

AMP

Aéroport Marseille Provence

BP 7

13727 Marignane Cedex - France

CAHIER **D**ES **C**ONSIGNES **G**ENERALES
D'**I**NTervention
(C.C.G.I.)
SUR
L'**A**EROPORT **M**ARSEILLE **P**ROVENCE



Révision	Date	Objet de la révision	Fait par
0	17 mars 2014	Création du document	ADD
1	27 mai 2014	Changement logo	ADD
2	05 janvier 2015	Mise à jour du document	ADD
3	05 janvier 2016	Mise à jour du document	ADD
4	09 janvier 2017	Mise à jour du document et changement logo	ADD
5	28 décembre 2017	Mise à jour du document	ADD
6	28 décembre 2018	Mise à jour du document	ADD

Table des matières

1 - OBJET	4
2 - PRINCIPES GENERAUX	4
2 - 1 - Intervention de l'Entreprise Extérieure	4
2 - 2 - Définition des zones Aéroportuaires	5
2 - 3 - Principe d'utilisation du document CCGI	5
3 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE	6
3 - 1 - Préambule à la Sécurité	6
3 - 2 - Politique Sécurité	6
3 - 3 - Responsabilités des Intervenants Extérieurs	7
3 - 4 - Consignes Générales de Sécurité	7
3 - 4 - 1 - Documents de référence	7
3 - 4 - 2 - Protection collective	8
3 - 4 - 3 - Protection Individuelle	9
3 - 4 - 4 - Travail en Hauteur	10
3 - 4 - 5 - Hygiène	11
3 - 4 - 6 - Produits Chimiques et Dangereux	11
3 - 4 - 7 - Risque Electrique	12
3 - 4 - 8 - Radioprotection	13
3 - 4 - 9 - Risque Amiante et HAP	13
3 - 4 - 10 - Prévention du Risque Incendie, Secours et Infirmier	14
3 - 4 - 11 - Livraison de Matériel et Matériaux	15
3 - 4 - 12 - Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux (DICT)	15
3 - 4 - 13 - Travailleur isolé	15
3 - 5 - Prescriptions particulières de sécurité	16
3 - 5 - 1 - Intervention en Toiture	16
3 - 5 - 2 - Utilisation du domaine Routier et Intervention sur les Voiries	16
3 - 5 - 3 - Intervention dans les locaux de Traitement des Bagages de Soute	17
3 - 5 - 4 - Intervention dans les Aéroports	18
3 - 5 - 5 - Intervention sur, dans et aux abords de l'Etang de Vaine	18
3 - 5 - 6 - Intervention sur l'aire de mouvement	18
3 - 5 - 7 - Grutages/Levages	19
3 - 5 - 8 - Drones	20
4 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE AEROPORTUAIRE	20
4 - 1 - Exigence réglementaire	20
4 - 2 - Formation à la sécurité aéroportuaire	20
4 - 3 - Politique de Sécurité Aéroportuaire de l'AMP	21
4 - 4 - Changements et évaluations d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire (EISA)	21
4 - 5 - Evènements impactant la Sécurité Aéroportuaire	22
4 - 5 - 1 - Notification d'un évènement	22
4 - 5 - 2 - Participation à l'analyse des évènements	23
5 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SÛRETE	23
5 - 1 - Conditions d'Accès et de Circulation en ZSAR	23
5 - 1 - 1 - Titres de circulation	23
5 - 1 - 2 - Laissez passer véhicules	24
5 - 2 - Formalités à effectuer pour l'obtention des Titres de Circulation et Laissez-passer Véhicules	24
5 - 2 - 1 - Obtention des titres de circulation	24
5 - 2 - 2 - Formation à la sécurité aéroportuaire	25
5 - 2 - 3 - Obtention des laissez-passer véhicules	25
5 - 3 - Circulation en ZSAR	25
5 - 4 - Règles d'Utilisation du Titre de Circulation	26
5 - 4 - 1 - Obligations des accompagnateurs de titulaire de titre de circulation « accompagné »	26
5 - 4 - 2 - Obligations du titulaire d'un titre de circulation « accompagné »	26
5 - 5 - Utilisation des Accès Contrôlés par les Entreprises Extérieures	26
5 - 5 - 1 - Rappel de la réglementation applicable	27
5 - 5 - 2 - Procédure d'utilisation des accès contrôlés par les Entreprises Extérieures	27
5 - 6 - Introduction de marchandise en ZSAR	28
6 - PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES	29
6 - 1 - Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)	29
6 - 2 - Déchets	29
6 - 2 - 1 - Responsabilités et suivi	29
6 - 2 - 2 - Déchets non-dangereux	30

6 - 2 - 3 - Déchets dangereux	30
6 - 2 - 4 - Gestion des déchets en zone réservée	31
6 - 3 - Consommation eau et énergie	31
7 - CONTROLES, AUDITS, SANCTIONS, MANQUEMENTS	32
7 - 1 - Contrôle et Audits.....	32
7 - 2 - Sanctions	32
7 - 3 - Manquements	32
8 - DIVERS.....	35
9 - CONTACTS AEROPORT MARSEILLE PROVENCE	35
10 - VISA DE L'ENTREPRISE EXTERIEURE	35
11 - LEXIQUE	36

1 - OBJET

Les Consignes Générales d'Intervention ont pour objet de faire connaître aux Entreprises Extérieures (ci-après dénommée EE) les dispositions qui sont rendues obligatoires lors des interventions de toutes natures réalisées sur le site de la Société Aéroportuaire Aéroport Marseille Provence (ci-après dénommé AMP ou le Maître d'Ouvrage).

La dénomination d'Entreprises Extérieures désigne aussi bien les fournisseurs, les entreprises de travaux, de maintenance, de service (nettoyage, sûreté, sécurité ...), de prestations intellectuelles (Maîtrise d'Œuvre, Ingénierie, Bureau d'Etudes, Bureaux de Contrôle, géomètre, etc), les entreprises de mise à disposition d'engins de chantier (pelle mécanique, grue, etc ...) avec ou sans personnel.

2 - PRINCIPES GENERAUX

2 - 1 - Intervention de l'Entreprise Extérieure

L'Entreprise Extérieure qui intervient pour le compte d'AMP dans l'enceinte de l'Aéroport Marseille Provence doit avoir obtenu préalablement à la réalisation de sa prestation une autorisation de la part du représentant d'AMP.

L'Aéroport Marseille Provence fait l'objet d'une exploitation continue 365 jours par an, 24h sur 24h, il accueille du Public. Son accès est réglementé. Ses installations sont assujetties à des classements ERP, code du travail, code de l'environnement (ICPE ...), etc.

Les interventions ayant un impact sur la sécurité aéroportuaire font l'objet de dispositions particulières en référence à la certification de l'Aérodrome et au Système de Gestion de la Sécurité (SGS).

A ce titre toute intervention de l'EE est soumise à des contraintes et exigences relatives à :

- La Sûreté et la Sécurité Aéroportuaire.
- L'Exploitation, la continuité d'Exploitation, l'Accès aux Installations.
- L'Hygiène et la Sécurité des personnes.
- L'Environnement.
- L'Intervention et la circulation sur les aires de mouvement des avions.
- Des Servitudes Radio Electriques et/ou de Dégagement aéronautiques.
- Des aires critiques et sensibles des matériels de Radio NAVigation situés sur l'aire de mouvement

L'Entreprise Extérieure doit en conséquence, proposer, mettre en œuvre, communiquer et faire respecter par son personnel, ses sous-traitants ou tout autre intervenant quelle que soit sa qualité (prestataire de location, grutiers par exemple, etc...) les mesures nécessaires et adaptées pour ne pas nuire au bon fonctionnement des activités du site aéroportuaire, ceci en fonction de la situation de ses interventions, en proportion avec le risque et l'environnement en tenant compte notamment des lieux, espaces publics, commerces, espaces privatifs ou techniques, voiries automobiles, aires avions (aire de mouvement), accès réglementé ou pas, de la proximité des piétons, des véhicules, des aéronefs, de l'impact sur l'environnement.

Cependant, ce document n'établit pas de manière exhaustive les différentes obligations en matière de bon ordre, de sûreté, de sécurité et de salubrité qui s'imposent au personnel de l'Entreprise Extérieure. Pour connaître le contenu intégral des obligations réglementaires du prestataire, ce dernier se reportera à l'arrêté préfectoral (13-2016-12-16-001 du 16/12/2016 version en vigueur au 09/01/2017) relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome

de Marseille-Provence, et consultable au bureau d'information du Terminal 1 hall A et au PCPA ainsi que sur l'Extranet de l'AMP.

Le Maître d'Ouvrage peut faire interrompre les travaux ou interventions s'ils les jugent dangereux ou perturbants pour l'exploitation.

2 - 2 - Définition des zones Aéroportuaires

Le site aéroportuaire est composé de deux zones principales :

1 – la **Zone Côté Ville** appelée ZCV

2 – la **Zone de Sûreté à Accès Réglementé** appelée ZSAR, dont l'accès est soumis à autorisation préalable, port d'un badge pour les personnels et les véhicules, formation préalable Sûreté, Inspection Filtrage.

2 - 3 - Principe d'utilisation du document CCGI

Vous intervenez	Vous êtes soumis aux Prescriptions relatives au(x) paragraphe(s) :					
↓	3 - La sécurité	3 – 5 – 7 - Grutages/ Levages	3-5-8 –Drones	4 - La Sécurité Aéroportuaire	5 - La Sûreté	6 - L'Environnement
En Zone Côté Ville	X	X	X	En partie	En partie	X
En Zone de Sûreté à Accès Réglementé	X	X	X	X	X	X

Les paragraphes 3 - et 6 - sont de fait, applicables, quelle que soit la zone d'intervention.

