## **3.3. Règles de circulation et de stationnement spécifiques sur l'aire de manœuvre**

Les conducteurs de véhicules ou engins amenés à accéder et circuler dans les zones de l'aire de manœuvre, à l'exception des tracteurs avions effectuant les opérations de repoussages des aéronefs et des véhicules, engins ou matériels convoyés ou circulant sur les cheminements véhicules traversant les VCA, doivent répondre aux exigences suivantes.

### **3.3.1. Autorisation de conduire sur l'aire de manœuvre**

Les consignes d'exploitation relatives au dispositif de formation, d'évaluation et d'autorisations à la circulation en véhicules et engins sur l'aire de mouvement, élaborées par Aéroports de Paris, fixent les privilèges associés aux différents types d'autorisations de circuler sur l'aire de mouvement.

### **3.3.2. Missions autorisées**

La circulation doit être limitée aux strictes nécessités de service et ne pas se substituer à l'utilisation normale des routes de services et cheminements véhicules.

Par stricte nécessité de service, on doit entendre :

- Intervention d'urgence (secours aux personnes, aux biens, ...)
- Travaux avec fiches de chantier ou travaux urgents ;
- Inspections (aire de manœuvre, balisage) ;
- Convoyages, escortes ;
- Interventions de prévention du risque animalier ;
- Vérification de fonctionnement de matériels de sécurité aérienne ;
- Déplacements pour interventions sur des matériels de sécurité aérienne ;
- Formation à l'autorisation de conduite sur les aires de manœuvre, test pratique ;
- Maintien de compétence ;
- Interventions sur aéronefs ou véhicules accidentellement immobilisés ;
- Déplacement de véhicules hors gabarit (SSLIA., balayeuses) ;
- Déplacement d'avions au tracteur ;
- Tracteurs hors gabarit pour aller procéder à des remorquages d'avion ou en revenir ;
- Interventions Circulation Aérienne ;
- Patrouille GTA ;
- Missions neige ;
- Missions cérémonies officielles ;
- Missions travaux de nettoyage.

### **3.3.3. Radio**

L'écoute permanente des fréquences SOL (71.2625MHz pour les véhicules qui doivent en être équipés et 121.705MHz ou supplétive), ou LOC dans les servitudes et à proximité des pistes ouvertes (118.700MHz ou supplétive) est obligatoire.

Chaque véhicule circulant sur l'aire de manœuvre est identifié par son indicatif radio. Cet indicatif est attribué par les SNA-RP, à l'exception de celui des tracteurs lors des opérations de remorquage qui est alors l'immatriculation de l'aéronef tracté.

C'est le conducteur qui est responsable des échanges radio avec la Tour de contrôle.

### **3.3.4. Déplacement des tracteurs avions (tractant un aéronef ou seuls)**

Tout déplacement d'avion d'un point de stationnement à un autre est soumis à une autorisation temps réel d'ORLY SOL (fréquence 121.705MHz ou supplétive) ainsi qu'à un accord du gestionnaire des postes de stationnement avion. Lors de sa demande d'autorisation à ORLY SOL, le tractiste doit indiquer que cet accord a bien été obtenu. Le conducteur du tracteur doit établir le contact radio bilatéral avec la Tour de contrôle.

Le transpondeur mode S de l'aéronef, s'il en est équipé, doit être activé (code 2000).

Les feux anticollision des aéronefs doivent être allumés, ainsi que, de nuit et par mauvaise visibilité, les feux de position de l'aéronef.

Avant de pénétrer sur l'aire de manœuvre pour aller réaliser une opération de tractage ou en revenir, les conducteurs des tracteurs avions doivent obtenir une autorisation d'ORLY SOL (fréquence 121.705MHz ou supplétive).

Aucun tractage d'aéronef sur l'aire de manœuvre ne pourra être effectué de jour comme de nuit sans qu'un agent qualifié ait pris place aux commandes :

- Du tracteur ;
- Et de l'aéronef, sauf en cas d'utilisation de dispositif garantissant qu'il ne peut y avoir de rupture accidentelle d'attelage entre l'avion et le tracteur et que ce dernier soit toujours en mesure d'immobiliser à lui seul l'aéronef.

C'est le conducteur qui est responsable des échanges radio avec la Tour de contrôle.

Lors des opérations de remorquage, si ce contact est réalisé par un agent depuis l'avion, une liaison bilatérale de communication entre le tracteur et l'avion est obligatoire et cet agent doit être titulaire du permis R, G ou L.

Dans le cas où, ni l'aéronef, ni le tracteur ne sont en liaison avec la Tour de contrôle, l'attelage doit être convoyé par un véhicule des SNA-RP (PCNA ou Poste de coordination de la navigation aérienne) pouvant assurer cette liaison.

De nuit ou par mauvaise visibilité, tout aéronef qui se déplace de façon autonome ou non sur l'aire de mouvement d'un aéroport doit allumer des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il ne doit allumer aucun feu susceptible d'être confondu avec ces feux.

### **3.3.5. Pénétrations sur les VCA hors couvre-feu (hors tracteurs avion)**

Une coordination préalable avec les SNA-RP (PCNA) est indispensable, sauf intervention d'urgence, avant toute intervention sur les VCA.

Le demandeur contacte les SNA-RP (PCNA à la fréquence 71.2625Mhz) pour annoncer son intention de pénétrer sur les VCA. Il précise la nature de l'intervention, le secteur d'intervention ou les points d'entrée et de sortie de l'aire de manœuvre. Le PCNA, compte tenu de sa connaissance de la mission programmée ou après analyse de la demande pour une intervention non programmée, valide ou non les conditions de l'intervention.

Sont dispensés de ce contact téléphonique, les interventions d'urgence (voir ci-après), les interventions demandées par les SNA-RP, les interventions de maintenance hivernale coordonnées avec ce service au sein du PC neige.

#### **3.3.5.1. Hors situation LVP (Low Visibility Procedure)**

Avant de pénétrer sur l'aire de manœuvre, le conducteur doit faire un essai radio avec ORLY MANŒUVRE (fréquence 71.2625MHz), en indiquant sa position :

- ORLY MANŒUVRE de "station appelante", en "position", essai radio, avant mission.

Ou s'il est dispensé du contact téléphonique :

- ORLY MANŒUVRE de "station appelante", en "position", essai radio, avant "libellé succinct de la mission".

En absence de réponse d'ORLY MANŒUVRE, si la qualité de la liaison radio n'est pas suffisante ou si l'équipement de radio localisation ne fonctionne pas, le conducteur n'est pas autorisé à pénétrer sur l'aire de manœuvre.

Cet essai radio ne s'applique pas aux interventions d'urgence.

### **3.3.5.2. En situation LVP**

Les LVP (Low Visibility Procedures) sont mises en œuvre lorsque les RVR (Runway Visual Range) deviennent inférieures à 600 mètres ou le plafond inférieur à 200 ft. Le PCNA en informe l'ensemble des véhicules en mission sur l'aire de manœuvre par un message sur la fréquence 71.2625Mhz. (Il en est de même lorsque les conditions LVP cessent).

Cette situation est confirmée lorsque les gyrophares de couleurs jaunes présents sur les mâts d'éclairage sont allumés.

Il est de la responsabilité des conducteurs, par mauvaise condition météorologique, avant intervention sur l'aire de manœuvre, d'écouter l'ATIS (fréquence 126.500 ou téléphone 01 49 75 65 80) ou de téléphoner au RPA ou au PCNA pour prise en compte de la situation LVP éventuelle.

Hors interventions d'urgence, le conducteur demande l'autorisation de pénétrer sur l'aire de manœuvre à ORLY SOL (fréquence 71.2625MHz).

Nota, les conducteurs des véhicules dont la mission n'est pas compatible avec une situation LVP doivent quitter l'aire de manœuvre. Ceux qui poursuivent leur mission doivent contacter ORLY SOL (cf. alinéa précédent).

### **3.3.6. Fin d'intervention hors couvre-feu (hors tracteurs avion)**

#### **3.3.6.1. Hors situation LVP**

Une fois sorti de l'aire de manœuvre, le conducteur du véhicule contacte ORLY MANŒUVRE sur 71.2625MHz pour annoncer la fin de sa mission.

#### **3.3.6.2. En situation LVP**

Une fois sorti de l'aire de manœuvre, le conducteur du véhicule contacte ORLY SOL pour annoncer la fin de sa mission.

