

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des transports

Direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile Nord

Décision n° 2026-41/DSAC-N/D du 21 juillet 2026

portant mesures particulières d'application des règles de sécurité, de circulation et de stationnement sur l'ensemble des zones situées côté piste de l'aéroport Paris-Orly

NOR : TRAA2617470S

(Texte non paru au Journal officiel)

Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile Nord,

Vu le règlement (CE) n°300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n°2320/2002 ;

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 modifié 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 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) 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 (UE) 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, 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 la route ;

Vu le code des transports, notamment l'article R. 6332-8 ;

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 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 8 août 2011 relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs ;

Vu l'arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;

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 l'arrêté préfectoral n°DPPSSAP/ORLY/2026/042 du 24 avril 2026 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport Paris-Orly pris par le préfet de police,

Décide :

Article 1^{er}

Les dispositions relatives à la circulation des personnes, des véhicules, engins et matériels et à leur stationnement, mentionnées dans le document annexé, s'appliquent sur l'ensemble des zones situées côté piste de l'aéroport Paris-Orly.

Article 2

La décision n° 2025-107/DSAC-N/D du 18 décembre 2025 portant mesures particulières d'application des règles de sécurité, de circulation et de stationnement sur la zone côté piste de l'aéroport Paris-Orly est abrogée.

Article 3

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère des transports et au recueil des actes administratifs de la préfecture de police de Paris.

Elle est consultable auprès de l'exploitant d'aérodrome.

Fait le 21 juillet 2026

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile-Nord

F. THEOLEYRE

ANNEXE A LA DECISION N° 2026-41/DSAC-N/D DU 21 JUILLET 2026

PRISE EN APPLICATION DE L'ARRETE PREFECTORAL

N°DPPSSAP/ORLY/2026/042 DU 24 AVRIL 2026, RELATIF AUX MESURES DE POLICE
APPLICABLES SUR L'AEROPORT DE PARIS-ORLY ET PORTANT MESURES
PARTICULIERES D'APPLICATION DES
REGLES DE SECURITE, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT,
SUR L'ENSEMBLE DES ZONES SITUEES COTE PISTE DE L'AÉROPORT PARIS-ORLY

SOMMAIRE

1.	DISPOSITIONS GENERALES ET DEFINITIONS	5
1.1.	Objet	5
1.2.	Dispositions générales	5
1.2.1.	Zone d'évolution contrôlée (ZEC)	5
1.2.2.	Périmètre de sécurité collision (PSC).....	5
1.2.3.	Périmètre de sécurité incendie (PSI) et zone particulièrement dangereuse (ZPD).....	6
1.2.4.	Routes de service.....	6
1.2.5.	Couloirs hors gabarit d'aires de trafic	6
1.2.6.	Zone d'évolution de passerelle télescopique (ZEP)	6
1.3.	Consignes d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome	6
1.4.	Information des personnels et des sous-traitants.....	7
2.	MESURES APPLICABLES AUX PIETONS.....	7
2.1.	Mesures applicables pour toutes les zones situées côté piste	7
2.1.1.	Circulation des passagers	7
2.1.2.	Priorité aux aéronefs.....	7
2.1.3.	Traversée des VCA	7
2.1.4.	Traversée des routes de service	7
2.1.5.	Risque de souffle et d'aspiration	8
2.2.	Mesures supplémentaires spécifiques au secteur fonctionnel MAN	8
2.2.1.	Interdiction de circuler à pied.....	8
2.3.	Mesures supplémentaires spécifiques au secteur fonctionnel TRA	8

2.3.1.	Circulation dans les ZEC.....	8
2.3.2.	Circulation à proximité des passerelles télescopiques.....	8

3.	MESURES APPLICABLES AUX VEHICULES, ENGINS ET MATERIELS	8
-----------	---	----------

3.1.	Mesures applicables pour toutes les zones situées côté piste	8
-------------	---	----------

3.1.1.	Identification des véhicules, engins et matériels	8
3.1.2.	Priorité aux passagers et aux véhicules de secours.....	9
3.1.3.	Arrêts des véhicules et engins sur les routes de service	9
3.1.4.	Utilisation des feux de route et de croisement.....	9
3.1.5.	Circulation des tracteurs repousseurs	9
3.1.6.	Véhicules et engins équipés de systèmes hydrauliques permettant les opérations en hauteur	9
3.1.7.	Attelages.....	9
3.1.8.	Risque de souffle et aspiration	9
3.1.9.	Véhicules à deux roues et engins de déplacement personnel	10

3.2.	Mesures supplémentaires communes aux secteurs fonctionnels MAN et TRA	10
-------------	--	-----------

3.2.1.	Priorité aux aéronefs.....	10
3.2.2.	Traversée des VCA	10
3.2.3.	Circulation en dehors des routes de service	10

3.3.	Mesures supplémentaires spécifiques au secteur fonctionnel MAN	11
-------------	---	-----------

3.3.1.	Accès au secteur fonctionnel MAN.....	11
3.3.2.	Autorisation des services de la navigation aérienne	11
3.3.3.	Respect de la signalétique aéronautique.....	11
3.3.4.	Stationnement et arrêt.....	11
3.3.5.	Déplacement des tracteurs avions	11

3.4.	Mesures supplémentaires spécifiques au secteur fonctionnel TRA	12
-------------	---	-----------

3.4.1.	Sécurisation des véhicules, engins, matériels.....	12
3.4.2.	Gyrophares et feux à éclats	12
3.4.3.	Circulation en marche arrière	12
3.4.4.	Circulation dans les ZEC.....	12
3.4.5.	Circulation sur les routes de service à proximité des aires de stationnement aéronefs et les couloirs hors gabarits d'aires de trafic inclus dans les ZEC	13
3.4.6.	Stationnement dans les ZEC.....	13