Le paragraphe 3 – 5 – 7 - s'applique quel que soit la zone d'intervention située dans l'emprise de l'aéroport (concession).

Le paragraphe 3 – 5 - 8 – s'applique quel que soit la zone d'intervention située dans l'emprise de l'aéroport (concession).

Le CCGI ne se substitue en rien à la réglementation nationale qui concerne les grutages sur et aux abords d'un aérodrome.

3 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE

3 - 1 - Préambule à la Sécurité

Ce document est un Cahier des Consignes Générales d'Intervention et ne remplace pas :

- les dispositions du code du travail, du code de l'environnement
- les circulaires ministérielles,
- les recommandations (CARSAT, INRS ...),
- le Plan de Prévention,
- le PGC (Plan Général de Coordination) dans le cadre d'une mission CSPS (Coordination de la Sécurité et Protection de la Santé),
- le PPSPS (Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé),
- les autorisations diverses (demande d'avis de grutage, polices de roulage, démarches relatives aux aéronefs sans pilote à bord...)
- etc.

Dans tous les cas, les entreprises intervenantes s'engagent à respecter les réglementations en vigueur ou à paraître, relatives à :

- la sécurité au travail,
- l'hygiène,
- la santé des travailleurs
- l'environnement
- la sécurité aéroportuaire
- etc.

3 - 2 - Politique Sécurité

L'activité d'exploitant de l'Aéroport Marseille Provence impose la maîtrise des risques pour tous nos clients, nos partenaires sur la plateforme et pour tous les salariés de l'AMP.

Chaque salarié et intervenant sur l'AMP doit connaître et respecter strictement les règles applicables en matière de santé et de sécurité du travail et en particulier celles reprises dans ces Consignes Générales d'Intervention (Hygiène & Sécurité).

La Direction de l'Aéroport Marseille Provence s'est engagée dans une démarche sécurité impliquant tout le personnel avec les objectifs suivants :

- garantir la conformité réglementaire,
- intégrer la sécurité dans le management de l'Aéroport et responsabiliser les acteurs,
- garantir le niveau de compétence sécurité,
- maîtriser l'intervention des entreprises extérieures et surveiller les risques induits.

C'est par la participation de tous les salariés et les intervenants extérieurs que ces objectifs seront atteints.

L'implication de tous et la prise en compte constante des règles de sécurité dans la réalisation de toutes nos tâches réalisées quotidiennement seront la base de la démonstration du respect de cet engagement sécurité.

Afin de répondre à sa démarche d'amélioration continue en matière de sécurité, le Service Sécurité devra être informé de tout incident ou situation dangereuse.

Tout accident de travail ayant eu lieu sur la plateforme devra faire l'objet d'une analyse détaillée (arbre des causes, 5M, ishikawa, itamami, Hazop, AMDEC) afin d'identifier les causes fondamentales de l'accident. Cette analyse pourra se faire, si le besoin se fait sentir, avec l'aide du service sécurité de

L'AMP dans la mesure où l'accident relève de la co-activité. Cette disposition s'applique également à l'ensemble des sous-traitants de l'EE.

L'EE à l'obligation de réaliser sur le site, des causeries sécurité. Un planning avec les sujets abordés sera diffusé pour la durée de l'opération. Ces causeries s'ajoutent à la transmission des consignes et des mesures de sécurité en début de chantier. Ces causeries peuvent se faire en partenariat avec le service sécurité de l'AMP selon les thèmes abordés. Lorsque les travaux s'effectuent en ZCP, les causeries doivent inclure les aspects sécurité aéroportuaire.

De plus, l'AMP est membre de l'Association MASE Méditerranée dans le collège des Entreprises Utilisatrices.

3 - 3 - Responsabilités des Intervenants Extérieurs

L'Entreprise Extérieure doit transmettre à son personnel, à ses sous-traitants, fournisseurs et tout prestataire, les instructions du présent document et s'assurer que les instructions de sécurité soient appliquées pendant toute la durée de l'intervention.

La réalisation des travaux présentant des risques spécifiques (application de substances toxique, terrassement, découpe par engin mécanique, démolition, levage, etc.) doit être signalée au Maître d'Ouvrage et traitée dans le cadre du Plan Général de Coordination ou du Plan de Prévention.

Des dispositions telles que le décalage des travaux, des interventions échelonnées, des restrictions de levage sont à envisager pour prévenir les risques d'interférence des tâches et incidence sur l'exploitation normale de la plateforme.

La carte d'identification professionnelle BTP est obligatoire pour tous les salariés des entreprises extérieures concernées intervenants sur l'AMP, à défaut, la personne est exclu immédiatement du chantier.

3 - 4 - Consignes Générales de Sécurité

3 - 4 - 1 - Documents de référence

3 - 4 - 1 - 1 - Plan de Prévention

Toute intervention (travaux, maintenance, service ...) sur l'Aéroport Marseille Provence doit faire l'objet obligatoirement de l'élaboration d'un plan de prévention, même si la durée est inférieure à 400 heures et les travaux n'étant pas considérés comme dangereux (liste en application de l'article R4512-7 du code du travail).

Le document Plan de Prévention est rédigé avant le début des travaux avec le Service Sécurité et le Chargé d'Affaire (représentant du Maître d'Ouvrage), un exemplaire du PP doit être en permanence sur le lieu d'intervention.

Pour les PP dont la validité est de 1 an, le document est renouvelé chaque année à la date anniversaire.

La personne désignée pour représenter l'Entreprise Extérieure lors de l'inspection commune (la Visite d'Inspection Commune est obligatoire au préalable de l'intervention et avant la rédaction du PP) est habilitée à prendre des décisions (et notamment pour la signature du PP) qui engagent l'entreprise. Lorsqu'elle a sous-traité une partie des travaux, l'entreprise convoque les sous-traitants déjà identifiés à l'inspection commune. L'EE déclare systématiquement tout changement de responsable de l'opération.

3 - 4 - 1 - 2 - Autorisation d'Intervention

L'Autorisation d'Intervention est un complément indispensable au plan de prévention annuel. Ce document permet une évaluation des risques en identifiant exactement le type d'intervention (non connu au moment de la rédaction du Plan de Prévention annuel). Il est rédigé par le Service Sécurité et l'Entreprise Extérieure.

Elle est obligatoire dès lors que l'intervention n'est pas expressément prévue au Plan de Prévention, et fera alors office d'avenant au PP pour l'opération décrite

3 - 4 - 1 - 3 - Coordination SPS

Conformément au code du travail, tous travaux de bâtiment et de génie civil clos et indépendants font l'objet d'une Coordination Sécurité et Protection de la Santé assurée par un coordinateur SPS nommé par le Maître d'Ouvrage

Le Plan Général de Coordination (PGCSPS) pour la Sécurité et la Protection de la Santé est joint à l'appel d'offre pour les chantiers de catégories 1 et 2.

Le Coordonnateur SPS procède avec chaque entrepreneur (mandataire, cotraitant ou sous-traitant...) à une inspection commune préalable des lieux où seront exécutés les travaux. Cette visite se déroule préalablement à l'intervention de l'Entreprise Extérieure et avant remise de son PPS (Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé). Toute entreprise manquant la Visite d'Inspection Commune ne sera pas autorisée à travailler.

Pour l'organisation de l'inspection commune préalable, chaque entrepreneur prend rendez-vous avec le Coordonnateur SPS au moins 10 jours avant le début de son intervention.

Pour les opérations de catégorie 1 un Collège Interentreprises de Sécurité, de Santé et des Conditions de Travail (CISSCT) est constitué. **Toutes** les entreprises intervenantes sur l'opération sont tenues d'y participer (un représentant des salariés sera obligatoirement présent).

3 - 4 - 1 - 4 - Protocole de Sécurité (Chargement / Déchargement)

Ce Protocole est établi en accord avec l'arrêté du 26 avril 1996, pris en application des articles R.4515-1 à R.4515-11 du code du travail et portant adaptation de certaines règles de sécurité applicables aux opérations de chargement et de déchargement effectuées par une Entreprise Extérieure.

3 - 4 - 2 - Protection collective

Lorsque les risques ne peuvent être éliminés à la source, des protections collectives sont nécessaires. Elles permettent de protéger le personnel ou de limiter les conséquences par éloignement, par obstacle, par atténuation d'une nuisance (bruit, vibration, pollution...). Elles sont à envisager avant toute protection individuelle.

3 - 4 - 2 - 1 - Clôture et signalisation

L'Entreprise Extérieure doit rendre clos et indépendant la zone de travail pour éviter tous risques de coactivité avec les personnes ne participant pas à l'opération (passagers, personnels de l'Entreprise Utilisatrice, autres entreprises intervenantes et partenaires ...).

La fourniture, la mise en place, le déplacement éventuel, le maintien en place et en état pendant toute la durée de l'intervention, et l'enlèvement en fin d'intervention, de tous les dispositifs de balisage et de sécurité sont à la charge de l'Entreprise Extérieure. A l'intérieur des bâtiments les clôtures seront de type panneaux mélaminés de hauteur minimum 2 m suivant le type d'intervention (la barrière HERAS est interdite dans les bâtiments sauf accord de l'AMP). A l'extérieur le dispositif sera de type

barrière HERAS et/ou barrière de chantier métallique de couleurs blanc/rouge avec système retro réfléchissant, etc. Dans tous les cas, le type de barrière sera proposé par l'entreprise et validé par l'AMP.

L'EE s'assure de mettre en place un balisage de chantier adapté et résistant au vent fort pouvant survenir sur l'aéroport (plateforme exposée au mistral régulièrement / zone de chantier à proximité des aéronefs). Les cônes de signalisation de chantier sur l'aire de mouvement sont obligatoirement de type "big foot" de hauteur minimum 1 mètre, d'un poids minimum de 9 kg. De couleur orange avec des bandes de couleurs grises rétro réfléchissantes.