### **3.3.7. Interventions d'urgence**

Si, pour une raison d'urgence, les services d'intervention sont appelés à se déplacer de leur propre initiative et à pénétrer sur l'aire de manœuvre, ils doivent immédiatement s'annoncer "en intervention d'urgence" auprès d'ORLY SOL (fréquence 71.2625MHz) ou ORLY TOUR (fréquence 118.700MHz ou supplétive) si leur déplacement, depuis l'Est de la plate-forme, doit les conduire à traverser la piste 02/20.

### **3.3.8. Cas du couvre-feu**

Les procédures décrites aux § 3.3.5 (1 et 2) et 3.3.6 (1 et 2) ne sont pas applicables durant le couvre-feu.

### **3.3.9. Indisponibilité du PCNA**

En cas de fermeture ou d'indisponibilité du PCNA, les conducteurs doivent appliquer, hors couvre-feu et quelles que soient les conditions météo, les procédures relatives aux conditions LVP (cf. § 3.3.5.2 et 3.3.6.2).

### **3.3.10. Pénétration sur les pistes**

Sauf urgence, les interventions sur les pistes doivent faire l'objet d'une coordination préalable avec les SNA-RP/ORLY (PCNA).

Toute pénétration sur une piste ou dans ses servitudes est subordonnée à une autorisation d'ORLY TOUR (fréquence 118.700MHz ou supplétive) ou, durant le couvre-feu si la piste est fermée non ré-ouvrable, d'ORLY SOL (fréquence 71.2625MHz).

### **3.3.11. Convoyages**

Tout convoyage de véhicules ou groupes de véhicules sur l'aire de manœuvre est soumis, sauf urgence, à une coordination préalable avec les SNA-RP (PCNA). Le convoyage est ensuite soumis à une autorisation temps réel d'ORLY SOL fréquence 121.705MHz ou autre, indiquée par le PCNA.

Le conducteur du véhicule assurant le convoyage est responsable du convoi, notamment du respect par les véhicules convoyés des consignes de circulation.

Tout convoyage sur l'aire de manœuvre est à proscrire si l'utilisation des routes de service et cheminements véhicules est possible.

Lors du convoyage (ou de l'accompagnement) de véhicules sur une piste, le conducteur convoyant, avant d'annoncer que la piste est dégagée, doit s'assurer que tous les éléments convoyés (et dont il a la charge) ont bien dégagé la piste et ne risquent pas d'y revenir seuls.

### **3.3.12. Respect des panneaux d'obligation**

Le franchissement d'un panneau d'identification de piste actif (allumé et associé à des feux de protection de piste allumés) est soumis à une autorisation d'ORLY TOUR (fréquence 118.700MHz ou supplétive).

Le franchissement d'un panneau d'accès interdit est soumis à une autorisation donnée par ORLY TOUR (fréquence 118.700MHz ou supplétive).

### **3.3.13. Priorité aux aéronefs**

Sauf indication contraire d'ORLY SOL, les conducteurs de véhicules doivent impérativement laisser la priorité aux aéronefs. Cette obligation s'applique vis-à-vis des aéronefs circulant sur les VCA, mais aussi vis-à-vis de ceux quittant leur poste de stationnement.

Les conducteurs circulant sur les VCA restent responsables de la prévention des collisions avec les aéronefs.

### **3.3.14. Éclairage des véhicules**

En situation LVP, les véhicules et engins doivent circuler feux de croisement allumés.

### **3.3.15. Fonctionnement des équipements des véhicules**

Il appartient aux conducteurs de véhicules de s'assurer du fonctionnement des équipements mentionnés aux § 3.2.1 à 3.2.4.

### **3.3.16. Piétons**

L'accès à l'aire de manœuvre est interdit aux piétons sauf :

- Sous le contrôle d'un véhicule dont le conducteur peut faire évacuer immédiatement les piétons et le véhicule ;
- Pour assurer le repoussage d'un aéronef ou récupérer l'engin de repoussage.

### **3.3.17. Consignes particulières**

Les conducteurs doivent se conformer aux consignes particulières de circulation fixées par les SNA-RP.

Toutefois, les autorisations délivrées par la Tour de Contrôle ou le PCNA ne peuvent servir de prétexte à un conducteur pour enfreindre un quelconque règlement établi.

Les conducteurs des véhicules doivent en outre obtempérer à toute injonction des agents des SNA-RP qui peuvent notamment limiter leur circulation en situation de faible visibilité.

### **3.3.18. Incertitude de la position sur l'aire de manœuvre**

Un conducteur de véhicule qui a des doutes quant à la position de son véhicule sur l'aire de manœuvre :

- Stoppe son véhicule ;

- Notifie immédiatement les circonstances (notamment la dernière position connue) à ORLY SOL (fréquence 71.2625MHz, 121.705MHz ou supplétive) ou ORLY TOUR (fréquence 118.700MHz ou supplétive) ;
- Conduit son véhicule à distance sûre de l'aire de manœuvre, selon les indications de la Tour de Contrôle.

## **4. Règles spécifiques d'accès et de circulation sur les aires de trafic et surfaces encloses**

### **4.1. Personnes autorisées à accéder aux aires de trafic et surfaces encloses**

En application de l'arrêté n°2016/1579 relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aéroport de Paris-Orly, les personnes autorisées à accéder aux zones des aires de trafic doivent être en possession d'un titre de circulation leur permettant d'accéder côté piste au secteur fonctionnel aire de trafic (TRA) de la Zone Sûreté à Accès Réglementé (ZSAR), à moins qu'elles soient accompagnées ou convoyées par une personne titulaire d'un tel titre de circulation.

### **4.2. Véhicules autorisés à accéder aux aires de trafic et surfaces encloses**

Sont seuls autorisés à accéder sur les aires de trafic, les routes de services et les surfaces encloses, les véhicules suivants :

- a) les véhicules et engins spéciaux <sup>1</sup>des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA.) et les véhicules du service médical d'urgence d'Aéroports de Paris ;
- b) les véhicules et engins spéciaux de la Direction de la Police aux Frontières, de la Gendarmerie des Transports Aériens, des Douanes et du service de déminage de la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la gestion des crises ;
- c) les véhicules et engins spéciaux des services de l'aviation civile et en particulier ceux chargés de la navigation aérienne ;
- d) les véhicules et engins spéciaux chargés de la maintenance et de la surveillance de l'aérodrome, ou chargés d'effectuer des travaux ;
- e) les véhicules et engins spéciaux des services publics autres que ceux mentionnés précédemment, des compagnies aériennes, des organismes utilisateurs agréés des sociétés de distribution des carburants pour les aéronefs ;
- f) les véhicules et engins spéciaux des prestataires d'assistance en escale autorisés à effectuer des prestations aux avions en zone de sûreté à accès réglementé ;
- g) les véhicules ou groupes de véhicules convoyés ou accompagnés par un agent titulaire de l'autorisation de conduire sur les aires de trafic ;
- h) les véhicules privés ayant obtenu une dérogation dans les conditions définies par l'autorité préfectorale sur proposition du Comité Local de Sûreté ;
- i) les convois exceptionnels, pour lesquels une demande d'accès en zone sûreté à accès réglementé se fait ponctuellement auprès de la Gendarmerie des Transports Aériens, avec information à la Direction de la Police aux Frontières, aux Douanes, aux SNA-RP et à Aéroports de Paris ;
- j) les cycles de la GTA, pour l'exécution de leur service ;
- k) les véhicules personnels, y compris les deux roues, sont autorisés sur le tronçon de routes de service, entre le PARIF 11 et le bâtiment 833 (SSI Est), ainsi qu'entre le PARIF 11 et le bâtiment 830 (SNARP). En cas de fermeture du PARIF 11, ces véhicules pourront pénétrer par le PARIF de la ZIN ;
- l) les véhicules des sociétés prestataires d'un organisme détenteur d'une autorisation d'activité sur l'aéroport Paris-Orly.

<sup>1</sup> En référence à l'article R311.1 du code de la route, un engin spécial est défini comme : engin automoteur ou remorqué servant à l'élévation, au gerbage ou au transport de produits de toute nature, à l'exclusion du transport de personnes autres que le conducteur et éventuellement un convoyeur, et dont la vitesse ne peut excéder par construction 25 km/h ;  
Les véhicules de manutention des aéroports sont associés à la catégorie des engins spéciaux définis par le ministère des transports.

La circulation en côté piste de ces engins spéciaux et véhicules hors gabarit n'est pas assujettie à la procédure de convoi exceptionnel prévue par le code de la route.