3.4.7.	Stationnement et circulation dans les PSC	14
3.4.8.	Circulation dans les couloirs hors gabarit d'aires de trafic	14
3.4.9.	Stationnement dans les couloirs hors gabarits d'aires de trafic	14
3.4.10.	Circulation lors de l'arrivée et du départ d'un aéronef.....	14
3.4.11.	Passerelles télescopiques	14

4.	MESURES DE SAUVEGARDE DES BIENS ET DES PERSONNES.....	14
4.1.	Maintien en bon état d'exploitation de la zone côté piste	14
4.1.1.	Propreté du secteur fonctionnel MAN.....	14
4.1.2.	Propreté des postes de stationnement	15
4.1.3.	Zones à usage privatif.....	15
4.1.4.	Prévention des débris d'objets intrus (FOD)	15
4.1.5.	Sacs de ballast et cales.....	15
4.1.6.	Utilisation et rangement des conteneurs ou autres matériels.....	15
4.1.7.	Films plastiques et bâches de protection	15
4.2.	Mauvaises conditions météorologiques.....	16
4.2.1.	Conditions de faible visibilité.....	16
4.2.2.	Situations de vents forts	16
4.3.	Arrivée et départ des aéronefs des postes de stationnement.....	16
4.3.1.	Mesures communes aux arrivées et aux départs.....	16
4.3.2.	Mesures spécifiques aux départs	17
4.4.	Opération des passerelles télescopiques	17
4.5.	Avitaillement des aéronefs et reprise de carburant.....	17
4.5.1.	Dégagement des véhicules destinés à l'avitaillement ou à la reprise de carburant	17
4.5.2.	Accès au PSI.....	17
4.5.3.	Utilisation des générateurs électriques de parc (GPU).....	17
4.6.	Ravitaillement en carburant des véhicules et engins.....	18
4.7.	Balisage des avions	18
5.	PRESCRIPTIONS SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTALES	18
5.1.	Dégivrage et antigivrage des aéronefs sur les postes de stationnement	18
6.	SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES.....	18

6.1. Constatation des manquements et des infractions..... 18

6.2. Sanctions..... 18

7. ACRONYMES ET SIGLES UTILISES..... 19

--

1. Dispositions générales et définitions

1.1. Objet

La présente décision fixe les mesures particulières d'application de l'arrêté préfectoral n° DPPSSAP/ORLY/2026/042 du 24 avril 2026 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport Paris-Orly.

1.2. Dispositions générales

1.2.1. Zone d'évolution contrôlée (ZEC)

La Zone d'Evolution Contrôlée (ZEC) est une aire de protection associée à un poste de stationnement aéronef, 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).

La ZEC est délimitée au sol :

- du côté de la voie de circulation avion (VCA) : par une ligne de sécurité ;
- des autres côtés : par une ligne continue rouge bordée de blanc, appelée limite de ZEC. La limite latérale de ZEC peut ne pas être peinte dans le cas de postes adjacents ou se chevauchant, créant ainsi une ZEC composée.

La ZEC est « active » :

- lorsque le poste de stationnement est occupé par un aéronef qui :
 - a des moteurs allumés ou ;
 - a des feux anticollisions allumés ou ;
 - n'est pas calé.
- dès le début des opérations de placement à l'arrivée et ce jusqu'à leur fin, indiquée par le responsable, au sol, de la manœuvre, une fois l'aéronef calé, moteurs à l'arrêt et feux anticollisions éteints ;
- dès le début des opérations de départ, indiqué par l'allumage des feux anticollisions de l'aéronef, jusqu'à ce qu'il ait entièrement quitté le poste de stationnement et que ce dernier ne soit plus soumis au souffle des moteurs.

Dans les autres cas, la ZEC est considérée « inactive ».

1.2.2. Périmètre de sécurité collision (PSC)

Le périmètre de sécurité collision (PSC) est une zone qui entoure les points extrêmes de l'aéronef sur son poste de stationnement lorsque l'aéronef est calé, moteurs à l'arrêt et feux anticollisions éteints. L'exploitant d'aérodrome définit dans ses consignes d'exploitation les caractéristiques géométriques des PSC les plus appropriées pour chaque poste afin de prévenir tout risque de collision, entre un avion et un véhicule, engin et matériel.

Par défaut, le PSC est délimité par un polygone virtuel reliant, à une distance de cinq mètres, les points extrêmes de l'avion. Cette valeur par défaut est égale à la dimension de la ZEC si celle-ci est inférieure à 5 mètres.

1.2.3. Périmètre de sécurité incendie (PSI) et zone particulièrement dangereuse (ZPD)

Le périmètre de sécurité incendie (PSI) délimite la zone dangereuse se trouvant aux environs immédiats de l'avion et du ou des véhicules avitailleurs, ceux-ci étant stationnés en position normale d'avitaillement.

Cette zone est comprise à l'intérieur de la courbe enveloppant extérieurement, à une distance de 3 mètres, les réservoirs de l'aéronef, les bouches de l'oléo réseau, les véhicules avitailleurs et les conduites d'avitaillement ainsi que les citernes hors sol.

La zone particulièrement dangereuse (ZPD), à l'intérieur du PSI, est définie par la trace au sol des volumes suivants :

- cylindres verticaux de 3 mètres de rayon dont les axes passent par les mises à l'air libre des réservoirs ;
- volumes limités par le sol et par une surface dont chaque point se trouve à une distance de 3 mètres, des flexibles d'avitaillement ;
- cylindres verticaux de 3 mètres de rayon centrés sur les prises d'avitaillement.