Un simple équipement de type "rubalise" ou "tensaguide" n'est pas considéré comme une clôture ou une barrière de chantier, il est utilisé le cas échéant seulement pour améliorer la signalisation. La rubalise est interdite en ZSAR, l'équipement utilisé sera de type chaîne plastique rouge et blanc.

Tout chantier laissé sans surveillance (la nuit notamment) est rendu inaccessible aux personnes étrangères au chantier.

3 - 4 - 2 - 2 - Garde-corps

La plupart des terrasses sont équipées de protection collectives de type garde-corps.

Si une protection périphérique temporaire est nécessaire pour sécuriser les interventions en hauteur sur les toitures, les ouvertures en façade, etc. l'EE prend à sa charge la mise en place et l'enlèvement de la protection temporaire, le dispositif est conforme à la norme NF P93-355. Des précisions peuvent être apportées lors de l'élaboration du plan de prévention ou dans le PGC.

3 - 4 - 2 - 3 - Divers

Un filet de protection pare-gravats pour échafaudage est mis en place si nécessaire.

Pour réduire les émissions de poussières l'Entreprise Extérieure met en place des procédés de type arrosage régulier des pistes, brumisation des stocks de matériaux pulvérulents, bâchage des camions transportant des matériaux.

Pour réduire les risques d'envol d'objets stockés dans des bennes (potentiellement dangereux pour les avions) l'entreprise extérieure met en place des filets ou tout procédé empêchant la dispersion des objets et détritiques stockés.

La mise en place de stations de lavage des roues de camions en sortie de chantier permet de maintenir propre les abords du chantier, tout en évitant de disperser de la terre et de générer ainsi des sources supplémentaires d'émissions de poussières.

3 - 4 - 3 - Protection Individuelle

Les équipements de protection individuelle (EPI) sont destinés à protéger le travailleur contre un ou plusieurs risques. Leur utilisation ne doit être envisagée qu'en complément des autres mesures d'élimination ou de réduction des risques.

3 - 4 - 3 - 1 - Equipements de Protection

L'ensemble du personnel des Entreprises Extérieures doit être équipé d'un vêtement de travail adapté aux travaux. Le [nom de l'entreprise](#) doit être apposé de manière visible sur le vêtement.

Le port des chaussures de sécurité est obligatoire sur les zones de chantier de l'aéroport.

Le port d'un vêtement haute visibilité, respectant la norme EN 471 de classe 2, est obligatoire pour l'ensemble des prestataires intervenant sur les chantiers extérieurs de l'Aéroport, y compris pour les

travaux de maintenance et les interventions dans les zones de traitement des bagages de soute (Terminaux 1 et 2), dans les zones d'interactions entre les piétons, les véhicules et les engins.

Des équipements complémentaires doivent être portés, selon la nature des travaux réalisés (gants, lunette, masque, protection auditive ...) sous la responsabilité de l'employeur et conformément à son évaluation des risques

Une signalétique rappelant les différents EPI à porter doit être apposée par l'Entreprise Extérieure sur les accès au chantier. Le respect de cette signalétique s'impose à tous.

Les portes badges de sûreté équipés de cordons devront être munis de clips anti-étranglement.

Pour les travaux d'élagage des arbres, le personnel doit être équipé au minimum de gants, pantalon, veste, manchettes et chaussure de sécurité, tous les EPI seront anti coupure suivant la norme EN 381. Le casque de sécurité sera adapté aux travaux et éventuellement pour l'élagage en hauteur.

Tous les équipements devront respecter au minimum les Normes Européennes de type EN xxx.

3 - 4 - 4 - Travail en Hauteur

Les travaux en hauteur se réalisent sur des échafaudages conforme à la norme EN 731, des Plateformes de Travail de type PIRL ou équivalent et des nacelles élévatrices de personne (PEMP).

Le PV de réception de l'échafaudage doit être apposé sur l'échafaudage.

Le balisage (voir § 3 - 4 - 2 - 1 - ci-dessus) des zones d'évolution de l'engin et d'intervention est obligatoire.

Dans le cas où ces matériels ne peuvent être utilisés, une évaluation des risques consignée sur le document "Autorisation d'Intervention AMP" est effectuée conjointement avec l'Entreprise Extérieure, le Chargé d'Affaires AMP et le Service Sécurité.

L'utilisation de l'échelle, de l'escabeau et du marchepied reste un moyen d'accès avec autorisation absolue de l'AMP.

Les personnels de l'Entreprise Extérieure intervenants pour des travaux en hauteur doivent obligatoirement être en possession :

- de l'autorisation de conduite de l'employeur, du CACES ou équivalent pour l'utilisation d'une nacelle élévatrice de personne.
- d'une formation dispensée en interne ou par un organisme de formation agréé pour le montage / démontage et contrôle des échafaudages. La fiche technique du fabricant doit obligatoirement être à disposition sur le lieu d'intervention.
- Le personnel sera sensibilisé sur les risques des interventions en hauteur (causerie sécurité, formation ...) par son Entreprise.

Pour les Plates-formes Elévatrices de Personnel (PEMP), deux personnes sont nécessaires pour la mise en œuvre : une qui manœuvre la plate-forme de travail, une seconde dont la présence est indispensable au bas de la plate-forme pour guider l'opérateur, alerter les secours en cas de besoin et assurer la surveillance de l'environnement.

Selon la recommandation CRAM R 386, le poste de commande de secours doit être manœuvrable à tout moment lorsque l'appareil est en service (éviter de coller la PEMP contre un mur). Seul le personnel au sol titulaire d'une autorisation de conduite est habilité à manœuvrer à partir du bas.

Le travail sur corde reste une procédure exceptionnelle en cas d'impossibilité technique de recourir à un équipement assurant la protection collective.

Un plan de prévention spécifique est réalisée avec l'Entreprise Extérieure (les 2 personnes ayant reçu une formation et titulaires de l'habilitation de travail sur corde doivent être obligatoirement présentes à l'évaluation des risques).

La législation exige l'établissement d'un plan de secours lorsqu'une ou plusieurs personne(s) travaille(nt) en hauteur (PEMP, harnais, cordiste ...).

L'entreprise établit ce document ou l'intègre dans son PPSPS, il doit contenir la marche à suivre en cas de situation d'urgence (conduite à tenir, personnes chargées de porter secours, N° d'urgence des Services de secours ...).

Pour les PEMP, le document doit prévoir la position du manuel d'instruction pour que les personnes au sol ou les services d'urgence puissent s'y référer.

Les travaux superposés en hauteur sont interdit. Toutes les précautions sont prises par la planification des travaux pour éviter les risques de co-activité.

Pour les travaux d'élagage le personnel doit obligatoirement être équipé d'un harnais d'élagage et être titulaire du Certificat de Spécialisation d'Elagueur ou d'une formation équivalente.

3 - 4 - 5 - Hygiène

Le Plan de Prévention ou Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé décrit les mesures prises en matière d'hygiène, santé, prévention des maladies professionnelles.

L'Entreprise Extérieure prend toutes les dispositions pour assurer l'hygiène et la santé de son personnel (eau potable, sanitaires, lieu de restauration, vestiaire ...) en complément de celles permanentes sur l'aéroport.

Le nettoyage et l'entretien sont à la charge de l'Entreprise Extérieure.

3 - 4 - 6 - Produits Chimiques et Dangereux

3 - 4 - 6 - 1 - Utilisation et stockage

Lors du plan de prévention ou dans le PPSPS, l'entreprise Extérieure précise la nature et la quantité des produits chimiques qui sont mis en œuvre ou stockés sur le site. Elle respecte les zones de stockage qui lui sont désignées.

Le stockage et la manipulation des produits se font en respectant strictement les prescriptions des FDS (Fiches de Données de Sécurité).

Les FDS doivent être obligatoirement présentes sur les lieux d'utilisation et/ou de stockage (référentiel pour le centre antipoison et les services de sécurité incendie en cas d'accident).

Les produits sont facilement identifiables par un étiquetage conforme à la réglementation en vigueur.

Les bouteilles de gaz sont stockées à l'extérieur, arrimées ou posées dans un rack conformément aux règles de sécurité.

Le stockage des produits dangereux se fait obligatoirement sur bac de rétention, en respectant les contraintes de compatibilité et est limité dans la mesure du possible à la consommation quotidienne.

L'utilisation de produit CMR (Cancérigène, Mutagène et toxique pour la Reproduction) est interdite sur l'ensemble du site de l'AMP. Une dérogation peut être donnée par l'AMP, si l'Entreprise Extérieure justifie au préalable qu'il n'existe pas de produit de substitution.

3 - 4 - 6 - 2 - Déversement accidentel

Lors de l'utilisation et du stockage de produit dangereux pour l'environnement (engins de chantier, stockage d'hydrocarbures ...), un kit antipollution d'urgence (plaque d'obturation, boudin de rétention, absorbant, etc.) doit être mis à disposition à proximité du lieu d'intervention par l'Entreprise Extérieure.

Toute pollution du fait d'un déversement accidentel de produit chimique dangereux sur le sol, dans les réseaux d'eaux pluviale ou usée, ou dans l'étang de Berre doit faire l'objet d'une alerte au Service Sécurité et des Secours (Pompiers de l'Aéroport) le plus rapidement possible.

Un kit antipollution d'urgence doit être présent sur le chantier dès le moment où des hydrocarbures sont utilisés (engins de chantier, jerricane d'essence, etc.).

3 - 4 - 6 - 3 - Elimination et suivi des déchets

Les produits et contenants vides sont impérativement enlevés en fin d'utilisation et récupérés par l'Entreprise Extérieure pour être éliminés dans des déchèteries agréées.

Dans le cadre du traitement des déchets dangereux le titulaire doit fournir un Bordereau de Suivi des Déchets dangereux (BSD) : pour tout enlèvement de déchets, l'Entreprise Extérieure remplit un BSD, conformément à la réglementation en vigueur. Ce bordereau est transmis à l'AMP dûment complété et signé, dans les délais définis par la réglementation.