### **4.3. Identification des véhicules**

#### **4.3.1. Identifiant et numéro de parc**

Les véhicules et engins spéciaux mentionnés aux alinéas a, b, c, d, du § 4.2, doivent être munis d'une signalisation spéciale. Cette signalisation pourra être sur un support amovible, selon la nature de la mission effectuée, pour les véhicules banalisés de la Direction de la Police aux Frontières, de la Gendarmerie des Transports Aériens, des Douanes, du service de déminage de la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile, de l'Aviation Civile. Cette signalisation pourra être absente dans le cas de véhicules banalisés des services de l'Etat lorsque la mission le justifie.

Les véhicules et engins spéciaux mentionnés aux alinéas e, f, h et l du § 4.2 doivent porter de façon visible et fixe :

- De chaque côté ou sur l'avant et l'arrière du véhicule un sigle de la société pour laquelle le conducteur travaille. Cet identifiant doit avoir une surface d'au moins 40 cm sur 20 cm ;

Si le véhicule ou l'engin n'est pas porteur de plaque d'immatriculation, en complément du sigle de la société, le numéro de parc d'une hauteur minimale de 40 cm et de largeur proportionnée sur une surface visible.

Tout véhicule, engin et matériel utilisé côté piste doit faire l'objet d'une déclaration à la société Aéroports de Paris conformément à l'article 17 de l'arrêté préfectoral N°2020-00118 relatif à la police sur l'Aéroport Paris-Orly.

Les véhicules à deux roues sont dispensés de l'obligation de porter cet identifiant.

#### **4.3.2. Autorisation d'accès**

Pour accéder côté piste, les véhicules doivent obtenir un laissez-passer conformément aux dispositions de l'arrêté n°2016/1549 relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aéroport de Paris-Orly.

Le propriétaire ou le gardien du véhicule, engin ou matériel lui attribue un numéro d'identification. Ce numéro, suivi du nom de la société, doit être apparent sur chacun des véhicules, engins ou matériels.

#### **4.3.3. Signalisation des véhicules**

Les véhicules, matériels et engins spéciaux visés à l'article R.312.8 du code de la route doivent être équipés, sur les côtés et, en l'absence d'éclairage, à l'arrière, de bandes rétro réfléchissantes. Ces bandes doivent être conformes aux dispositions du règlement n° 104 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages pour les véhicules longs et lourds et leurs remorques.

Les engins spéciaux et/ou véhicules hors gabarit doivent être équipés d'un dispositif permettant de situer la largeur hors tout du véhicule et de l'engin et son encombrement.

### **4.4. Règles de circulation des piétons sur les aires de trafic et surfaces encloses**

#### **4.4.1. Traversées des voies de circulation pour les piétons**

Les traversées des voies de circulation avion doivent s'effectuer obligatoirement dans les cheminements établis et délimités à cet effet. En l'absence de ces cheminements, les piétons peuvent longer les cheminements véhicules traversant les voies de circulation avion.

Les traversées des voies de circulation avion doivent s'effectuer à une distance minimale de 150 mètres devant les aéronefs en mouvement tout au long de la traversée de la VCA.

Les piétons circulant sur ces cheminements doivent laisser la priorité aux véhicules et aux aéronefs circulant sur les voies de circulation avion.

Lors de l'activation des signaux visuels indiquant une situation de visibilité inférieure à 600m, les traversées sur certains cheminements traversant des voies de circulation avion est interdite. L'information relative à

l'emplacement de ces cheminements est indiquée sur des plans dont la réalisation et la diffusion sont assurées par Aéroports de Paris.

#### **4.4.2. Risques de souffle**

Les piétons traversant une voie de circulation avion sur un cheminement prévu à cet effet doivent circuler à une distance d'au moins 200 mètres à l'arrière d'un aéronef dont les moteurs sont en marche.

#### **4.4.3. Transfert de passagers de l'aérogare jusqu'à l'avion et inversement**

Il est de la responsabilité de la compagnie aérienne ou de son représentant, d'assurer la sécurité des passagers dont elle a la charge. La compagnie, ou son représentant, doit se conformer aux consignes de transfert des passagers établies dans le manuel d'exploitation des postes de stationnement visé au §1.4, et plus particulièrement dans les fiches descriptives de poste.

La compagnie doit donc disposer du personnel nécessaire afin :

- D'assurer quel que soit le mode de transfert utilisé (bus ou piéton) et sous la conduite d'un ou plusieurs de ses agents ou de sa société d'assistance en escale, l'acheminement des passagers entre l'aérogare et l'aéronef et inversement ;
- D'assurer la sécurité des passagers notamment par rapport au risque de souffle des avions situés à proximité ;
- D'alterner la circulation des véhicules et des passagers sur les voies de circulation véhicules longeant les terminaux ;
- De garantir le respect du périmètre de sécurité incendie visé au §1.2.5 lors d'un avitaillement ;
- De laisser la priorité à tout aéronef manœuvrant sur son poste.

En règle générale, les passagers ne doivent pas être acheminés à pied entre l'aérogare et les postes de stationnement situés sur les aires éloignées. En cas de nécessité absolue, une autorisation doit être demandée à Aéroports de Paris.

#### **4.4.4. Conditions d'embarquement et de débarquement des passagers**

L'embarquement et le débarquement des passagers et de la cargaison ne doivent s'effectuer que si les moteurs de l'aéronef sont arrêtés et l'avion calé. Toutefois, sur demande et sous la responsabilité du transporteur aérien, ces opérations peuvent s'effectuer conformément aux instructions, consignes et procédures incluses dans le manuel d'exploitation de l'aéronef établi en application de l'annexe 6 à la convention relative à l'aviation civile.

#### **4.4.5. Accès à la ZEC**

L'accès à la ZEC à toute personne, n'est autorisé que pour raison de service.

Lorsque le poste de stationnement avion est occupé par un aéronef, cet accès n'est autorisé que lorsque l'aéronef est calé, moteurs à l'arrêt et feux anticollision éteints. Cette mesure n'est pas applicable aux personnels strictement nécessaires à l'arrivée ou au départ des aéronefs.

#### **4.4.6. Intervention sur les voies d'accès de poste de stationnement**

L'intervention des piétons sur les Voies d'accès de poste de stationnement ouvertes aux aéronefs, hors traversées de ces voies repérées à l'identique des traversées de VCA, est interdite sauf :

- Sous le contrôle d'un véhicule dont le conducteur peut faire évacuer immédiatement le ou les piétons ;
- Pour assurer le repoussage d'un aéronef ou récupérer l'engin de repoussage.

### **4.5. Règles de circulation et stationnement des véhicules sur les aires de trafic et surfaces encloses**

#### **4.5.1. Autorisation de conduire sur les aires de trafic**

Les consignes d'exploitation relatives au dispositif de formation, d'évaluation et d'autorisations à la circulation en véhicules et engins sur l'aire de mouvement, élaborées par Aéroports de Paris, fixent les privilèges associés aux différents types d'autorisations de circuler sur les aires de trafic.

#### **4.5.2. Limitations de vitesse**

Les limitations de vitesse pour les véhicules s'établissent comme suit :

- Sur les routes de service, sauf indication particulière, la vitesse est limitée à 50km/h ;
- Sur les traversées de l'aire de manœuvre et sur les cheminements longeant les aires de trafic, sauf indication particulière, la vitesse est limitée à 30km/h ;
- Sur un poste de stationnement avion occupé par un aéronef, les véhicules doivent circuler au pas. Cette limitation s'applique aux véhicules et engins circulant sur les couloirs hors gabarit aires de trafic, et sur les cheminements véhicules traversant ce poste de stationnement avion.
- Sur les couloirs hors gabarit aires de trafic, définis au 1.2.5, la vitesse est limitée à 15km/h, sauf, comme mentionné à l'alinéa précédent, lorsque le poste de stationnement avion est occupé par un aéronef.

Les engins spéciaux ou véhicules hors gabarit autorisés à circuler côté piste ne peuvent dépasser la vitesse de 25 km/h. En outre, toutes les règles du code de la route en matière de circulation leurs sont appliquées.

#### **4.5.3. Eclairage des véhicules**

L'usage des feux de route (phares) est interdit en toute circonstance.

La nuit ou lors de l'activation des signaux visuels indiquant une situation de visibilité inférieure à 600 mètres, les véhicules et engins doivent circuler avec les feux de croisement (codes) allumés.

#### **4.5.4. Marche arrière des véhicules**

Sur les postes de stationnement avion, la marche arrière ne peut être pratiquée que si ce mouvement est guidé par une personne au sol placée en bonne position pour assurer cette fonction.

Toutefois, cette obligation de guidage ne s'applique pas si cette marche arrière peut être pratiquée sans danger et notamment lorsque la personne qui effectue cette manœuvre dispose de bonnes conditions de visibilité.