1.2.4. Routes de service

Les routes de service sont des routes situées sur les zones situées côté piste, ouvertes à la circulation des véhicules et engins, et éventuellement matérialisées par des lignes blanches, continues ou pointillées, et :

- implantées sur ou à proximité d'une aire de stationnement aéronefs pour desservir des postes de stationnement aéronef, ou ;
- traversant une voie de circulation aéronefs, ou ;
- sans contact avec une aire de stationnement aéronef ou ne traversant pas une voie de circulation avion.

L'exploitant d'aérodrome représente les routes de service sur une carte.

1.2.5. Couloirs hors gabarit d'aires de trafic

Les couloirs hors gabarit d'aires de trafic sont matérialisés d'un côté par la ligne de sécurité et de l'autre par un damier vert et blanc, chaque couloir dessert une série de ZEC. Des conditions de circulation particulières s'y appliquent.

1.2.6. Zone d'évolution de passerelle télescopique (ZEP)

L'aire de protection, hors ZEC, associée à une passerelle télescopique, est matérialisée par des zébras rouges indiquant la zone de mouvement d'une part, et par des zébras blancs et noirs indiquant sa position de garage d'autre part.

Des emplacements de positionnement spécifiques peuvent être ajoutés. Leur matérialisation est définie dans les consignes d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome.

1.3. Consignes d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome tient à disposition des personnes concernées les consignes d'exploitation qu'il fixe en vertu de l'arrêté de police générale en vigueur et de la présente décision.

Les consignes d'exploitation fixées par l'exploitant d'aérodrome précisent les dispositions applicables à la circulation et au stationnement des véhicules, engins et matériels sur les zones côté piste, ainsi que les conditions applicables en cas de situations météorologiques dégradées, notamment en conditions hivernales ou orageuses, qui doivent être respectées par les exploitants d'aéronefs, les prestataires d'assistance en escale et toutes les entreprises intervenant en zone côté piste.

L'exploitant d'aérodrome décrit dans ses consignes d'exploitation les conditions d'utilisation des postes de stationnement et les procédures associées et, notamment, les modalités spécifiques de circulation des véhicules et engins sur le poste avec les éventuelles mesures supplémentaires pertinentes, telles que contraintes de gabarit, usage de mire de guidage ou placeur.

Les usagers de l'aérodrome sont tenus de respecter ces consignes.

1.4. Information des personnels et des sous-traitants

Chaque employeur prend les dispositions pertinentes permettant à ses employés, y compris les intérimaires travaillant pour son compte, et ses sous-traitants d'être informés et de respecter les dispositions de la présente décision.

2. Mesures applicables aux piétons

2.1. Mesures applicables pour toutes les zones situées côté piste

2.1.1. Circulation des passagers

Au cours de leur cheminement entre la porte d'embarquement de l'aérogare et la montée à bord de l'aéronef ou la descente de celui-ci, les passagers sont sous surveillance constante d'un agent représentant l'exploitant d'aéronef. Il veille à ce que les passagers ne soient pas exposés aux risques de souffle et d'aspiration des aéronefs, au respect des mesures de sécurité sur les aires de trafic et notamment l'interdiction de fumer, de téléphoner, de pénétrer et de faire des prises de vues dans le PSI pendant les opérations d'avitaillement, sans préjudice des dérogations accordées par le préfet de police en vertu de l'article 51 de l'arrêté de police générale en vigueur pour l'aéroport de Paris-Orly.

Les passagers ne doivent pas être acheminés à pied entre la porte d'embarquement de l'aérogare et les postes de stationnement éloignés (postes avion sans salle d'embarquement à proximité impliquant une desserte par bus).

Les passagers ne doivent pas traverser les VCA.

2.1.2. Priorité aux aéronefs

Les piétons laissent la priorité aux aéronefs que ce soit lors du roulage, du placement, du repoussage ou du tractage.

2.1.3. Traversée des VCA

La traversée des VCA par les piétons s'effectue obligatoirement sur les cheminements établis et matérialisés à cet effet par l'exploitant d'aérodrome et identifiés par un pictogramme. Les traversées de VCA s'effectuent en conservant une distance minimale de sécurité de deux longueurs d'avion devant et d'au moins trois longueurs d'avion derrière les avions y compris lors d'opération de tractage durant toute la traversée de la VCA. Les piétons laissent la priorité aux véhicules et engins circulant sur les VCA.

Sur un cheminement équipé de feux d'aide à la traversée de VCA, lorsque ceux-ci sont allumés (rouge continu), la traversée est interdite. Lorsqu'un feu orange est allumé, clignotant ou éteint (en panne), la traversée est possible, avec la plus grande prudence, dans les mêmes conditions que pour les traversées de VCA non équipées. Dans tous les cas, le STOP doit être marqué.

2.1.4. Traversée des routes de service

La traversée par les piétons des routes de services s'effectue obligatoirement sur les emplacements établis et matérialisés à cet effet par l'exploitant d'aérodrome et identifiés par un passage piéton.

2.1.5. Risque de souffle et d'aspiration

En l'absence de barrières anti-souffle, les piétons circulent à une distance suffisante des aéronefs dont les moteurs sont en marche et/ou les feux anticollisions sont allumés.

Ils tiennent compte de l'éventualité d'une augmentation soudaine du régime des moteurs, de la vitesse d'évolution de l'aéronef et des éventuels changements de direction de celui-ci dans le respect des consignes opérationnelles de l'exploitant.

Devant un avion à l'arrêt en ZEC, les piétons se tiennent à une distance d'au moins 15 mètres devant le réacteur en marche.

A l'arrière d'un avion dont les moteurs sont en marche, les piétons se tiennent à une distance d'au moins trois longueurs d'avion.