3 - 4 - 7 - Risque Electrique

3 - 4 - 7 - 1 - Le personnel

Les personnes affectées à des travaux d'ordre électrique doivent être obligatoirement habilitées conformément au code du travail et à la Norme NF C 18-510. Les travaux ne peuvent être réalisés qu'en possession d'une habilitation à jour appropriée.

Tous travaux sur les installations électriques doivent avoir été préalablement autorisés par le chargé d'exploitation.

Tous travaux se fait hors tension sauf exception dûment justifiée et autorisation préalable du chargé d'exploitation.

3 - 4 - 7 - 2 - Installation provisoire de chantier

Les installations électriques provisoires de chantier doivent être conçues et réalisées conformément à la réglementation et à la norme NF EN 61439 (voir la fiche prévention de l'OPPBT ref. G4 F 01 12 armoires et coffrets électriques pour installations de chantier).

Les coffrets de prises de courant de chantier sont montés sur pied ou fixés au mur. Ils sont munis de prises de courant 230 V ou 400 V selon le besoin, muni d'un dispositif différentiel haute sensibilité (30 mA).

Ces coffrets doivent conserver, après ouverture de la porte, un degré de protection minimum IP 43. Ils sont munis d'un bouton d'arrêt d'urgence facilement accessible.

Le coffret de chantier ne doit pas être éloigné de plus de 50 m du lieu d'intervention.

Les rallonges électriques sont de type enrouleur de chantier professionnel en bon état et conformes à la norme NF C18-510. Le câble est obligatoirement de type H07RN-F. Les prises électriques de l'enrouleur répondent à la norme NF, sont équipées d'une protection thermique, et d'un indice de protection minimal IP44 (capot de protection sur chaque prise avec éclipses). L'enrouleur est résistant aux chocs mécaniques.

La longueur du ou des enrouleurs ne doit pas dépasser 50 m.

Les câbles des coffrets de chantier et des enrouleurs sont protégés mécaniquement.

3 - 4 - 7 - 3 - Consignes d'exploitation des ouvrages électriques sur l'AMP

Se référer au document annexe : « Consignes d'exploitation des ouvrages électriques de l'AMP »

3 - 4 - 8 - Radioprotection

Les générateurs de rayons X sont utilisés pour le contrôle des bagages de soute et des bagages à main.

Il est formellement interdit au personnel des Entreprises Extérieures de monter sur les générateurs Rayons X en fonctionnement, ainsi que sur les convoyeurs à bagages qui les traversent. Un tracé au sol autour des machines RX précise la zone où il est interdit de pénétrer lorsqu'elles sont en fonctionnement.

Le personnel des Entreprises Extérieures prend toutes les précautions pour qu'aucun matériel ou outillage ne soit déposé sur les convoyeurs à bagages et ne passe accidentellement dans ces appareils de contrôle.

La maintenance et les interventions sur ces appareils ne peuvent être effectuées que par des entreprises compétentes désignées par l'AMP.

3 - 4 - 9 - Risque Amiante et HAP

3 - 4 - 9 - 1 - Modalités d'intervention

Préalablement à toute opération de travaux, l'AMP diffuse aux Entreprises Extérieures intervenantes, les Dossiers Techniques Amiante (DTA) ainsi que les diagnostics amiante avant travaux ou démolition pour les bâtiments dont le permis de construire a été délivré avant 1997.

Les travaux de quelle que nature que ce soit sont réalisés par des entreprises dont le personnel a reçu une formation sur les risques d'expositions aux fibres d'amiante et les connaissances nécessaires à la réalisation des travaux.

L'entreprise intervenante établit un mode opératoire ou un plan de retrait ou de confinement transmis au moins 1 mois avant le début des travaux à l'OPPBTP, l'Inspection du Travail et la CARSAT. L'Entreprise Extérieure réalise les travaux en respectant et en mettant en œuvre les modalités définies dans les précédents documents (zonage, confinement, stockage, signalisation, EPI, ...).

Pour les travaux de démolition des routes, la concentration en HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) et le volume de matériaux bitumineux enlevé sera déterminée par l'Entreprise Utilisatrice au moment de la description des travaux. Une information sera donnée à l'Entreprise Extérieure.

3 - 4 - 9 - 2 - Elimination et suivi des déchets

Les déchets d'amiante doivent être gérés par le prestataire conformément à la réglementation en vigueur.

Pour l'amiante, une copie des Bordereaux de Suivi des Déchets d'Amiante (BSDA) doit être transmise à l'AMP.

Pour les HAP, en cas d'évacuation, une copie des Bordereaux de Suivi des Déchets Dangereux (BSDD) doit être transmise à l'AMP.

3 - 4 - 10 - Prévention du Risque Incendie, Secours et Infirmierie

3 - 4 - 10 - 1 - Secours et Infirmierie

L'aéroport dispose d'un service de secours géré par les Marins Pompiers. Ce service de secours, présent H24, intervient dans les cas d'incendie, d'accident, et pour toute situation dangereuse pour le personnel et les clients de l'aéroport.

Le numéro d'appel d'urgence est le **04 42 14 22 99** depuis un téléphone portable ou le **18** depuis un poste téléphonique fixe de l'AMP.

Ce numéro ne doit pas être utilisé pour des appels quotidiens.

L'infirmierie est située au Rez-de-chaussée du Terminal 1 Hall B. Un personnel médical y est présent de 08h00 à 20h00 tous les jours. Hors de ces horaires, il convient de contacter le service de secours de l'aéroport.

Le personnel médical établit un bilan, dispense les premiers soins et organise si nécessaire l'évacuation des victimes.

Pour tous accidents sur la plateforme, même bénins, les personnels des Entreprises Extérieures doivent se rendre à l'infirmierie ou contacter le service de secours (voir remarques précédentes) pour être soignés et enregistrés.

En cas d'impossibilité de se déplacer, il faut faire appel aux pompiers du site (**04 42 14 22 99**).

Les entreprises extérieures ont obligation de déclarer tout accident de travail à l'infirmierie de l'aéroport. Tout manquement à cette obligation d'information du Maître d'Ouvrage est sanctionné par une pénalité défini au chapitre 7.3.

Une trousse de secours doit être présente sur le chantier et facilement accessible par tout le personnel de l'entreprise.

Pour les travaux d'élagage et similaire en terme de dangerosité (coupure profonde ...), un pansement compressif de type CHUT (Compresse Hémostatique d'Urgence) sera inclus dans la trousse de secours, le personnel doit avoir reçu la formation adéquate pour son utilisation en cas d'urgence.

3 - 4 - 10 - 2 - Permis de feu

Pour tous travaux par points chauds (flammes, étincelle, meulage...), **un permis feu et un document annexe** sont obligatoires à l'intérieur comme à l'extérieur des bâtiments.

Le permis de feu est établi conjointement entre l'Entreprise Extérieure et les pompiers de l'Aéroport du PC Sécurité (horaires 7h00-9h30 et 20h-23h). Ce document est valable pour la journée, il est réalisé uniquement pour l'opération identifiée et le lieu d'intervention. Si des interventions sont prévues en dehors de la zone de chantier identifiée sur le permis feu, un permis feu complémentaire doit être réalisé avec les pompiers.

Un extincteur, voire plus, doit être présent sur le chantier en adéquation avec le risque incendie.

Pour tous travaux susceptibles de provoquer des émissions de poussières, ou des évolutions de personnel en hauteur pouvant entraîner le déclenchement des détecteurs linéaires, les entreprises doivent prendre contact avec le PCS pour établir un permis feu et désactiver la détection incendie se trouvant à proximité de l'intervention.

En cas de non-respect, les pompiers ou le Service Sécurité peuvent stopper les travaux jusqu'à régularisation, **avec application immédiate de la pénalité correspondante (voir § 7 - 3 - Manquements)**.

3 - 4 - 10 - 3 - Calfeutrement des pénétrations

Toutes les entreprises réalisant un trou traversant dans un mur, plafond ou sol doivent reboucher les passages avec des produits agréés en respectant les degrés Coupe-Feu des parois traversées.

Les produits doivent avoir un Procès-Verbal attestant de leur résistance au feu et être installés conformément à la notice technique.

3 - 4 - 10 - 4 - Interdiction de Fumer

Il est interdit de fumer dans tous les bâtiments, locaux techniques, zones de traitement des bagages, sur l'aire de mouvement des aéronefs. Des zones dédiées aux fumeurs sont implantées en ZSAR. (Arrêté préfectoral N° 13-2016-12-16-001 du 16/12/2016).

3 - 4 - 11 - Livraison de Matériel et Matériaux

Les moyens de manutention sont à la charge de l'Entreprise Extérieure.

L'entrée en ZSAR doit se faire par le PARIF (porte des salins à proximité du bord de l'étang de Berre), pour les livraisons de matériel et matériaux sur ou dans les véhicules (voir paragraphe 5-6 Introduction de marchandise en ZSAR).

Les livraisons seront réalisées conformément aux prescriptions du Plan Général de Coordination ou du Plan de Prévention.

Un protocole de sécurité (chargement / déchargement) est obligatoire.

3 - 4 - 12 - Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux (DICT)

Dans le cas de travaux au voisinage de réseaux aériens, ou travaux de type fouilles, sondage, carottage etc., l'Entreprise Extérieure doit obligatoirement réaliser une DICT.

Travaux exclus : Travaux sans fouille, ni enfoncement, ni forage, ni rabotage, ni décaissement du sol, ni compactage, ni vibra son, ni surcharge.

La DICT est faite auprès du télé-service www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr pour l'obtention des plans des galeries et réseaux enterrés auprès de chaque exploitant de réseaux (AMP, EDF, GDF, France Télécom...).