#### **4.5.5. Accès des véhicules au périmètre de sécurité collision**

Les véhicules, engins et matériels d'assistance ne peuvent accéder au périmètre de sécurité collision d'un aéronef lorsque les feux anticollision de celui-ci sont allumés. Cette disposition n'est pas applicable aux engins spécifiquement nécessaires aux opérations techniques de départ de l'avion.

#### **4.5.6. Accès à la ZEC**

L'accès à la ZEC à tout véhicule, engin ou matériel n'est autorisé que pour raison de service.

Lorsque le poste de stationnement avion est occupé par un aéronef, cet accès n'est autorisé que lorsque l'aéronef est calé, moteurs à l'arrêt et feux anticollision éteints. Cette mesure n'est pas applicable aux engins et matériels strictement nécessaires à l'arrivée ou au départ des aéronefs.

#### **4.5.7. Circulation sur les postes avions - couloirs hors gabarit aires de trafic**

Les conducteurs de véhicules et engins sortant de la ZEC pour rejoindre un cheminement véhicules n'ont pas la priorité. Ils doivent obligatoirement marquer un temps d'arrêt avant de quitter la limite de ZEC.

La circulation est interdite sur les ZEC. Cette interdiction ne s'applique pas aux cas suivants :

- Sur un poste avion occupé, aux véhicules engins et matériels réalisant des opérations d'assistance en escale au bénéfice de l'appareil occupant le poste, des opérations de contrôle, de surveillance ou de service hivernal ;
- Sur les couloirs hors gabarit aires de trafic, seulement pour intervenir sur l'un des postes desservis par le couloir, aux véhicules engins et matériels dont les dimensions dépassent une hauteur de 2m50 ou une largeur de 2m55 ou une longueur de 5m00 ;
- Sur une ZEC non occupée par un aéronef, seulement pour la réalisation d'interventions de surveillance ou d'entretien du poste avion.

Le stationnement des véhicules, engins ou matériels est interdit sur les couloirs hors gabarit aires de trafic.

Les conducteurs circulant dans les couloirs hors gabarit aires de trafic, n'ont aucune priorité sur les aéronefs, les véhicules, engins, matériels et piétons intervenant sur les ZEC traversées, ainsi que les cheminements véhicules. Ils doivent se conformer aux instructions des personnels chargés du placement ou du départ des aéronefs.

#### **4.5.8. Stationnement des véhicules, engins et matériels**

Dans la ZEC, en l'absence d'aéronef, le stationnement des véhicules, engins et matériels est interdit. Les véhicules, engins et matériels des organismes d'assistance en escale ou d'entretien doivent être maintenus sur les emplacements de garage ou d'attente définis au § 6.3.

#### **4.5.9. Arrêts des véhicules**

L'arrêt sur les cheminements véhicule n'est autorisé que pour l'embarquement ou le débarquement des personnes ou du matériel.

#### **4.5.10. Cas particuliers**

Les règles spéciales de circulation édictées ci-dessus du § 4.5.2 au § 4.5.9 ne sont pas applicables aux véhicules du SSLIA, du service médical d'urgence, et d'inspection de l'aire de mouvement de l'Antenne Avion d'Aéroports de Paris, des SNA-RP, de la Gendarmerie des Transports Aériens et de la Direction de la Police aux Frontières lorsqu'ils sont en intervention.

#### **4.5.11. Traversée des voies de circulation avion**

La traversée des voies de circulation avion (VCA) s'effectue obligatoirement dans les cheminements véhicules établis et délimités à cet effet. Les règles d'accès et de circulation sur les aires de trafic s'appliquent sur ces tronçons de cheminements véhicules, dits traversée de VCA.

Elles doivent s'effectuer en conservant une distance minimale de sécurité de 150 mètres devant les aéronefs en mouvement, sur toute la longueur de la traversée de la VCA et de 200 mètres à l'arrière.

Lors de la traversée de voies de circulation avion, les conducteurs doivent impérativement laisser la priorité aux aéronefs y circulant, ou entrant ou quittant leur poste de stationnement. De même, ils doivent laisser la priorité aux véhicules circulant sur la VCA.

En cas de panne de leur véhicule, engin, ou matériel, les conducteurs devront immédiatement prévenir ou faire prévenir l'Antenne Avion d'Aéroports de Paris., puis leur employeur, et ne devront en aucun cas abandonner leur véhicule ou engin de piste sur les VCA ou dans les servitudes.

#### **4.5.12. Convois de chariots**

La longueur des convois de chariots ne doit excéder ni 22 mètres tracteurs compris ni quatre remorques au maximum, de façon à limiter à une valeur acceptable les déviations de trajectoire en bout d'attelage.

Les conducteurs doivent s'assurer de la bonne liaison des chariots entre eux et de la sécurisation de leur chargement par tous moyens garantissant sa stabilité. Toute chute d'objet, y compris de bagages, exposera son conducteur et son employeur à des sanctions.

#### **4.5.13. Arrimage des accessoires – vent fort**

Les accessoires, matériel et objets utilisés ou stockés sur les véhicules, engins et matériels doivent être fixés ou accrochés de telle sorte qu'ils ne puissent :

- Etre projetés par le souffle des aéronefs ou emportés par le vent ;
- Tomber lors des déplacements.

Toute chute d'objet exposera son conducteur et son employeur à des sanctions.

En cas de vent instantané supérieur à 110 km/h, les véhicules, et engins et matériels doivent être dégagés du périmètre de sécurité collision.

#### **4.5.14. Véhicules à deux roues**

La circulation des véhicules à deux roues est interdite à l'exception des cas prévus au § 4.2

Les véhicules à deux roues sont soumis aux mêmes règles que les autres véhicules, à l'exception de celle relative au port d'un identifiant, cf. § 4.3.2. Le conducteur doit notamment disposer de l'autorisation de conduire appropriée mentionnée au § 4.5.1.

#### **4.5.15. Balises priorité avions**

Les balises priorité avions indiquent la traversée d'une zone d'évolution contrôlée. Les conducteurs doivent impérativement s'arrêter avant la balise si un mouvement imminent d'avion est prévu (arrivée ou départ) dans la ZEC traversée.

#### **4.5.16. Point d'arrêt d'urgence des bouches hydrantes**

Les dispositifs d'arrêts d'urgence des bouches de l'oléo-réseau situés sur les postes de stationnement avion doivent pouvoir être actionnés en toute circonstance et à tout moment. En conséquence ces dispositifs et leurs abords doivent être dégagés et accessibles en permanence.

#### **4.5.17. Priorité au placeur avion**

Lors des opérations de placement des aéronefs, les conducteurs des véhicules, engins et matériel de piste circulant aux abords du poste doivent laisser la priorité au placeur pendant toute la durée de son déplacement et de son guidage. Cette obligation s'applique notamment lorsque le placeur traverse un cheminement véhicule.

En outre, les conducteurs de véhicule ne doivent en aucun cas circuler entre le placeur et l'aéronef durant une opération de placement.

Les emplacements placeur, matérialisés au sol, doivent rester dégagés de tout matériel et véhicule.

#### **4.5.18. Circulation de véhicules équipés de systèmes élévateurs**

Les véhicules, engins et matériels équipés de systèmes hydrauliques permettant les opérations en hauteur ne doivent circuler sur les cheminements véhicules que lorsque leur système est en position basse. En cas de panne du système en position haute, l'Antenne Avion d'Aéroports de Paris doit être informé et l'engin devra être convoyé jusqu'à son point de stationnement pour réparation.

Durant les opérations de chargement ou de déchargement des aéronefs la circulation en position haute à l'intérieur de la ZEC n'est autorisée que pour accoster ou dés-accoster.

Les hauteurs minimales et maximales (gabarit) de ces véhicules doivent être affichées dans la cabine, à la vue du conducteur.

#### **4.5.19. Convoyages - accompagnements**

En cas de convoyage ou d'accompagnement de véhicules dont les conducteurs ne sont pas titulaires de l'autorisation de conduire requise, le convoyeur (conduisant le véhicule pilote) ou l'accompagnant (à côté du conducteur) doit être titulaire du permis T.

Ce dernier est chargé de veiller au respect des consignes et règles de circulation et de stationnement, par le conducteur accompagné ou les conducteurs des véhicules convoyés.

Le nombre de véhicules convoyés est limité à un, sauf lorsque le convoyage est réalisé par les personnels de la Gendarmerie des Transports Aériens, de la Direction de la Police Aux Frontières, des Douanes, du service de déminage de la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile, des SNA-RP ou des Services d'Aéroports de Paris chargés de la maintenance ou de la surveillance de la plate-forme.