2.2. Mesures supplémentaires spécifiques au secteur fonctionnel MAN

2.2.1. Interdiction de circuler à pied

En dehors des traversées de VCA matérialisées à cet effet, il est interdit de circuler à pied sur le secteur fonctionnel MAN, sauf :

- sous la surveillance et l'accompagnement d'un véhicule autorisé à circuler sur le secteur MAN et pouvant faire évacuer immédiatement les piétons si besoin ;
- pour assurer le repoussage d'un avion ou récupérer l'engin de repoussage ;
- en cas de panne d'un véhicule ou d'un engin sur une VCA, le conducteur reste à proximité immédiate de celui-ci, et signale sa présence à un aéronef circulant sur la voie en croisant ses bras au-dessus de sa tête, poings fermés.

2.3. Mesures supplémentaires spécifiques au secteur fonctionnel TRA

2.3.1. Circulation dans les ZEC

Il est interdit de pénétrer dans une ZEC (active ou inactive), sauf à y justifier d'une activité.

Lorsque la ZEC est active, aucun piéton n'est admis dans celle-ci, à l'exception des personnes effectuant les opérations de placement et/ou de départ de l'aéronef.

2.3.2. Circulation à proximité des passerelles télescopiques

Lorsqu'une passerelle télescopique est en déplacement signalé par un feu clignotant et/ou un signal sonore, il est interdit :

- de gêner sa manœuvre dans la ZEC ;
- de circuler sur la ZEP.

3. Mesures applicables aux véhicules, engins et matériels

3.1. Mesures applicables pour toutes les zones situées côté piste

3.1.1. Identification des véhicules, engins et matériels

Pour les véhicules et les engins, un identifiant est apposé des deux côtés. Les dimensions de l'identifiant sont supérieures ou égales à 40 cm par 20 cm en restant proportionnées.

Les véhicules convoyés sont dispensés du port de l'identifiant.

3.1.2. Priorité aux passagers et aux véhicules de secours

Les conducteurs laissent la priorité aux passagers, aux personnels navigants circulant à pied et aux véhicules en cours d'intervention d'urgence.

3.1.3. Arrêts des véhicules et engins sur les routes de service

Sauf pour les véhicules en intervention d'urgence, l'arrêt des véhicules ou engins sur les routes de service à proximité d'une aire de stationnement aéronefs n'est autorisé que pour l'embarquement ou le débarquement des personnes ou pour le chargement ou le déchargement du matériel.

3.1.4. Utilisation des feux de route et de croisement

En conditions de faible visibilité, notamment lors de l'activation des signaux visuels indiquant la mise en œuvre des procédures de faible visibilité (LVP), et de nuit, les véhicules et engins circulent feux de croisement allumés.

L'usage des feux de route est interdit en toute circonstance, sauf lors des inspections visuelles réglementaires de l'aire de mouvement.

3.1.5. Circulation des tracteurs repousseurs

Hors opération de repoussage, les tracteurs repousseurs disposant des deux modes de déplacement, « repoussage » (roues directrices à l'arrière) et « roulage » (roues directrices à l'avant), circulent selon le mode roulage.

3.1.6. Véhicules et engins équipés de systèmes hydrauliques permettant les opérations en hauteur

Pour la protection des biens et des personnes, les véhicules et engins équipés de systèmes hydrauliques permettant les opérations en hauteur ne circulent sur les routes de service que lorsque leur système est en position basse.

En cas de panne du système en position haute, le véhicule ou engin doit être réparé sur place avant de reprendre ses déplacements. Face à une impossibilité technique d'effectuer cette réparation sur place, le véhicule ou engin peut être convoyé lors de ses déplacements.

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

3.1.7. Attelages

La longueur des attelages de remorques ou chariots à bagages n'excède ni 22 mètres, tracteurs compris, ni quatre remorques ou chariots. Les conducteurs s'assurent de la bonne liaison des chariots entre eux et la sécurisation de leur chargement par tous les moyens garantissant sa stabilité.

3.1.8. Risque de souffle et aspiration

En l'absence de barrières anti-souffle, et à l'exception des engins de dégivrage avion pendant leurs opérations de dégivrage, lorsque le(s) réacteur(s) sont en marche et/ou les feux anticollisions sont allumés, les véhicules et engins circulent à une distance d'au moins 15 mètres devant l'avion et à une distance d'au moins trois longueurs d'avion derrière l'avion. Ils tiennent compte de l'éventualité d'une augmentation soudaine du régime des moteurs, de la vitesse d'évolution de l'aéronef et des éventuels changements de direction de celui-ci.

3.1.9. Véhicules à deux roues et engins de déplacement personnel

Les véhicules de catégorie L motorisés, engins de déplacement personnels, les cycles et cycles à pédalage assistés au sens de l'article R. 311-1 du code de la route sont interdits.

Cette disposition ne s'applique pas à la circulation des cycles et cycles à pédalage assisté sur le tronçon de route de service entre le PARIF Nord-Est et le bâtiment 833 (SSI Est), ainsi qu'entre le PARIF Nord-Est et le bâtiment 830 (SNARP). Les cycles et cycles à pédalage assisté sont soumis aux mêmes règles que les autres véhicules, à l'exception de celle relative au port d'un identifiant. Le conducteur doit notamment disposer de l'autorisation de conduite appropriée.

3.2. Mesures supplémentaires communes aux secteurs fonctionnels MAN et TRA

3.2.1. Priorité aux aéronefs

Les conducteurs laissent la priorité aux aéronefs, que ce soit lors du roulage, du placement, du repoussage ou du tractage.

3.2.2. Traversée des VCA

La traversée des VCA s'effectue obligatoirement sur les cheminements établis et matérialisés à cet effet par l'exploitant d'aérodrome.