Selon la nature des travaux à réaliser, soit l'AMP Maître d'Ouvrage aura préalablement émis la DT pour initier le projet, soit l'entreprise fera une DT/DICT conjointe après avoir été mandaté par le chargé d'Affaire de l'AMP.

3 - 4 - 13 - Travailleur isolé

Lorsqu'une opération est réalisée de nuit ou dans un lieu isolé ou à un moment où l'activité de l'Entreprise Utilisatrice est interrompue, le Chef de l'Entreprise Extérieure prend les mesures nécessaires pour qu'aucun travailleur ne travaille isolément en un point où il ne pourrait être secouru dans les plus brefs délais en cas d'accident (Article R4512-13 du code du travail).

3 - 5 - Prescriptions particulières de sécurité

3 - 5 - 1 - Intervention en Toiture

Toute intervention en toiture doit faire l'objet de l'élaboration d'une Fiche d'Intervention en Toiture avec le Service Sécurité de l'AMP.

3 - 5 - 2 - Utilisation du domaine Routier et Intervention sur les Voiries

3 - 5 - 2 - 1 - Risque Routier

Le code de la route s'applique aussi bien en Zone Coté Ville qu'en Zone de Sûreté à Accès Réglementée (ZSAR). Les dispositions de l'arrêté de Police applicable sur l'aéroport le complètent pour les mesures spécifiques aux voiries de l'aéroport.

La vitesse des véhicules est strictement limitée à 30 km/h en ZSAR, à l'exception de la route périphérique sud (50km/h).

La conduite sur route d'engins de chantiers non immatriculés (chariots de chantier ou télescopiques, pelles mécaniques, Plateforme de travail de type PEMP ...) est autorisée dans les conditions suivantes:

- Autorisation de l'AMP (certains engins ne sont pas autorisés)
- permis B obligatoire
- vitesse limitée à 25 km/h
- phares, gyrophare, clignotants et dispositifs réfléchissants
- balisage des accessoires (fourches, bennes, potences...)
- indication sur l'engin du nom et n° de téléphone du propriétaire.

Les engins de chantier sont équipés des dispositifs de sécurité réglementaires. En complément, le Plan de Prévention ou le PGC peut imposer des équipements de sécurité complémentaires non obligatoires (avertisseur sonore de recul par exemple).

3 - 5 - 2 - 2 - Habilitation à Conduire en ZSAR

Une habilitation à conduire est nécessaire en ZSAR, sur la Route Périphérique Sud (RPS), la limite est le portail d'accès des hélicoptères d'AIRBUS, et sur l'aire de mouvement (Aire de trafic et aire de manœuvre).

3 - 5 - 2 - 3 - Formation à l'habilitation à conduire en ZSAR

L'AMP a une liste d'organismes agréés pour la formation à l'habilitation à conduire en ZSAR. L'Entreprise Extérieure prendra directement contact avec ces organismes. Cette liste est disponible à l'Accueil de la Direction concernée par le Marché et sera fournie si besoin lors du retrait de l'imprimé de demande de titre de circulation (badge).

3 - 5 - 2 - 4 - Police de Roulage

Tous travaux ayant un impact sur le domaine routier (ZSAR ou Zone Coté Ville) doivent faire l'objet d'une demande de police de roulage au minimum 3 semaines avant le début de l'opération

Ce document est réalisé par le Service Sécurité de l'AMP avec consultation de la SPAF ou de la GTA pour être transmis à la Préfecture.

Les travaux ne peuvent commencer qu'après réception du l'arrêté de police définitif établi par la Préfecture

Cet arrêté de police est alors transmis à l'Entreprise Extérieure qui est en charge de l'approvisionnement et de la mise en place des panneaux de signalisation routière, conformément aux plans établis dans l'arrêté préfectoral.

3 - 5 - 2 - 5 - Limitation de Gabarit

La limitation de gabarit en zone réservée est de 3,90 m en hauteur et 4 m de large dans le tunnel sous le Terminal 2, et 3,75 m en hauteur sous les pré-passerelles.

Lorsque la hauteur du véhicule de livraison ne permet pas de passer sous ces ouvrages, le transporteur en informe le Maître d'Ouvrage afin que les conditions de contournement soient établies en tenant compte des contraintes aéronautiques.

3 - 5 - 3 - Intervention dans les locaux de Traitement des Bagages de Soute

Tous les locaux sont classés Etablissement Recevant du Public 1^{ère} Catégorie.

3 - 5 - 3 - 1 - Véhicules

Respecter le code de la route et principalement les règles qui s'appliquent aux zones des traitements de bagage de soute :

- **vitesse limitée à 10 km/h,**
- Panneautage (stop, sens interdit, hauteur maxi ...),
- Stationner les véhicules sur les places de stationnement prévues à cet effet,
- **Ne pas stationner** sur les passages piétons,
- Respecter la distance de sécurité entre deux véhicules.

Les places de stationnement pour les véhicules des techniciens d'intervention AMP doivent être respectées.

Les feux de signalisation des véhicules devront être en fonction avant de pénétrer dans les bâtiments.

Arrêter immédiatement le moteur thermique des véhicules à l'arrêt.

3 - 5 - 3 - 2 - Piétons

Respecter les cheminements piétons.

Port obligatoire des EPI et notamment des chaussures de sécurité et d'un vêtement ou gilet **haute-visibilité** normé EN471 et de classe 2 minimum.

Etre vigilant lors de tout déplacement à pied.

Le personnel sans lien avec l'activité du traitement des bagages de soute n'est pas autorisé à entrer dans la zone.

3 - 5 - 3 - 3 - Intervention sur les tapis de transport des bagages

Le port de vêtements de travail ajustés (veste, pantalon, parka ...), de cravates de sécurité et cordon porte badge à clip anti étranglement est obligatoire.

Le personnel a connaissance de l'emplacement des dispositifs d'arrêt d'urgence pour chaque type de tapis.

3 - 5 - 4 - Intervention dans les Aérobares

Les Terminaux 1 et 2 sont classées ERP (Etablissement Recevant du Public) de première catégorie. L'AMP est le responsable unique de la sécurité et doit être averti de tous travaux dans les Terminaux. De par la réglementation, l'entreprise s'engage à ne pas faire courir de risque au public.

L'entreprise ne doit pas entraver le bon fonctionnement des équipements de sécurité : sirène, détection incendie, désenfumage, issues de secours, porte coupe-feu....

En cas de travaux sur ces équipements, l'entreprise doit définir avec l'AMP les mesures compensatoires à mettre en place pour maintenir un niveau de sécurité acceptable

3 - 5 - 5 - Intervention sur, dans et aux abords de l'Etang de Vaine

L'étang de Vaine est la partie de l'étang de Berre qui jouxte la limite terrestre de l'Aérodrome Marseille Provence.

3 - 5 - 5 - 1 - Intervention dans l'étang

L'intervention des plongeurs doit être conforme à l'arrêté du 30 octobre 2012 relatif aux travaux subaquatiques effectués en milieu hyperbare (applicable au 01/01/2013). Un PPSPS (Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé) est préparé par l'Entreprise Extérieure intervenante et commenté lors de l'évaluation des risques du Plan de Prévention.

3 - 5 - 5 - 2 - Intervention sur ou en bordure de l'étang

Le matériel dépassant la hauteur des installations fixes de l'hydro aérodrome devra faire l'objet d'un avis délivré par la DGAC (voir § 3 - 5 - 7 - Grutages/Levages)

Il est formellement interdit de jeter ou de laisser tomber à l'eau des matériaux flottables.

Le déplacement du matériel flottant et ses points d'amarrage devra être défini au préalable avec la Direction Technique de l'AMP.

Le personnel effectuant des travaux en bordure du plan d'eau devra porter un équipement adéquat en cas de chute dans l'eau.

Les travaux au bord de l'étang ne peuvent être réalisés seuls. La présence de 2 agents est obligatoire.

3 - 5 - 6 - Intervention sur l'aire de mouvement

Toute intervention située sur l'aire de mouvement (aire de trafic et aire de manœuvre) doit être analysée quant à son impact sur la sécurité aéroportuaire (cf. paragraphe 4.4), et doit obligatoirement faire l'objet d'une consigne travaux (voir procédures internes AMP : Suivi de l'état de l'aire de mouvement et Intervention sur l'aire de mouvement)

Tous les conducteurs de véhicules sont tenus de **laisser en toutes circonstances, la priorité aux avions**, en autonome ou tractés, aux hélicoptères en translation, ainsi qu'aux véhicules en cours d'intervention de secours ou de sauvetage.

Les interventions ou circulation à proximité des aéronefs stationnés doivent se faire dans le respect des règles de sécurité liées aux risques de souffle ou d'aspiration des réacteurs, aux avitaillements ainsi qu'aux dangers des hélices en rotation.

L'Entreprise Extérieure s'assure de laisser la zone de chantier dans un bon état de propreté et à ne pas provoquer des projections sur les zones avoisinantes. L'EE doit ramasser tout objet (FOD Foreign Object Debris) pouvant générer des dommages à un aéronef (pièces métalliques, gravats, etc.).

3 - 5 - 7 - Grutages/Levages

Toute opération de grutage dans un rayon de 10 km autour de l'ARP (centre des pistes) doit faire l'objet d'un avis délivré par la DGAC. La fiche de demande de grutage peut être demandée soit au SNIA - Pôle d'Aix-en-Provence - 1, rue Vincent Auriol - CS 90890 - 13627 AIX EN PROVENCE CEDEX ou bien auprès de l'AMP.