#### **4.5.20. Circulation sur les voies d'accès de poste de stationnement**

Sont seuls autorisés à circuler sur les Voies d'Accès de poste de stationnement ouvertes aux aéronefs, hors traversées de ces voies repérées à l'identique des traversées de VCA :

- Les véhicules autorisés à pénétrer sur l'aire de manœuvre ;
- Les véhicules de la société Aéroports de Paris équipés d'une écoute des fréquences ORLY SOL ;
- Les tracteurs avions réalisant des opérations de repoussage ou de remorquage point à point.

Ces véhicules doivent laisser la priorité aux aéronefs circulant sur ces voies.

## **5. Manœuvre des aéronefs**

### **5.1. Mise en route des moteurs**

Sur les postes de stationnement, les feux anticollisions de l'aéronef doivent être allumés quelques instants avant la mise en marche des moteurs et rester allumés pendant la durée de fonctionnement des moteurs.

### **5.2. Arrivée et départ des aéronefs sur les postes de stationnement**

Les aéronefs doivent effectuer les manœuvres d'arrivée et de départ sur leur poste de stationnement en respectant les consignes définies dans le manuel d'exploitation des aires de trafic visées au § 1.4.

La présence d'un représentant de l'exploitant, au sol, responsable de la manœuvre de l'aéronef est obligatoire, avec un préavis suffisant afin de lui permettre de s'assurer que la zone concernée par la manœuvre de l'aéronef (poste concerné, postes voisins et en vis-à-vis) est dégagée. Il doit en outre prendre les mesures nécessaires pour éviter les accidents qui pourraient résulter du souffle ou de l'aspiration des moteurs de l'aéronef, ou de la circulation des véhicules, engins, matériels et piétons. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, le responsable de la manœuvre est tenu de prescrire l'arrêt immédiat de l'aéronef ou des moteurs.

Sur les postes de stationnement où des cheminements véhicules ou des couloirs hors gabarit aires de trafic sont situés sur la trajectoire des aéronefs, le responsable de la manœuvre de l'aéronef doit être assisté par un agent supplémentaire (vigie), chargé de gérer la circulation des véhicules et des piétons au regard du déplacement de l'aéronef.

Les conducteurs et piétons devant emprunter ces cheminements ou couloirs sont tenus d'obtempérer aux signaux de ces agents.

Dans le cas où l'exécution, l'achèvement d'une manœuvre aux moteurs ou le mauvais positionnement de l'aéronef présente des risques, l'exploitant de l'aéronef est tenu d'y remédier immédiatement, notamment par tractage par ses soins.

### **5.3. Essais moteurs**

Les conditions dans lesquelles les essais moteurs peuvent être effectués sont définies en annexe.

Les agents chargés des essais doivent s'assurer que ceux-ci sont effectués sans risque de souffle ou d'aspiration pour les personnes et les véhicules circulant à proximité de l'aéronef.

### **5.4. Placement des aéronefs**

Le placement des aéronefs doit s'effectuer en respectant les consignes définies dans le manuel d'exploitation des aires de trafic visé au § 1.4 et conformément à l'arrêté relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs du 8 août 2011 susvisé.

Le placeur ou la personne dûment formée s'assure que la zone concernée par la manœuvre de l'aéronef est dégagée et propre. Elle prend les mesures nécessaires pour éviter les accidents qui pourraient résulter du souffle ou de l'aspiration des moteurs de l'aéronef.

De nuit, ou lorsque la visibilité horizontale est inférieure à 600 mètres, le matériel de signalisation utilisé par le signaleur doit impérativement être lumineux.

Le pré-positionnement des cales pour repérer la barre d'arrêt, lors du placement d'un aéronef est autorisé.

### **5.5. Repoussage d'aéronefs**

Toute opération de repoussage d'aéronefs est interdite si une personne hors du tracteur se trouve à moins de 3 mètres du train de l'aéronef ou du tracteur chargé du repoussage.

Le système de communication du casque à l'avion doit être soit sans fil, soit par raccordement permettant un débranchement par action rapide volontaire.

Lors du repoussage, l'agent portant le casque pour les liaisons avion doit se tenir à l'extérieur de l'engin effectuant le repoussage pendant tout le déroulement de l'opération. Cet agent doit se maintenir à une distance minimum de 3 mètres de l'engin de repoussage et du train de l'aéronef.

## **5.6. Déplacement d'aéronef en ZIN**

### **5.6.1. Déplacements à destination de la ZIN**

Dès le franchissement de la ligne de sécurité à l'entrée Sud de la ZIN, l'aéronef doit contacter ORLY SOL pour l'informer du dégagement de l'aire de manœuvre.

### **5.6.2. Déplacements en provenance de la ZIN**

Tout aéronef quittant la ZIN doit prendre contact avec ORLY SOL, avant de quitter son poste de stationnement, pour l'informer du déplacement souhaité et obtenir une clairance de roulage à partir du point d'attente intermédiaire KILO. Avant le franchissement de la ligne de sécurité au point d'attente intermédiaire, il doit reprendre contact avec ORLY SOL pour obtenir l'autorisation de pénétrer sur l'aire de manœuvre.

### **5.6.3. Circulation interne à la ZIN**

Aéroports de Paris doit informer les organismes d'assistance en escale et les sociétés de maintenance des procédures de déplacement des aéronefs à l'intérieur de la ZIN. Ces procédures sont décrites dans le manuel d'exploitation des aires de trafic mentionné au §1.4.

### **5.6.4. Contraintes d'utilisation des voies d'accès de poste de stationnement en ZIN**

Aéroports de Paris doit informer les organismes d'assistance en escale et les sociétés de maintenance des contraintes particulières de déplacement des aéronefs en ZIN. Ces procédures sont décrites dans le manuel d'exploitation des aires de trafic mentionnées au §1.4.

### **5.6.5. Information des équipages et personnels en charge des déplacements des aéronefs :**

Il appartient à l'organisme d'assistance en escale ou à la société de maintenance, en charge de l'accueil ou du départ d'un aéronef, de s'assurer que l'équipage est informé des conditions particulières d'exploitation de cette zone.

## **6. Placement des véhicules, engins et matériels pendant les opérations d'escale**

### **6.1. Responsable compagnie aérienne**

Pendant le déroulement des opérations en escale sur un poste de stationnement aéronef, l'exploitant de l'aéronef doit désigner une personne dont l'une des missions est de veiller au respect des règles de sécurité prescrites par le présent document.

Cette personne doit chaque fois que nécessaire, réguler la co-activité autour de l'aéronef durant les phases critiques de chargement/déchargement, d'avitaillement, de commissariat, d'arrivée/départ aéronef. Elle s'assure par ailleurs que l'ensemble des opérations peut être exécuté sans danger sur les postes adjacents.

Les fonctions décrites ci-dessus peuvent être assurées par une ou successivement par plusieurs personnes clairement identifiables.

Néanmoins, chaque personnel intervenant pour le compte de la compagnie aérienne reste responsable de ses actes et doit informer immédiatement la personne désignée de tout écart ou tout risque identifié.

### **6.2. Risques de souffle**

Il appartient à l'exploitant dont l'aéronef occupe un poste de stationnement de prendre toutes mesures nécessaires de protection des personnes (passagers, personnels) contre les effets de souffle qui pourraient

résulter des manœuvres d'arrivée ou de départ d'un autre aéronef sur un poste voisin, par déplacement ou projection d'objets sur le poste occupé.

Il veillera, en particulier à :

- Eloigner tout équipement pouvant être déplacé par l'effet de souffle (objets, véhicules, ... ) ;
- Arrimer et surveiller le fret.

### **6.3. Marquages au sol**

Aéroports de Paris délimite les différents emplacements sur les postes de stationnement. Ces emplacements, dont il établit la liste, sont notamment les suivants :

- Limite de ZEC : ligne rouge bordée de blanc ;
- Emplacement pour le garage ou l'attente des véhicules, engins et matériels : ligne blanche ;
- Zone d'évolution des passerelles : zébré rouge ;
- Marque de guidage des avions : jaune ;
- Emplacement de garage des passerelles : zébré noir sur fond blanc ;
- Emplacement d'attente des passerelles : contour blanc sur fond jaune ;
- Cheminement véhicules traversant les VCA : pointillés bleus sur fond blanc ou damier blanc ;
- Cheminement piétons traversant les VCA : pointillés bleus ;
- Couloir hors gabarit aires de trafic : pointillés verts et blancs ;
- Emplacement fumeurs : rectangle zébré vert et blanc ;
- Emplacement placeur : pictogramme placeur blanc sur fond bleu ;
- Emplacement des extincteurs sur les postes de stationnement avion : pictogramme extincteur blanc sur fond rouge ;
- Emplacement des arrêts d'urgence et bouches hydrantes.