Les traversées de VCA s'effectuent en conservant une distance minimale de sécurité de deux longueurs d'avion devant et d'au moins trois longueurs d'avion derrière les avions y compris lors d'opérations de tractage durant toute la traversée de la VCA.

Les véhicules et engins circulant sur les VCA ont la priorité sur les véhicules et engins qui les traversent.

Les conducteurs n'entreprennent la traversée d'une VCA que s'ils se sont assurés au préalable que :

- ils ne seront pas bloqués à l'intérieur de la bande de VCA délimitée par les deux stops placés de part et d'autre, aux entrées de la traversée ;
- ils ne gêneront pas la manœuvre d'entrée ou de sortie d'un aéronef sur l'un des postes de stationnement situés de l'autre côté de la VCA traversée.

Sur une route de service équipée de feux d'aide à la traversée de VCA, lorsque ceux-ci sont allumés (rouge fixe), la traversée est interdite.

En cas de panne de leur véhicule ou engin, les conducteurs préviennent immédiatement l'exploitant d'aérodrome, au numéro de téléphone inscrit sur leur autorisation de conduite, puis leur employeur. Ils n'abandonnent en aucun cas leur véhicule, engin ou matériel sur la VCA ou dans sa bande.

Le conducteur tente de pousser le véhicule pour le faire sortir de la VCA et de sa bande et signale sa présence à un aéronef circulant sur la voie en croisant ses bras au-dessus de sa tête, poings fermés.

3.2.3. Circulation en dehors des routes de service

La circulation des véhicules et engins est interdite en dehors des routes de service, postes de stationnement aéronef, pistes et VCA, sauf autorisation des services de la navigation aérienne ou de l'exploitant d'aérodrome.

3.3. Mesures supplémentaires spécifiques au secteur fonctionnel MAN

3.3.1. Accès au secteur fonctionnel MAN

L'accès au secteur fonctionnel MAN est réservé aux véhicules et engins équipés conformément à la réglementation en vigueur (radiotéléphonie, géolocalisation, couleur et signalisation, etc...).

La circulation y est limitée aux strictes nécessités de service et ne se substitue pas à l'utilisation normale des routes de services et cheminements véhicules.

3.3.2. Autorisation des services de la navigation aérienne

L'accès au secteur fonctionnel MAN se fait conformément aux procédures établies par l'exploitant d'aérodrome, en concertation avec les services de la navigation aérienne.

Le conducteur du véhicule ou de l'engin est responsable des échanges radio avec les agents des services de la navigation aérienne.

Les conducteurs obtempèrent aux injonctions données par les agents des services de la navigation aérienne, et par les agents de l'exploitant d'aérodrome.

L'indicatif radio utilisé par un tracteur remorquant un aéronef est l'immatriculation de ce dernier. Hors tractage, l'indicatif d'appel du tracteur permet d'identifier la société exploitante.

3.3.3. Respect de la signalétique aéronautique

Le respect de la signalisation aéronautique est obligatoire, sauf indication particulière donnée par les services de la navigation aérienne ou exception ayant fait l'objet d'un accord avec les services de la navigation aérienne, notamment pour les cas d'intervention d'urgence. En particulier, les barres d'entrée interdite et barres d'arrêt allumées, les feux d'aide à la traversée sur les routes de services aux abords d'une traversée de VCA et les panneaux aéronautiques d'obligation doivent être strictement respectés.

3.3.4. Stationnement et arrêt

Le stationnement est interdit sur le secteur fonctionnel MAN, à l'exception des zones matérialisées à cet effet. L'arrêt est autorisé à condition que le véhicule ou l'engin puisse repartir immédiatement, sur injonction du contrôle.

En cas de panne empêchant le véhicule ou l'engin de repartir, le conducteur informe immédiatement les services de la navigation aérienne sur la fréquence utilisée pour le contrôle des aéronefs pour la zone concernée, ainsi que l'exploitant d'aérodrome sur la fréquence radio appropriée.

3.3.5. Déplacement des tracteurs avions

Tout déplacement d'avion, par un tracteur avion, depuis ou vers un point de stationnement est soumis à une autorisation en temps réel des services de la navigation aérienne ainsi qu'à un accord du gestionnaire des postes de stationnement avion.

Le conducteur du tracteur doit établir le contact radio bilatéral avec les services de la navigation aérienne.

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

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

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.

Le conducteur est responsable des échanges radio avec les services de la navigation aérienne.

A l'issue d'un repoussage, les tracteurs sont autorisés à rejoindre de manière autonome sans contact radio l'aire de stationnement par le plus court chemin.

3.4. Mesures supplémentaires spécifiques au secteur fonctionnel TRA

3.4.1. Sécurisation des véhicules, engins, matériels

S'ils ne sont pas en déplacement, les véhicules, engins et matériels sont immobilisés (freins serrés, calés et béquillés s'il y a lieu) et les moteurs arrêtés si leur fonctionnement ne se justifie pas.

En particulier les escaliers et les échelles sont verrouillés ou immobilisés et les chariots immobilisés ou attelés.

3.4.2. Gyrophares et feux à éclats

L'usage du gyrophaire et des feux à éclats est interdit dans le secteur fonctionnel TRA.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux véhicules autorisés à évoluer dans le secteur fonctionnel MAN ;
- aux véhicules des services compétents de l'État en intervention d'urgence ;
- aux engins de repoussage et aux tracteurs d'avions ;
- aux véhicules et engins équipés de systèmes élévateurs permettant les opérations en hauteur et devant faire usage de dispositifs d'alerte lumineux pour assurer la sécurité des personnes exposées, lors des opérations de levage et de descente de ces systèmes ;
- aux véhicules et engins du service hivernal ;
- aux passerelles télescopiques en déplacement.