3 - 5 - 7 - 1 - Existence de servitudes aéronautiques - Les servitudes d'utilité publique sont annexées aux documents d'urbanisme des communes (PLU)

- Servitudes de dégagement et de balisage instituées en application des articles L.6351-1 à L.6351-9 du code des transports. Ces servitudes, associées à un aéroport, font l'objet des **Plans de Servitudes Aéronautiques de dégagement (PSA)**.
- Servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles instituées en application des articles L.54 à L.56-1 et R.21 à R.26-1 du code des postes et des communications électroniques.
- Servitudes de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques instituées en application des articles L.57 à L.62-1 et R.27 à R.39 du code des postes et des communications électroniques.

Ces deux dernières catégories de servitudes font l'objet des **Plans de Servitudes Radioélectriques (PSR)** destinés à assurer la protection de tous les émetteurs-récepteurs utiles à la navigation aérienne, y compris les radars et les relais hertziens de type faisceau ou omnidirectionnel, qu'ils soient installés sur un aéroport ou en rase campagne.

3 - 5 - 7 - 2 - Installations dont l'établissement en dehors des servitudes aéronautiques est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et au ministre de la défense

Les servitudes établies à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement en application de l'article L.6352-1 du code des transports et de l'article R.244-1 du code de l'aviation civile relatives aux installations dont l'édification est soumise à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense (contraintes d'implantation et de balisage).

L'arrêté du 25 juillet 1990 précise les installations concernées :

- en dehors des agglomérations, les installations dont la hauteur est supérieure à 50 m au-dessus du niveau du sol,
- dans les agglomérations, les installations dont la hauteur est supérieure à 100m au-dessus du niveau du sol.

L'arrêté du 25 juillet 1990 précise en outre la nature des installations pouvant faire l'objet de prescriptions de balisage diurne et nocturne. Il s'agit des installations (y compris les lignes électriques) dont la hauteur au-dessus du niveau du sol est supérieure à :

- 80 m, en dehors des agglomérations,
- 130 m dans les agglomérations,
- 50 m, dans certaines zones, ou sous certains itinéraires où les besoins de la circulation aérienne le justifient, notamment :
 - les zones d'évolution liées aux aéroports (dont les hélipistes),
 - les zones montagneuses, les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

3 - 5 - 7 - 3 - Balisage

Le balisage des obstacles à la navigation aérienne est soumis à l'arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne ainsi qu'à la réglementation EASA.

3 - 5 - 8 - Drones

Toute activité d'aéronef sans personne à bord est soumise aux arrêtés du 17 décembre 2015 à savoir :

- Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent
- Arrête du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord

Toute activité particulière dans un rayon de 10 km autour de l'ARP (centre des pistes) nécessite l'accord du Service de la Navigation Aérienne. En fonction du cas, le SNA-SSE pourra requérir l'établissement d'un protocole.

Le guide DSAC « Aéronefs circulant sans personne à bord : activités particulières » disponible sur le site du Ministère de la Transition écologique et solidaire recense l'ensemble des exigences et démarches préalables à la réalisation d'une mission.

4 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE AEROPORTUAIRE

4 - 1 - Exigence réglementaire

Dans le cadre de la certification de sécurité aéroportuaire, la législation en vigueur impose à l'exploitant d'aérodrome (AMP) la mise en place d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) : ensemble, structuré et organisé, de moyens, de procédures et de procédés visant à assurer en toute sécurité et conformément aux normes en vigueur l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome.

Toutes les dispositions relatives au SGS sont décrites dans le Manuel d'Aérodrome de l'Aéroport Marseille Provence.

Afin de respecter les exigences du règlement CE n°1139/2018 et ses modalités d'exécution, l'EE s'engage à respecter, dans les limites de son champ d'activité, les exigences du Manuel d'aérodrome disponible sur l'extranet de l'Aéroport Marseille Provence. Celles-ci incluent entre autres la formation, la gestion des changements, la notification des événements de sécurité, la participation active aux évaluations d'impact sur la sécurité (EISA), la prise en compte, le respect et le suivi formalisé des mesures en réduction de risques décidées lors des EISA.

4 - 2 - Formation à la sécurité aéroportuaire

La sécurité aéroportuaire se compose de mesures visant à permettre l'exploitation sans dommage des aéronefs sur l'aéroport Marseille Provence, conformément au règlement CE N°1139/2018 et ses modalités d'exécution, les exigences consignées dans le manuel d'aérodrome et plus généralement les dispositions prises pour sa mise en œuvre.

En application de l'Arrêté relatif aux mesures de Police applicables sur l'Aéroport, la formation à la sécurité aéroportuaire est obligatoire pour tous les personnels circulant en aire de mouvement ayant fait une demande de titre de circulation pour la zone concernée. L'objectif est que le personnel ait connaissance des règles et procédures appropriées à l'activité de l'aérodrome et qu'il ait conscience de ses responsabilités et du rapport existant entre ses tâches et l'exploitation de l'aérodrome dans

son ensemble. L'EE devra conserver dans son système d'enregistrement des dossiers les éléments nécessaires afin de prouver la réalisation de ces formations pour chaque personnel concerné.

Dans le cadre des plans de prévention, des actions peuvent être personnalisées en fonction du périmètre d'intervention des EE et des risques identifiés (contraintes liées aux aéronefs et à la sécurité en piste). La participation à ces séances est obligatoire pour les EE concernés et leurs sous-traitants.

Ces actions de sensibilisation à la sécurité aéroportuaire doivent être réalisées **avant que les EE n'exercent leurs activités sur l'aire de mouvement.**

4 - 3 - Politique de Sécurité Aéroportuaire de l'AMP

Les activités des Entreprises Extérieures intervenant en ZCP sont soumises aux exigences et termes du Manuel d'aérodrome – Aéroport Marseille Provence (disponible sur notre extranet <http://info.mrs.aero>). Dans cet objectif, les EE doivent prendre connaissance et mettre en œuvre la politique de Sécurité Aéroportuaire de l'AMP et les critères de sécurité prioritaires associés.

L'appropriation et l'application de la Politique de Sécurité Aéroportuaire de l'AMP par tous les intervenants sur l'aire de mouvement sont indispensables pour garantir la cohérence et l'efficacité du dispositif SGS et la conformité de la certification de sécurité aéroportuaire de l'AMP. La Politique de Sécurité Aéroportuaire de l'AMP est disponible sur l'Extranet de l'AMP.

4 - 4 - Changements et évaluations d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire (EISA)

Toute intervention sur l'aire mouvement doit être analysée quant à son impact sur la sécurité conformément à la procédure relative aux changements approuvées par la DSAC-SE lors de la délivrance du certificat de sécurité aéroportuaire pour l'exploitation de l'aérodrome Marseille Provence en application du règlement n°139/2014 (chapitre 2.2.10 du manuel d'aérodrome - Gestion du changement). Cette procédure décrit la manière de traiter un changement prévu, depuis sa planification jusqu'à sa mise en œuvre, selon l'évaluation de son impact sur la sécurité et la caractérisation établie pour ce changement. Toute intervention située sur l'aire de mouvement peut faire l'objet d'une Evaluation d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire, sur décision du SGS de l'AMP.

Une EISA est l'analyse qu'il convient de réaliser lors de tout changement, provisoire ou définitif, découlant d'une opération spécifique (fauchage, dégommeage ...), de travaux, ou d'un changement opérationnel ou organisationnel.

Cette analyse traite de l'aspect « gestion des risques », elle s'étend donc au-delà du simple respect des normes techniques applicables.

L'EISA est basée sur une large coordination entre les acteurs impactés. L'EE doit participer activement à cette coordination entre les entités concernées. Cette participation est fondamentale et obligatoire réglementairement.

Elle permet :

- une identification exhaustive des Evénements Redoutés (connaître les risques),
- la recherche des mesures en réduction de risques associés aux ER identifiés (atténuer les risques),
- un accord sur la faisabilité des mesures en réduction de risque à mettre en œuvre pour coordonner en toute sécurité la réalisation des travaux et la continuité de l'exploitation.

Pour une opération donnée, l'EE doit prendre connaissance des mesures en réduction des risques décidées qui la concerne et s'assurer de leur communication et mise en œuvre effective par l'ensemble de son personnel et de ses sous-traitants.

Dans ce cadre, le Service SGS (Système de Gestion de la Sécurité) pourra mettre en œuvre des audits sur site afin de vérifier la connaissance et l'application des mesures en réduction des risques et des règles de sécurité aéroportuaire fondamentales (notification des événements, FOD, respect de

la procédure intervention sur l'aire de mouvement, etc.). Les audits peuvent être réalisés de manière programmée ou inopinée, et le service SGS audite directement les salariés ou sous-traitants de l'EE, sans aucun intermédiaire. Les conclusions de ces audits peuvent amener à la mise en place de **mesures conservatoires**, y compris l'arrêt des travaux.

4 - 5 - Evènements impactant la Sécurité Aéroportuaire

4 - 5 - 1 - Notification d'un évènement

Tout évènement ou incident susceptible d'avoir un impact sur la sécurité aéroportuaire doit être notifié **dans un délai de 72 h** à l'autorité compétente, il s'agit d'une **exigence réglementaire**. (Règlement UE N°376/2014)

L'AMP a mis en place un système de recueil et d'analyse d'évènements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité aéroportuaire et communique ces évènements à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile.

Ce système de notification de sécurité est utilisable par tout le personnel et les organisations exploitant ou fournissant des services à l'aéroport. L'AMP s'assure que tous les évènements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences négatives sur la sécurité aéroportuaire sont examinés sans délai et que toutes les mesures correctives qui s'imposent soient prises.

Ces remontées terrains (FNE – Formulaire de Notification d'Evènement) permettent d'identifier les dangers et les menaces pesant sur les différentes activités réalisées en ZSAR autour des aéronefs, ainsi que les erreurs qui peuvent se produire. L'objectif n'est pas de déterminer les fautes ou les responsabilités des uns ou des autres : il est d'améliorer la sécurité aéroportuaire en empêchant que des évènements ou incidents du même type ne se reproduisent et ne dégèrent en accident.