Les usagers ne peuvent en aucun cas procéder eux-mêmes à des marques de peinture au sol.

### **6.4. Stationnement dans le périmètre sécurité collision**

Lorsque l'aéronef est à l'arrêt et calé, seuls les véhicules, engins et matériels indispensables aux opérations d'assistance peuvent stationner dans le périmètre de sécurité collision,

La liste des véhicules autorisés à pénétrer dans le périmètre de sécurité collision, selon les dispositions du §4.5.5, est annexée au présent document.

En l'absence de toute utilisation commerciale ou technique, les passerelles et escabeaux ne doivent pas être maintenus accostés aux aéronefs.

### **6.5. Fermeture des postes de stationnement avions**

En cas de constat de non-respect des dispositions du §4.5.8, Aéroports de Paris, procède à la fermeture du poste de stationnement avion.

### **6.6. Départ des aéronefs**

En vue du départ des aéronefs, les véhicules, engins et matériels doivent être évacués de la ZEC avant la mise en route des moteurs et rangés aux emplacements définis au § 6.3 ci-dessus, à l'exception des engins nécessaires aux opérations techniques de départ et des extincteurs.

### **6.7. Freinage des véhicules, engins et matériels pendant les opérations d'escale**

Pendant les opérations d'escale dans le périmètre sécurité collision et sur les emplacements de garage définis au § 6.3 ci-dessus, les véhicules, engins et matériels doivent être immobilisés (freins serrés et béquillés s'il y a lieu), les moteurs arrêtés si leur fonctionnement ne se justifie pas. Les escabeaux techniques ou passagers ne doivent être entreposés qu'aux emplacements prévus à cet effet.

## **6.8. Passerelles télescopiques**

Les consignes opérationnelles spécifiques aux passerelles télescopiques sont fixées par Aéroports de Paris, les conducteurs des passerelles sont tenus de se conformer aux consignes diffusées par Aéroports de Paris (Antenne Avion), en cas de vent fort, ou autres conditions météorologiques dégradées.

Les passerelles télescopiques affectées au transfert des passagers entre les aéronefs et les terminaux bénéficient d'une priorité sur les véhicules ou engins lorsqu'elles sont en déplacement signalé par un feu clignotant et/ou un signal sonore. Si aucun signal ne fonctionne, la passerelle doit être mise hors service.

Aucun véhicule, engin ou matériel ne doit être laissé en stationnement sur les emplacements matérialisés délimitant la position de garage des passerelles télescopiques et sur leur zone d'évolution, à l'exception de certaines zones dûment matérialisées. De plus, la circulation des engins et véhicules sous la partie mobile des passerelles est interdite.

L'accostage d'une passerelle télescopique est strictement interdit tant que l'avion n'est pas calé et que ses moteurs ne sont pas coupés.

Tout agent conducteur de passerelle doit être formé par un formateur disposant d'un certificat d'aptitude à la formation conduite passerelle délivré par la société Aéroports de Paris. En cas de non-respect des procédures contenues dans le Manuel d'Exploitation des passerelles et du 400 HZ, l'agent conducteur peut voir sa qualification suspendue.

Durant le déplacement de la passerelle, la manipulation du câble 400 Hz est strictement interdite.

Toute passerelle non utilisée, doit être positionnée sur son emplacement de garage.

## **6.9. Balisage des ailes**

Pendant les opérations d'escale, l'emprise au sol des ailes est matérialisée au sol à l'aide de dispositifs coniques de signalisation temporaires type K5a lestés (cônes de signalisation).

Dès l'arrêt de l'avion au poste de stationnement, les personnels chargés de l'assistance aux avions disposent ces balises sous les extrémités des ailes de l'avion. Ces balises sont maintenues en place tout le temps d'escale et retirées dès le départ de l'avion.

## **6.10. Sens de circulation dans le périmètre sécurité collision**

Dans le périmètre sécurité collision d'un aéronef, les véhicules engins et matériels doivent impérativement circuler dans le sens des aiguilles d'une montre, sauf circulation sur couloir hors gabarit aires de trafic.

# **7. Règles applicables durant les opérations d'avitaillement**

## **7.1. Flammes - étincelles**

Toute cause de production de flamme, d'étincelle électrique ou autre est interdite à l'intérieur du périmètre sécurité incendie. En particulier l'utilisation de flash photographique est interdite à l'intérieur de ce périmètre.

## **7.2. Port et utilisation d'appareils électroniques et électriques**

L'utilisation et le port en fonctionnement d'appareils électroniques et électriques sont strictement interdits à l'intérieur des zones particulièrement dangereuses définies au § 1.2.5. Ils sont strictement limités aux appareils à usage professionnel et nécessaires aux opérations d'escale dans le périmètre de sécurité incendie.

## **7.3. Accès au périmètre sécurité incendie**

Seuls les personnels nécessaires à l'avitaillement, et aux opérations d'escale peuvent pénétrer dans le périmètre sécurité incendie. Ce personnel ne devra pas être porteur de chaussures à ferrure.

Seuls les matériels présentant les garanties de sécurité prescrites pour une utilisation en atmosphère explosive par le décret 96-1010 du 19 novembre 1996 portant règlement sur le matériel électrique utilisable en atmosphère explosible et les textes pris pour son application pour les matériels électriques et par l'arrêté du 10 janvier 1969 relatif aux règles d'aménagement et d'exploitation des usines de traitement de pétrole brut, de ses

dérivés et résidus pour les véhicules à moteur Diesel sont autorisés à pénétrer, si nécessaire, dans la zone particulièrement dangereuse du périmètre sécurité incendie.

#### **7.4. Dégagement des véhicules avitaillement**

Les véhicules devant avitailler un aéronef doivent toujours être disposés de façon à pouvoir évacuer la zone rapidement. Les véhicules engins et matériels circulant ou stationnant à proximité d'un aéronef ne doivent pas porter atteinte à cette liberté de manœuvre.

#### **7.5. Générateurs électriques de piste**

Il est exigé de mettre à l'arrêt les générateurs de piste sauf si l'une des conditions suivantes est remplie :

- Le générateur est placé à l'extérieur du périmètre sécurité incendie ;
- Le matériel électrique équipant ses générateurs est d'un type utilisable dans les atmosphères explosives, conformément aux dispositions du décret 96-1010 du 19 novembre 1996 portant règlement sur le matériel électrique utilisable en atmosphère explosible.

#### **7.6. Extincteurs**

Toute utilisation ou dégradation d'extincteur doit être signalée sans délai à Aéroports de Paris (Antenne Avion).

Les véhicules engins et matériels ne doivent pas gêner l'accès aux extincteurs placés sur les postes de stationnements avion.

#### **7.7. Information de l'équipage**

Lors des opérations d'avitaillement, le responsable compagnie aérienne désigné conformément au § 6.1, doit être présent et en mesure de pouvoir alerter l'équipage à bord, de tout départ de feu ou situation dangereuse nécessitant l'évacuation de l'aéronef.

### **8. Maintien en bon état d'exploitation de l'aire de mouvement**

L'abandon de tout objet de quelque nature que ce soit est interdit sur l'aire de mouvement.

#### **8.1. Propreté des aires de trafic**

Les postes de stationnement doivent être maintenus en bon état de propreté. Les exploitants d'aéronefs ainsi que les sociétés prestataires d'assistance en escale doivent s'assurer, avant et après chaque mouvement de leurs appareils, qu'aucun matériel ou débris n'a été laissé, même fortuitement, sur les postes qu'ils libèrent ou qu'ils vont occuper.

L'exploitant de l'aéronef, dans le cas où il lui serait impossible, dans un délai raisonnable, de nettoyer le poste de stationnement, ou en cas de dispersion sur les voies de circulation contiguës, doit en informer sans attendre Aéroports de Paris (Antenne Avion). Aéroports de Paris prend les dispositions pour que le poste de stationnement avion et éventuellement les voies de circulation concernées soient remises en service. Dans ce cas, les opérations de remise en état sont facturées à l'exploitant de l'aéronef responsable de l'altération du bon état de propreté ou d'ordre, constaté sur le poste de stationnement concerné.

Toute personne circulant sur l'aire de mouvement est tenue de ramasser et d'évacuer tout objet pouvant représenter un danger pour la circulation des aéronefs. En cas d'impossibilité, il doit en signaler la présence en contactant l'Antenne Avion d'Aéroports de Paris.

#### **8.2. Propreté de l'aire de manœuvre**

Toute personne constatant une dégradation de la propreté des pistes d'atterrissage ou de décollage ou des voies de circulation avion ouvertes au trafic doit immédiatement la porter à la connaissance d'Aéroports de Paris (Antenne Avion) et des SNA-RP (PCNA).