3.4.3. Circulation en marche arrière

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 la personne qui effectue cette manœuvre dispose de conditions de visibilité suffisantes.

3.4.4. Circulation dans les ZEC

Lorsque la ZEC est active, aucun véhicule, engin ou matériel n'est admis dans celle-ci sauf les engins et matériels suivants, lorsque nécessaire :

- l'engin de repoussage ou de tractage de l'avion ;
- le groupe électrogène de parc (GPU) ;
- le groupe de démarrage à air (ASU) ;
- le convertisseur 50/400 Hz ;

- le groupe air préconditionné (PCA).

Lorsque le poste de stationnement est occupé par un aéronef calé, moteurs à l'arrêt et feux anticollisions éteints, aucun véhicule, engin ou matériel n'est admis dans la ZEC sauf les véhicules, engins et matériels réalisant :

- des opérations d'assistance en escale au bénéfice de l'aéronef occupant le poste de stationnement ;
- des opérations d'assistance en escale au bénéfice de l'aéronef occupant le poste de stationnement adjacent, s'il s'agit du seul moyen d'accès possible et à condition qu'ils ne pénètrent pas dans le PSC de l'aéronef ;
- des opérations de contrôle, de surveillance, de service hivernal, ou de secours.

Les véhicules et engins vérifient le bon fonctionnement de leur système de freinage avant de pénétrer dans la ZEC.

Lorsque le poste de stationnement est libre, aucun véhicule, engin ou matériel n'est admis dans la ZEC (inactive), sauf les véhicules et engins réalisant :

- des opérations d'assistance en escale au bénéfice de l'aéronef occupant le poste de stationnement adjacent, s'il s'agit du seul moyen d'accès possible ;
- des opérations de contrôle, de surveillance, d'entretien du poste avion ou des opérations de service hivernal.

Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules ou engins qui circulent sur les routes de service matérialisées dans la ZEC et sur les couloirs hors gabarits qui longent l'arrière du poste (cf. 3.4.5).

Les véhicules autorisés à circuler sur le secteur MAN et qui se mettraient en sécurité (hors servitudes) sur un poste avion libre, derrière la ligne de sécurité, afin de laisser la priorité à un aéronef circulant sur un taxiway adjacent, sont également admis dans la ZEC lorsque le poste de stationnement est libre.

Il est interdit de circuler ou de s'arrêter sur les emplacements des bouches de l'oléo-réseau. Il est interdit de s'arrêter dans l'axe de dégagement du véhicule avitailleur ou du véhicule chargé de la reprise du carburant, ou de bloquer cet axe d'une quelconque manière.

Les conducteurs de véhicules et engins sortant de la ZEC pour rejoindre une route de service ou une VCA, n'ont pas la priorité. Ils doivent obligatoirement marquer un temps d'arrêt avant de quitter la limite de la ZEC. Ces règles ne s'appliquent pas aux véhicules d'urgence, ni aux véhicules avitailleurs ou chargés de la reprise de carburant en situation d'évacuation d'urgence.

3.4.5. Circulation sur les routes de service à proximité des aires de stationnement aéronefs et les couloirs hors gabarits d'aires de trafic inclus dans les ZEC

Lorsque le poste de stationnement est occupé par un aéronef calé, moteurs à l'arrêt et feux anticollisions éteints ou lorsque le poste de stationnement est libre, la circulation sur les routes de service et sur les couloirs hors gabarits qui longent l'arrière du poste est autorisée.

3.4.6. Stationnement dans les ZEC

Lorsque le poste de stationnement est occupé par un aéronef calé, moteurs à l'arrêt et feux anticollisions éteints, le stationnement des véhicules et des engins et le stockage des matériels sont interdits dans la ZEC, sauf pour ceux qui sont indispensables aux opérations d'assistance en escale au bénéfice de l'aéronef occupant le poste de stationnement.

Lorsque le poste de stationnement est libre, le stationnement des véhicules et des engins et le stockage des matériels sont interdits dans la ZEC.

3.4.7. Stationnement et circulation dans les PSC

Le stationnement des véhicules et des engins et le stockage des matériels sont interdits dans les PSC, sauf pour ceux qui sont indispensables aux opérations d'assistance en escale et nécessitent un contact direct avec l'aéronef.

Dans le PSC, les girations à proximité immédiate de l'avion s'effectuent au pas, dans le sens des aiguilles d'une montre (sens horaire).

3.4.8. Circulation dans les couloirs hors gabarit d'aires de trafic

L'accès aux couloirs hors gabarit d'aires de trafic est interdit sauf aux véhicules, engins et matériels dont les dimensions dépassent une hauteur de 2,5 m ou une largeur de 2,55 m.

Les conducteurs circulant dans un couloir hors gabarit d'aires de trafic n'ont pas la priorité sur les aéronefs, les véhicules, engins, matériels et piétons circulant sur les cheminements véhicules ou intervenant sur les ZEC traversés. Ils doivent obligatoirement marquer un temps d'arrêt avant de quitter le couloir.

3.4.9. Stationnement dans les couloirs hors gabarits d'aires de trafic

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

3.4.10. Circulation lors de l'arrivée et du départ d'un aéronef

Lors des opérations de placement des aéronefs, les conducteurs des véhicules et engins circulant aux abords du poste laissent la priorité au placeur, pendant toute la durée de son déplacement et de son guidage, notamment lorsque le placeur traverse un cheminement véhicules.

Les conducteurs de véhicules ou d'engins ne peuvent en aucun cas circuler entre le placeur et l'aéronef durant une opération de placement.