La notification constitue donc une source précieuse pour la recherche de précurseurs d'accidents ou de dangers potentiels. L'exploitant met en place une politique de culture juste au niveau de la sécurité aéroportuaire pour favoriser ce principe de notification.

Suivant le principe de culture juste, les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.

L'EE doit notifier d'une manière générale, tout évènement, relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui comprend en particulier les accidents et les incidents graves. Le Formulaire de Notification d'Evènement (FNE) est disponible sur notre extranet : <http://info.mrs.aero>, dans la rubrique Sécurité.).

L'EE doit notifier les incidents dans lesquels elle est impliquée, y compris lorsqu'une tierce partie est concernée (compagnie aérienne, par exemple) ou même en tant que simple témoin d'un incident. Il peut s'agir d'évènements tels que :

- Souffle d'un aéronef (ressenti sur la zone de votre intervention par exemple),
- Présence de FOD (objet intrus pouvant causer des dommages à un aéronef) sur l'aire de manœuvre,
- Refus de priorité d'un véhicule à un aéronef,
- Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance en ZSAR,
- Choc / collision entre un engin et un aéronef,
- Cheminement d'un aéronef (par exemple non conforme par rapport aux mesures en réduction de risque validées dans le cadre de votre intervention),
- Présence d'une grue sur l'aire de mouvement,
- Indisponibilité du balisage ou de l'éclairage de l'aire de trafic,
- Etc...

Le règlement (UE) 2015/1018 établit la liste des évènements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifié conformément au règlement (UE) N°376/2014. La liste des évènements liés aux aéroports et aux services au sol est jointe en annexe du présent document (annexe IV du règlement (UE) 2015/1018).

4 - 5 - 2 - Participation à l'analyse des événements

L'EE a l'obligation de répondre rapidement aux demandes du SGS dans le cadre des enquêtes suite à notification d'événements et doit participer activement à l'analyse des événements qui la concerne. En particulier, les actions correctives immédiates doivent être communiquées par le SGS à la DGAC dans les 72 heures qui suivent l'événement, et une première analyse doit être établie sous 30 jours. L'EE détermine avec le SGS de l'AMP et l'ensemble des tiers concernés les mesures correctives qui doivent être mises en place si nécessaire et s'assure de leur communication et mise en œuvre effective par l'ensemble de son personnel et de ses sous-traitants. Dans ce contexte, l'EE est en contact direct avec le SGS, sans l'intermédiaire d'autres services AMP.

5 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SÛRETE

5 - 1 - Conditions d'Accès et de Circulation en ZSAR

Toute personne exerçant une activité professionnelle sur l'aérodrome Marseille Provence en Zone de Sécurité à Accès Réglementé (ZSAR) doit être détentrice d'un titre de circulation (ou document équivalent) en cours de validité (conformément à l'Arrêté Préfectoral en vigueur).

Le titre de circulation et le laissez-passer véhicule ne peuvent être utilisés que pour une activité professionnelle, et non pour un usage personnel.

5 - 1 - 1 - Titres de circulation

- **badge dont le fond de la face est jaune :**
Titre de circulation aérodrome « MARSEILLE ».
Validité temporaire, ne permet d'accéder qu'à une partie limitée de la ZSAR (zone de chantier temporaire par exemple), à l'exclusion de toutes les autres parties de la ZSAR.
- **badge dont le fond de la face est rouge ou orange :**
Titre de circulation aérodrome « MARSEILLE » « badge permanent ».
Valide 3 ans maximum, renouvelable.
- **badge dont le fond de la face est vert :**
Titre de circulation local « ACCOMPAGNE ».
Validité de 24 heures maximum.
Procédure limitée à 6 jours sur une période de 30 jours calendaires suivant la première demande.
La demande doit être déposée au minimum deux jours ouvrables avant la date d'accès et avoir préalablement été visée au secrétariat de la Direction concernée (Direction des Opérations, Direction technique, ...).

Le titulaire du badge « vert » doit être accompagné pendant toute la durée de son séjour en ZSAR par une personne titulaire d'un titre de circulation « permanent » (rouge ou orange) valide pour le ou les secteurs concernés.
Un titre de circulation « accompagné », badge « vert », ne peut pas être établi pour une personne qui a un dossier de demande de badge « permanent » en cours d'instruction ni en cas d'oubli de son badge.
- **badge dont le fond de la face est un dégradé allant du jaune au rouge :**
Titre de circulation aérodrome « MARSEILLE » « Laissez-passer temporaire ».
Validité de 5 jours maximum.
Renouvelable une fois pour un motif ou une mission déterminée.

Le « laissez-passer temporaire » est délivré exclusivement aux personnes détenant déjà un titre de circulation sur une autre plateforme nationale. Il donne accès sans accompagnement aux secteurs figurant sur le badge principal.

A la date d'expiration, en fin de chantier, ou en cas de départ ou de renvoi d'un personnel, les titres de circulation (badges) doivent être restitués par les titulaires dans les 48h à l'employeur ou le cas échéant au **bureau des titres de circulation AMP (Terminal 1 Hall A)**.

Le Chef de l'Entreprise (ou son représentant), disposera de 8 jours pour restituer les titres de circulation au **bureau des titres de circulation AMP (Terminal 1 Hall A)**.

Chaque restitution de titre de circulation sera obligatoirement accompagnée d'un formulaire de restitution (à retirer auprès de l'AMP) à remplir par l'entreprise.

5 - 1 - 2 - Laissez passer véhicules

- **Autorisation d'accès permanent (la couleur change chaque année) :**
Laissez-passer véhicule permanent.
Valide un an maximum, renouvelable.
- **Laisser passer temporaire:**
Laissez-passer journalier.
Validité de 5 jours maximum. Renouvelable une fois sur justification d'un dépassement non prévisible.

5 - 2 - Formalités à effectuer pour l'obtention des Titres de Circulation et Laissez-passer Véhicules

5 - 2 - 1 - Obtention des titres de circulation

Préalablement à l'obtention d'un titre de circulation (badge) lui permettant de circuler seul en ZSAR, le demandeur doit suivre une formation relative à la sûreté aéroportuaire conforme au point 11.2.6 du règlement UE 2015/1998.

Cette sensibilisation est dispensée par différents organismes de formation et peut également être suivie sur internet, (contacter le secrétariat de la Direction concernée par le marché pour obtenir les coordonnées des organismes). Pour les tarifs voir directement avec les organismes de formation.

Important : l'attestation doit obligatoirement être signée par l'employeur de la personne.

Cette formation peut dans certaines conditions être dispensée par le service Sûreté de l'aéroport, (consulter le guide des redevances pour connaître le tarif en vigueur).

Pour l'obtention des badges personnels, les employés devront fournir :

- une photo d'identité couleur originale et récente (de face, sans chapeau ni lunettes de soleil).
- un certificat de travail précisant les lieux et la durée du chantier et portant la mention : contrat à durée indéterminée ou contrat à durée déterminée (dans ce cas-là indiquer la date de fin de contrat).
- une photocopie de leurs pièces d'identité (passeport en cours de validité, carte d'identité en cours de validité pour les ressortissants Européens, ou carte de séjour en cours de validité + pièce d'identité du pays d'origine pour les ressortissants hors Europe).
- la photocopie de l'attestation nominative de formation relative à la sûreté aéroportuaire conforme au point 11.2.6 du règlement UE 2015/1998 signée par le représentant de l'employeur datant de moins de 3 ans ou formation dispensant de la 11.2.6.

Tout dossier de demande de badge doit **impérativement** être déposé à l'accueil du secrétariat de la direction concernée par le Marché (Direction Technique, Direction des Opérations ...) avant tout dépôt au **bureau des titres de circulation AMP (Terminal 1 Hall A)**.

Pour toute demande de badge ou renouvellement, le règlement en chèque libellé à l'ordre de l'AMP, CB ou espèces devra **obligatoirement** être remis au **bureau des titres de circulation AMP (Terminal 1 Hall A)** lors du dépôt du dossier (consulter le guide des redevances pour connaître le tarif en vigueur).

Le délai moyen d'instruction d'une demande de badge (initiale ou renouvellement) est d'un mois, il peut être plus long lorsqu'une enquête de police approfondie est nécessaire. Il appartient à l'entreprise d'anticiper suffisamment les demandes.

5 - 2 - 2 - Formation à la sécurité aéroportuaire

Tout renouvellement ou toute modification de titre de circulation non accompagné, sur lequel figure un ou plusieurs des secteurs fonctionnels MAN, TRA, GEN et RPS ainsi que le secteur sureté A, requiert une formation à la sécurité aéroportuaire.

Cette formation est dispensée par différents organismes de formation et peut également être suivie sur internet (contacter le secrétariat de la Direction concernée par le marché pour obtenir les coordonnées des organismes). Pour les tarifs voir directement avec les organismes de formation ou sur le site internet.

5 - 2 - 3 - Obtention des laissez-passer véhicules

Pour toute demande de laissez-passer véhicule (vignette), le règlement en chèque libellé à l'ordre de l'AMP, CB ou espèces devra **obligatoirement** être remis au **bureau des titres de circulation AMP (Terminal 1 Hall A)** lors du dépôt du dossier (consulter le guide des redevances pour connaître le tarif en vigueur).

Pour l'obtention des laissez-passer véhicule, le demandeur devra se munir :

- de la copie de la carte grise du véhicule,
- du certificat d'assurance en cours de validité du véhicule concerné.

Les demandes de renouvellements annuels des laissez-passer véhicule devront impérativement être déposées entre le 15 octobre et le 1^{er} décembre de l'année en cours, pour l'année suivante. Les demandes de laissez-passer véhicule faites en cours d'année devront être déposées, au minimum, 10 jours ouvrables avant la date de retrait.