Les opérations de nettoyage et de remise en état des infrastructures sont facturées à l'exploitant de l'aéronef responsable des objets abandonnés ou des débris laissés sur l'aire de manœuvre.

### **8.3.      Rangement des conteneurs**

Les prestataires d'assistance sont responsables de la gestion des conteneurs de leurs compagnies clientes.

Il appartient aux prestataires d'assistance :

- De louer les surfaces adéquates ;
- De faire poser les racks en nombre suffisant ;
- De ranger et d'arrimer les conteneurs de ses clients.

Il est également interdit de laisser des conteneurs directement sur le sol, y compris dans les zones de rangement.

### **8.4.      Films et bâches de protection**

Il appartient au prestataire d'assistance responsable du chargement de s'assurer de la récupération des films plastiques, bâches de protection et autres débris et de les jeter dans les poubelles appropriées.

Seuls les films plastiques et les bâches de protection marqués aux insignes de l'entreprise utilisatrice sont autorisés.

### **8.5.      Sacs de ballast**

Le dépôt des sacs de ballast est interdit sur les aires de trafic. Ces sacs doivent être stockés dans les emplacements prévus à cet effet, et utilisés uniquement en fonction des besoins.

### **8.6.      Pièces d'aéronef**

Toute personne constatant la présence sur l'aire de mouvement d'un objet susceptible d'être une pièce d'aéronef doit immédiatement en informer l'Antenne Avion d'Aéroports de Paris, et le PCNA des SNA-RP.

## **9.      Mesures de protection de l'environnement**

### **9.1.      Déchets**

#### **9.1.1.      Transport de déchets**

Tous les véhicules ou engins chargés du transport de déchets doivent être impérativement bâchés ou fermés afin d'éviter la dispersion des déchets lors de leurs déplacements.

#### **9.1.2.      Dépôts de déchets**

Les dépôts de déchets sont interdits en dehors des conteneurs prévus ou des emplacements désignés à cet effet.

Les déchets industriels spéciaux issus des opérations d'assistance en escale, en particulier l'entretien en ligne, doivent être placés dans les conteneurs prévus pour chaque type de déchets spéciaux, lorsqu'ils existent. Dans le cas contraire, ceux-ci doivent être retournés à l'atelier d'origine des opérateurs d'assistance et doivent faire l'objet d'une collecte à la charge du producteur.

Toute décharge ou abandon de gravats ou déchets, en dehors de zones temporaires ou de zones à matériels désignés par Aéroports de Paris, sont interdits.

Les déchets de différentes natures (plateaux repas, sacs de nettoyage, ...) issus de l'exploitation des aéronefs doivent :

- Être conditionnés dans des sacs marqués aux insignes de l'entreprise utilisatrice ;
- Faire l'objet de l'application du tri sélectif des Déchets Industriels Banals mis en place par Aéroports de Paris ;
- Être retournés en base arrière de la société chargée de leur extraction de l'avion ou dans une zone spécifique désignée par Aéroports de Paris, afin d'y être traités suivant la réglementation en vigueur.

## **9.2. Risque de pollution par liquides**

### **9.2.1. Avitaillement et vidanges des fluides avions**

Les exploitants d'aéronefs sont tenus de s'assurer du nettoyage des postes de stationnement avion après les opérations d'avitaillement ou de vidange de fluides (carburant, eau potable ou eau sanitaire...). Ils doivent prendre toutes les dispositions pour que tout déversement au sol soit résorbé afin d'éviter toute forme de pollutions des eaux pluviales. Lors de températures négatives, afin d'éviter la formation de surfaces glissantes sur les postes de stationnement, les fluides avions, tels que l'eau potable devront impérativement être récupérés dans des réceptacles appropriés, de même que les glaçons qui ne devront en aucun cas être jetés sur le sol.

Dans le cas où il leur serait impossible, dans un délai raisonnable, de nettoyer le poste de stationnement et en cas de dispersion sur l'aire de manœuvre, ils doivent en informer sans attendre Aéroports de Paris (Antenne Avion). Aéroports de Paris prend les dispositions pour que le poste et éventuellement l'aire de manœuvre soient remis en service ; dans ce cas, les opérations de remise en état sont facturées à l'exploitant de l'aéronef responsable des désordres constatés sur le poste de stationnement.

En cas de pollution des réseaux d'évacuation des eaux pluviales, le coût des opérations de remise en conformité des rejets dans le milieu naturel sera facturé à l'exploitant de l'aéronef responsable de cette pollution.

Les vidanges des fluides d'avitaillement usagés ne sont autorisées que dans les équipements destinés à cet effet.

### **9.2.2. Entretien des véhicules, engins et matériels**

Les véhicules, engins et matériels se rendant sur l'aire de mouvement doivent être maintenus dans un bon état de façon à éviter tout écoulement de fluide ou pertes de pièces mécaniques.

La maintenance des véhicules, engins et matériels, hors dépannage est interdite sur l'aire de mouvement, les cheminements véhicules et routes de service.

### **9.2.3. Traitements Hivernaux**

#### **9.2.3.1. Antigivrage sur les postes de stationnement avions :**

Toute opération d'antigivrage doit faire l'objet d'une information préalable à Aéroports de Paris (APOC et Antenne Avion).

Les conditions dans lesquelles peuvent être effectuées les opérations d'antigivrage sur les postes de stationnement avions sont fixées par décision du Président Directeur Général d'Aéroports de Paris.

Les opérations de ramassage et de retraitement du produit d'antigivrage seront facturées à l'exploitant de l'aéronef.

#### **9.2.3.2. Dégivrage sur les postes de stationnement avions :**

Toute opération de dégivrage doit faire l'objet d'une information préalable à Aéroports de Paris (APOC et Antenne Avion).

Afin de mettre en place les procédures de protection contre les pollutions des eaux pluviales, les quantités, le type de produit utilisé, leur taux de dilution, le n° de vol et les postes de stationnement avion doivent être communiqués quotidiennement à Aéroports de Paris (Antenne Avion).

La vidange du trop-plein des véhicules ou des produits usagés n'est autorisée que dans les équipements destinés à cet effet.

### **9.2.4. Rejets divers**

Sauf dérogation écrite d'Aéroports de Paris (Unité Opérationnelle "Aires Aéronautiques"), tout rejet dans les réseaux d'eaux pluviales ou pouvant aboutir dans ceux-ci est interdit.

En cas de déversement accidentel de toute substance chimique ou radioactive, y compris lors du chargement du fret avion, l'exploitant de l'aéronef doit nettoyer le poste de stationnement, le cas échéant, après constat et autorisation des services compétents. Il doit en informer sans attendre Aéroports de Paris (Antenne Avion).

Si Aéroports de Paris est amené à prendre les dispositions pour que le poste et éventuellement l'aire de manœuvre soient remis en service, les opérations de remise en état sont facturées à l'exploitant de l'aéronef responsable de ce déversement.

## **10. Mesures de protection contre l'incendie**

### **10.1. Stockage d'hydrocarbures**

Tout dépôt sur l'aire de mouvement doit être marqué au nom de la compagnie aérienne ou de l'entreprise et soumis à l'accord préalable du SSLIA d'Aéroports de Paris qui définit, le cas échéant, l'emplacement et les quantités admissibles.

### **10.2. Interdiction de fumer sur l'aire de mouvement**

Il est interdit de fumer sur l'aire de mouvement, les routes de service et cheminements véhicules, en dehors des zones réservées et matérialisées à cet effet par un rectangle zébré vert et blanc.

L'interdiction de fumer s'applique également aux personnes se trouvant à bord des véhicules.

### **10.3. Ravitaillement en carburant des véhicules et engins**

Le ravitaillement en carburant des véhicules, engins et matériels n'est autorisé qu'aux endroits désignés à cet effet par Aéroports de Paris, après accord du SSLIA d'Aéroports de Paris.

Seuls les engins dont la conception ne permet pas un déplacement aisé peuvent être ravitaillés hors d'une station fixe dans les conditions suivantes :

- En dehors des postes de stationnement avion ;
- En dehors des cheminements véhicules ;
- A plus de 15 mètres des terminaux et des pré-passerelles, ainsi que de tout bâtiment occupé par du personnel de façon permanente

Les camions-citernes, remorques et autres matériels utilisés pour le ravitaillement des véhicules et engins doivent satisfaire aux prescriptions du règlement pour le transport des matières dangereuses approuvé par arrêté ministériel.