Les conducteurs des véhicules et engins se conforment aux instructions des personnels chargés du placement ou du départ des aéronefs, et notamment des vigies mentionnées à l'article 4.3.

3.4.11. Passerelles télescopiques

Il est interdit de gêner la manœuvre des passerelles télescopiques affectées à l'embarquement et au débarquement des passagers lorsqu'elles sont en déplacement signalé par un feu clignotant ou un signal sonore.

Le stationnement des véhicules et des engins et le stockage des matériels est interdit :

- en ZEP ;
- dans une ZEC, sous les passerelles télescopiques.

La circulation des véhicules et des engins est interdite sous les passerelles télescopiques, en dehors des cheminements véhicules matérialisés.

4. Mesures de sauvegarde des biens et des personnes

4.1. Maintien en bon état d'exploitation de la zone côté piste

4.1.1. Propreté du secteur fonctionnel MAN

Toute personne constatant une dégradation de la propreté des pistes ou des VCA ouvertes au trafic informe immédiatement l'exploitant d'aérodrome ou les services de la navigation aérienne.

Les opérations de nettoyage et de remise en état des infrastructures sont facturées par l'exploitant d'aérodrome au tiers responsable des objets abandonnés ou des débris laissés sur le secteur fonctionnel MAN.

4.1.2. Propreté des postes de stationnement

Les postes de stationnement sont maintenus en bon état de propreté.

L'exploitant d'aéronef ou son représentant désigné s'assure, avant et après chaque mouvement de ses aéronefs, que rien n'a été laissé, même fortuitement, sur les postes qu'il libère ou qu'il va occuper.

Dans le cas où il lui serait impossible de nettoyer le poste de stationnement dans les plus brefs délais, ou en cas de dispersion sur le secteur fonctionnel MAN, l'exploitant d'aéronef ou son représentant désigné informe immédiatement l'exploitant d'aérodrome. Celui-ci prend les dispositions pour que les infrastructures soient remises en service. Dans ce cas, les opérations de remise en état sont facturées par l'exploitant d'aérodrome à l'exploitant de l'aéronef responsable de l'altération du bon état de propreté ou d'ordre constatée sur le poste de stationnement concerné.

L'exploitant d'aérodrome installe des réceptacles pour les déchets et ordures.

4.1.3. Zones à usage privatif

Les occupants des zones à usage privatif en zone côté piste doivent maintenir ces zones en bon état de propreté, de façon à ne pas mettre en péril la sécurité des personnes, véhicules, engins et des aéronefs.

4.1.4. Prévention des débris d'objets intrus (FOD)

L'abandon de tout objet est interdit sur l'aire de mouvement.

Toute personne constatant la présence sur l'aire de mouvement d'un objet susceptible d'être une pièce d'aéronef informe immédiatement l'exploitant d'aérodrome ou les services de la navigation aérienne.

4.1.5. Sacs de ballast et cales

Les sacs de ballast et cales doivent être stockés dans les emplacements prévus à cet effet, et utilisés uniquement en fonction des besoins.

4.1.6. Utilisation et rangement des conteneurs ou autres matériels

Il est interdit de laisser des conteneurs ou autres matériels non arrimés directement sur le sol, y compris dans les zones de rangement.

Les entreprises stockent les conteneurs ou autres matériels qu'elles exploitent aux emplacements prévus à cet effet. Elles s'assurent que leurs conteneurs et autres matériels sont en permanence correctement arrimés.

A tout instant, l'utilisateur est désigné responsable de la mise en œuvre des consignes relatives à l'utilisation et au rangement des conteneurs ou autres matériels. A défaut, le propriétaire est réputé responsable.

4.1.7. Films plastiques et bâches de protection

Les films plastiques et les bâches de protection sont marqués d'un identifiant correspondant au nom, à la raison sociale ou à la marque commerciale de l'entreprise utilisatrice.

Les films plastiques et les bâches utilisés pour la protection des bagages ou du fret sont conçus pour ne pas se déchirer et rester solidaires des engins et matériels de transport.

L'entreprise utilisatrice récupère les films plastiques, bâches de protection et autres débris et les jette dans les réceptacles appropriés.

4.2. Mauvaises conditions météorologiques

L'exploitant d'aérodrome définit les modalités appropriées permettant d'informer, en temps réel, les usagers de la plate-forme de l'application des dispositions spécifiques aux mauvaises conditions météorologiques listées dans le présent article.

4.2.1. Conditions de faible visibilité

En cas de conditions de faible visibilité, signalées par l'exploitant d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs, les services de la navigation aérienne, les prestataires d'assistance en escale et toutes les entreprises intervenant en zone côté piste respectent les consignes d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome.

Les conducteurs et les piétons limitent leurs déplacements aux strictes nécessités de service sur le secteur fonctionnel TRA.

Les conducteurs limitent leurs déplacements aux strictes nécessités opérationnelles et interventions sur le secteur fonctionnel MAN.

La traversée d'une VCA est interdite dans le cas où le piéton ne distingue pas son point de destination.

4.2.2. Situations de vents forts

L'exploitant d'aérodrome détermine dans ses consignes d'exploitation les seuils à partir desquels les mesures liées aux vents forts s'appliquent.

En cas de prévision de vents forts annoncée par l'exploitant d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs, les prestataires d'assistance en escale et toutes les entreprises intervenant en zone côté piste s'assurent que :

- au regard des limites fixées par les constructeurs des véhicules, engins et matériels, leur utilisation ne constitue pas un risque pour la sécurité des biens et des personnes ;
- les véhicules, engins et matériels concernés sont dégagés des ZEC ;
- les conteneurs sont arrimés, les butées des quais des porte-conteneurs et porte-palettes sont enclenchées, tout objet pouvant présenter un risque est correctement fixé ou dégagé.

4.3. Arrivée et départ des aéronefs des postes de stationnement

4.3.1. Mesures communes aux arrivées et aux départs

Un représentant de l'exploitant d'aéronef, au sol, responsable de la manœuvre de l'aéronef est obligatoire. Il s'assure que la zone concernée par la manœuvre de l'aéronef (poste concerné, postes voisins et en vis-à-vis) est dégagée. Il prend 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 prescrit l'arrêt immédiat de l'aéronef ou des moteurs.

Sur les postes de stationnement où des cheminements de véhicules (dont couloirs hors gabarit) sur les aires de trafic se trouvent sur la trajectoire des aéronefs sortant d'un poste de stationnement, la présence d'agents vigie est obligatoire afin de sécuriser l'évolution de l'aéronef.

Leur rôle est de s'assurer que la trajectoire de l'aéronef est libre de tout obstacle (avion, véhicule, piéton...) quelles que soient les conditions météorologiques, et d'indiquer à l'agent responsable des opérations de repoussage ou de tractage que la zone est dégagée avant tout mouvement. À tout moment, pendant le repoussage ou le tractage, si les vigies ont des doutes ou perçoivent un danger imminent, elles doivent le signaler à l'agent responsable des opérations de repoussage ou de tractage.

Ces vigies sont positionnées comme prescrit dans les consignes d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome.

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.

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

4.3.2. Mesures spécifiques aux départs

Toute opération de repoussage d'aéronef 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 avec démarrage des moteurs, 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.

4.4. Opération des passerelles télescopiques

Les consignes d'exploitation spécifiques aux passerelles télescopiques sont fixées par l'exploitant d'aérodrome. Les conducteurs des passerelles sont tenus de s'y conformer.

4.5. Avitaillement des aéronefs et reprise de carburant

4.5.1. Dégagement des véhicules destinés à l'avitaillement ou à la reprise de carburant

Les véhicules devant avitailler un aéronef ou réaliser une reprise de carburant sont toujours disposés de façon à pouvoir évacuer la zone rapidement. Ces véhicules ne pénètrent pas dans la ZEC si cette condition ne peut être respectée.

Les conducteurs de ces véhicules veillent à ce qu'un axe de dégagement soit accessible en permanence.

4.5.2. Accès au PSI

Aucun véhicule, engin ou matériel ne peut accéder à la zone particulièrement dangereuse du périmètre de sécurité incendie à l'exception, en cas de stricte nécessité, de ceux présentant les garanties de sécurité prescrites par le décret n° 78-779 du 17 juillet 1978 portant règlement sur le matériel électrique utilisable en atmosphère explosive et ses textes d'application, 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.

4.5.3. Utilisation des générateurs électriques de parc (GPU)

Les GPU sont mis à l'arrêt pendant les opérations d'avitaillement ou de reprise de carburant, sauf si l'une des conditions suivantes est remplie :

- le GPU est placé à l'extérieur du PSI ;
- le matériel électrique équipant le GPU est d'un type utilisable dans les atmosphères explosives, conformément à la réglementation en vigueur.

4.6. Ravitaillement en carburant des véhicules et engins

Le ravitaillement en carburant des véhicules et engins n'est autorisé qu'aux stations fixes prévues à cet effet par l'exploitant d'aérodrome. 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 routes de service ;
- à plus de 15 mètres des terminaux et des pré-passerelles, ainsi que de tout bâtiment normalement occupé par du personnel.

4.7. Balisage des avions

Après l'arrivée de l'aéronef sur son poste de stationnement, dès que la ZEC n'est plus active, l'exploitant d'aéronef, ou la société d'assistance travaillant pour son compte, dispose des cônes lestés de signalisation à la verticale des bouts d'ailes de l'avion. L'installation de cônes supplémentaires pourra être imposée par l'exploitant d'aérodrome et définie dans ses consignes d'exploitation.

Ces cônes sont maintenus en place tout le temps d'escale.

Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de vents forts.

5. Prescriptions sanitaires et environnementales

5.1. Dégivrage et antigivrage des aéronefs sur les postes de stationnement

Afin de mettre en place les procédures de protection contre les pollutions des eaux pluviales, les quantités, le type de produit de dégivrage utilisé, leur taux de dilution sont communiqués à l'exploitant d'aérodrome.

Toute opération d'antigivrage ou de dégivrage fait l'objet d'une information préalable à l'exploitant d'aérodrome par l'exploitant d'aéronef ou la société chargée de cette opération.

6. Sanctions administratives et pénales

6.1. Constatation des manquements et des infractions

Les personnes habilitées à constater les infractions et manquements aux dispositions de la présente décision sont celles mentionnées par les dispositions du code des transports. Ces constatations sont transmises à l'autorité compétente.

6.2. Sanctions

Les sanctions administratives applicables aux manquements à la présente décision, notamment leurs montants maximums à l'encontre des personnes physiques ou morales, la procédure de notification des amendes et des suspensions, ainsi que les sanctions pénales applicables le cas échéant, sont celles prévues par le code des transports.

7. Acronymes et sigles utilisés

ASU : Air Starter Unit, groupe de démarrage à air

FOD : Foreign Object Debris, débris d'objets intrus

GPU : Ground Power Unit, groupe électrogène

LVP : Low Visibility Procedures, procédures d'exploitation par faible visibilité

PSC : Périmètre de Sécurité Collision

PSI : Périmètre de Sécurité Incendie

SSLIA : Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs

VCA : Voie de Circulation Avion

ZEC : Zone d'évolution contrôlée

ZEP : Zone d'évolution de passerelle télescopique

ZPD : Zone particulièrement dangereuse