## **11. Dérogations**

Sur proposition d'Aéroports de Paris et après avis des SNA-RP lorsque concernés, des dérogations aux règles définies dans le présent document pourront être accordées par le Directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord.

## **12. Sanctions**

En application de l'article 50 de l'arrêté préfectoral n° 2020-00118 5 relatif aux mesures de police sur l'Aéroport Paris-Orly, le non-respect des dispositions du présent document peut donner lieu à des sanctions administratives et pénales.

Conformément à l'article 12 de l'arrêté préfectoral susmentionné, toute infraction constatée aux règles de circulation et de stationnement pourra entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation de conduire sur les aires, ainsi que la suspension du titre de circulation.

### **13. Dispositions finales**

La décision n°2013-010/DSAC-N/D/D du 30 janvier 2013 portant mesures particulières d'application de l'arrêté préfectoral n°2012/4685 est abrogée.

Les dispositions des présentes mesures particulières d'application entrent en vigueur un jour franc après sa date de publication.

Les présentes mesures particulières d'application seront publiées au Recueil des actes administratifs de la Préfecture de Police ainsi qu'au Bulletin officiel du Ministère de la transition écologique et solidaire. Il est affiché par les soins d'Aéroports de Paris aux emplacements réservés à cet effet dans l'enceinte de l'aérodrome.

# Annexes

## **1 LISTE DU MATERIEL, DES ENGIN, ET DES VEHICULES AUTORISES A PENETRER DANS LE PERIMETRE SECURITE COLLISION**

### **1.1 POUR LE TRAITEMENT DU FRET ET DES BAGAGES :**

- Tracteur et chariot à bagages ;
- Porte-conteneurs ;
- Porte palette fret ;
- TRT Transporter ;
- Plate-forme élévatrice ;
- Tapis bagage ;
- Elévateur à fourches.

### **1.2 POUR LE STATIONNEMENT ET LE REPOUSSAGE DE L'AVION :**

- Push-back et barre de tractage ;
- Groupe électrogène, type GPU ;
- Compresseur d'air, type ASU.

### **1.3 POUR L'EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES PASSAGERS :**

- Passerelle télescopique ;
- Escabeaux passagers, tractés ou non ;
- Véhicule équipé d'une plate-forme élévatrice permettant l'embarquement des PHMR ;
- Bus passagers et navette équipages, uniquement lorsque la manœuvre l'impose.

### **1.4 POUR LES SERVICES DE L'AERONEF :**

- Véhicule avitailleur, type oléo-serveur ou citerne ;
- Climatiseur ;
- Véhicule de fourniture d'eau potable ;
- Véhicule de récupérations des eaux usées ;
- Camion hôtelier équipé d'une plate-forme élévatrice ;
- Véhicule nettoyage cabine équipé d'une benne ;
- Dégivreuse ;
- Déneigeuse.

### **1.5 POUR LA MAINTENANCE TECHNIQUE :**

- Véhicule de dépannage ;
- Véhicule de maintenance de l'oléo-réseau
- Nacelle élévatrice ;
- Escabeau technique.

### **1.6 POUR LA SURVEILLANCE DES POSTES AVION ET DES PRESTATAIRES D'ASSISTANCE :**

- Véhicule des Contrôleurs de Sécurité sur les Aires.

## **2 MODALITES DE REALISATION DES ESSAIS MOTEURS**

### **2.1 RAPPEL DE LA REGLEMENTATION RELATIVE AUX NUISANCES SONORES :**

De 23h15 à 06h15 locales, les essais de moteurs sont interdits s'ils ne sont pas effectués avec un réducteur de bruit d'un modèle agréé par l'Administration.

Cette restriction ne s'applique pas aux réglages courts, d'une durée inférieure à 5 minutes, effectués au ralenti, la puissance ne dépassant pas celle utilisée pour les séquences de mise en route ou de roulage.

### **2.2 CONSIGNES GENERALES DE SECURITE :**

La compagnie ou l'organisme d'assistance chargé d'effectuer l'essai moteur doit désigner une personne chargée de s'assurer au préalable et durant toute la durée de l'essai :

- Que les consignes de sécurité édictées par l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef sont respectées ;
- Que la zone concernée est dégagée et que l'essai moteur s'effectue sans risque de souffle ou d'aspiration pour les personnels, aéronefs, véhicules, engins, matériels ou objets situés à proximité. Lorsque des cheminements véhicules interfèrent avec la zone concernée, la personne visée ci-dessus doit éventuellement interrompre la circulation des véhicules ou l'essai moteur, afin d'éviter tout accident ou blocage de la circulation.

Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la personne visée ci-dessus est tenue de prescrire l'arrêt immédiat des moteurs.

#### **2.2.1 Puissance supérieure à celle utilisée pour la mise en route ou le roulage**

Ces essais moteurs doivent être réalisés sur les postes d'essais moteurs de la zone Orly-Entretien tels que définis dans le manuel d'exploitation des aires de trafic visé au § 1.4.

Pour les aéronefs et ou moteurs ne répondant pas à cette condition, ces essais moteurs ne sont autorisés que dans les conditions précisées § 2.4.2 de la présente annexe.

#### **2.2.2 Puissance comprise entre ralenti sol et puissance de mise en route ou roulage**

Ces essais peuvent être réalisés dans les conditions définies au § 2.4.1 de la présente annexe et sur les postes autonomes "nose out" tels que définis dans le manuel d'exploitation des aires de trafic visé au § 1.4.

#### **2.2.3 Puissance ne dépassant pas celle correspondant au ralenti sol**

Ces essais moteurs peuvent être réalisés, en cas de nécessité, sur le poste occupé par l'aéronef.

En dehors des postes définis aux § 2.2.1 et 2.2.2 de la présente annexe, leur durée ne doit en aucun cas excéder 5 minutes.

### **2.3 LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DES ESSAIS MOTEURS**

Les emplacements autorisés pour la réalisation des essais moteurs dépendent de deux paramètres :

- La puissance souhaitée pour l'essai ; on distingue 3 niveaux de puissance (tels que définis dans le manuel d'exploitation de l'appareil) :
  - o Le ralenti sol ;
  - o La puissance comprise entre ralenti sol et puissance de mise en route ou roulage ;
  - o La puissance supérieure à la puissance de mise en route ou roulage.
- Le type d'appareil.

### **2.4 AUTORISATIONS POUR LA REALISATION DES ESSAIS**

Tout essai moteur est subordonné à une information ou une autorisation préalable d'Aéroports de Paris (Antenne Avion).

Cette obligation s'applique aux essais sur l'aire de manœuvre et sur les postes de stationnement avion quels qu'ils soient (privatifs ou non).

### **2.4.1 Essais sur les postes de stationnement avion**

Pour toute demande d'essais moteurs sur un poste de stationnement avion, le demandeur (compagnie ou prestataire d'assistance) appelle le CSA (Contrôleur de Sécurité des Aires) ou le RPA (Responsable Process Avion) de l'Antenne Avion.

Les essais sur postes de stationnement avions sous la responsabilité d'Aéroports de Paris (postes non privés) doivent faire l'objet d'une autorisation délivrée par l'Antenne Avion.

Le CSA peut faire arrêter à tout moment les essais si les règles de sécurité ne sont pas respectées.

Les essais sur les postes de stationnement avion à usage réservé (postes privés) sont subordonnés à une information préalable de l'Antenne Avion mais ne donnent pas lieu à autorisation de la part de l'Antenne Avion.

Si l'essai moteur est réalisé avec un réducteur de bruit déviant le souffle vers le haut, une autorisation préalable du REA est obligatoire compte tenu de l'impact sur les aéronefs pouvant survoler la zone.

### **2.4.2 Essais sur l'aire de manœuvre et sur voie d'accès de poste de stationnement**

Pour toute demande d'essais moteurs sur l'aire de manœuvre ou sur une voie d'accès de poste de stationnement, le demandeur (compagnie ou prestataire d'assistance) appelle le RPA (Responsable Process Avion) de l'Antenne Avion.

Ces essais doivent faire l'objet d'une autorisation préalable qui sera délivrée par le RPA.

Les essais moteurs sur l'aire de manœuvre, ou sur une voie d'accès de poste de stationnement, sont à considérer comme des interventions aéronautiques auxquelles s'appliquent les consignes y afférentes définies par Aéroports de Paris (cf. le protocole relatif à l'organisation et la coordination des interventions sur l'aire de mouvement de l'Aéroport PARIS-ORLY).

La compagnie ou le prestataire doit acheminer par ses propres moyens l'appareil jusqu'au point indiqué par Aéroports de Paris.

Le RPA a autorité pour faire arrêter à tout moment les essais.