Tout dossier de demande de laissez-passer véhicule doit **impérativement** être déposé à l'accueil du secrétariat de la direction concernée par le Marché (Direction Technique, Direction des Opérations ...) avant tout dépôt au **bureau des titres de circulation AMP (Terminal 1 Hall A)**.

5 - 3 - Circulation en ZSAR

Pour circuler en zone de sûreté à accès réglementé, le conducteur d'un véhicule doit, sauf s'il est accompagné d'une personne détenant les compétences équivalentes, détenir une habilitation à conduire côté piste adaptée aux secteurs fonctionnels auxquels il a accès, délivrée à l'issue d'une ou plusieurs formations spécifiques (permis de conduite piste – phraséologie).

La pénétration et la circulation dans le secteur MAN (aire de manœuvre) n'est possible que lorsque l'intervenant a reçu l'accord par radio de la tour de contrôle, qui peut également lui transmettre des instructions qu'il sera tenu de respecter immédiatement. La liaison radio avec la tour de contrôle doit être assurée pendant toute la durée de la présence sur l'aire de manœuvre.

La circulation sur l'aire de trafic (TRA), l'aire de trafic de l'aviation générale (GEN) et la route périphérique sud (RPS) nécessite une habilitation à conduire dans ces secteurs et n'est admise que pour autant qu'elle soit autorisée par le titre d'accès et qu'elle soit justifiée par une mission professionnelle sur cette aire.

La route permettant de circuler du PARIF jusqu'à la base avions de la sécurité civile et du PARIF jusqu'à la caserne des pompiers (SSLIA) ne nécessite pas d'habilitation à conduire côté piste.

5 - 4 - Règles d'Utilisation du Titre de Circulation

Les principales règles d'utilisation du titre de circulation sont listées ci-après.

- N'accéder qu'aux secteurs qui figurent sur le titre de circulation et **uniquement** pour les besoins de l'activité professionnelle sur l'aérodrome.
- Porter le titre de circulation **en permanence et de façon visible**, côté recto entièrement apparent, pendant toute la durée du séjour en ZSAR.
- Être en mesure de présenter un document d'identité original comportant une photographie.
- Ne pas prêter son titre de circulation à un tiers pour quelque motif que ce soit.
- Ne pas utiliser les accès desservant les secteurs fonctionnels ou les secteurs de sûreté non autorisés par le titre de circulation.
- S'assurer en permanence que les outils soient inaccessibles aux tiers, pour la sécurité des personnes mais aussi pour éviter tout dommage causé à un avion.
- Signaler sans délai aux services de l'État et à son employeur la perte ou le vol de son titre de circulation.
- Restituer dans les 48h à son employeur ou à la Police Aux Frontières le titre de circulation s'il est périmé ou dès cessation d'activité sur la plateforme.

5 - 4 - 1 - Obligations des accompagnateurs de titulaire de titre de circulation « accompagné » :

- Être soi-même titulaire d'un titre de circulation « permanent » valide pour le ou les secteurs considérés.
- Rester en présence du titulaire du titre de circulation « accompagné » pendant toute la durée de son séjour en ZSAR.
- Signaler immédiatement aux services compétents de l'État toute impossibilité d'assurer l'accompagnement dudit titulaire.

5 - 4 - 2 - Obligations du titulaire d'un titre de circulation « accompagné » :

- Ne se déplacer en ZSAR qu'accompagné par la personne désignée sur le formulaire de demande de badge vert.
- Être en mesure de présenter un document d'identité original comportant une photographie.

5 - 5 - Utilisation des Accès Contrôlés par les Entreprises Extérieures

L'objectif de ce rappel est de permettre aux Entreprises Extérieures d'effectuer des interventions nécessitant l'utilisation d'accès contrôlés **sans encourir le risque de sanction administrative**, et ce, par le simple respect de la présente procédure de sûreté.

5 - 5 - 1 - Rappel de la réglementation applicable

Toute personne qui entrave **ou neutralise le fonctionnement normal d'un accès en ZSAR** mis en place sur l'AMP est passible d'une **sanction administrative**.

5 - 5 - 1 - 1 - Références réglementaires

L'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome Marseille Provence et sur l'emprise des installations extérieures rattachées dispose qu' :

« [...] il est interdit de gêner, entraver ou neutraliser, même momentanément, de quelque manière que ce soit, les procédures et le fonctionnement des moyens matériels visibles, de quelque nature qu'ils soient, contribuant à assurer la sûreté du transport aérien sur l'aérodrome ».

5 - 5 - 1 - 2 - Sanctions administratives encourues

En cas d'infractions visées par l'arrêté préfectoral, le préfet, après avis de la commission de sûreté instituée à l'article R 213-3-3 du code de l'aviation civile, peut¹ :

- soit prononcer une amende administrative d'un montant pouvant aller jusqu'à 750 euros pour une personne physique.
- soit suspendre le titre de circulation pour une durée pouvant aller jusqu'à 2 mois reconductibles si les circonstances l'exigent.
- soit prononcer une amende administrative d'un montant pouvant aller jusqu'à 7500 euros pour une personne morale.
- Les montants des amendes administratives peuvent être doublés en cas de récidive dans un délai de un an.

5 - 5 - 2 - Procédure d'utilisation des accès contrôlés par les Entreprises Extérieures

Le contrôle d'accès a pour objectif d'interdire à toute personne non autorisée de pénétrer en Zone de Sûreté à Accès Réglementé. Un système de contrôle des accès automatisés a été mis en place sur le site de l'Aéroport Marseille Provence.

Il est strictement interdit d'emprunter un accès autre que les Postes d'Inspection Filtrage (PIF) pour se rendre en ZSAR.

Une fois en ZSAR, certains accès s'ouvrent sur lecture du badge. Toute personne disposant des droits sur l'accès doit s'assurer que la porte se referme correctement après son passage.

Si l'accès ne peut s'ouvrir que par bris de glace, il est strictement interdit de l'ouvrir sans accord préalable du Superviseur Sûreté au 04 42 14 24 30.

Le personnel de l'Entreprise Extérieure ne doit utiliser l'accès que si cela est strictement nécessaire pour la réalisation de sa mission. Si un autre passage permet la réalisation des travaux, celui-ci doit être utilisé en priorité.

Le personnel en charge des prestations doit s'efforcer de réduire le laps de temps pendant lequel la porte contrôlée va rester ouverte et la refermer dès que son ouverture ne sera plus nécessaire pour la réalisation des travaux. En cas d'ouverture prolongée (ouverture plus longue que le temps

¹ Conférer arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome Marseille Provence et sur l'emprise des installations extérieures rattachées.

nécessaire au passage du personnel) de la porte contrôlée, le personnel effectuant les prestations doit obtenir préalablement l'accord du superviseur sûreté.

Rappel : le personnel en charge des interventions ne peut utiliser que les accès desservant les secteurs fonctionnels ou les secteurs de sûreté autorisés par le titre de circulation dont il est titulaire.

5 - 6 - Introduction de marchandise en ZSAR

Toute marchandise devant être introduite en ZSAR doit subir, au préalable, une inspection filtrage.

Seules les livraisons de fournitures effectuées par les entreprises disposant du **statut de Fournisseur Connu** seront acceptées au **PARIF Porte des Salins** de 7h30 à 10h30 du lundi au vendredi. Les entreprises transportant des marchandises ne disposant pas de ce statut devront se présenter en dehors de ce créneau, à défaut elles seront refusées.

Dans certains cas, les modalités d'inspection filtrage des marchandises ne peuvent être réalisées au PARIF.

Certaines de ces marchandises peuvent être escortées et inspectées filtrées à leur point de déchargement. Dans ce cas, un rendez-vous préalable est nécessaire.

6 - PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES

6 - 1 - Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Le terme ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement), défini au code de l'environnement, désigne des installations soumises à des règles strictes en matière de protection de la nature et de l'environnement, de santé, de sécurité ...

Sur le site de l'Aéroport Marseille Provence plusieurs installations sont classées ICPE :

- la centrale TF (Thermo Frigo),
- la centrale de secours électrique
- la zone des essenciers en ZSAR.

Tous travaux ou interventions de maintenance doivent faire l'objet d'une autorisation de l'exploitant. L'AMP pour la centrale TF et de secours électrique, **SASCA** et **AVITAIR** pour les essenciers.

Pour l'AMP une évaluation des risques avec le Chargé d'Affaires, le Responsable Sécurité des Entreprise Extérieures et l'Entreprise Utilisatrice sera consignée sur le document Autorisation d'Intervention, complément indispensable au Plan de Prévention.

Les autres ICPE soumises à déclaration (Station-Service TOTAL, Stockage d'hydrocarbure dans la zone des loueurs, locaux des chargeurs de l'AMP et dans la zone ouest l'Atelier de peinture d'AIRBUS Helicopters et l'entreprise REXIAA pour les matériaux composites) doivent faire l'objet aussi d'une évaluation des risques avant intervention.

6 - 2 - Déchets

6 - 2 - 1 - Responsabilités et suivi

En application de la norme NF P03-001 de décembre 2000, le tri et l'évacuation des déchets d'activités jusqu'aux sites adaptés sont à la charge de chaque Entreprise Extérieure. Les déchets doivent être triés et éliminés selon leur nature, conformément aux exigences de la réglementation et d'AMP qui sont présentées dans les paragraphes suivants 6 - 2 - 2 - , 6 - 2 - 3 - et 6 - 2 - 4 - .

Pour cela, les Entreprises Extérieures qui le souhaitent peuvent faire appel à AMP pour mettre en place la collecte de ses déchets dans la mesure où cela est possible. L'Entreprise Extérieure intéressée doit alors prendre contact avec l'équipe Prestations et Multi-services (Direction des Opérations) d'AMP pour convenir de la prestation **en amont de son intervention**. Ceci facilite la gestion des déchets pour l'Entreprise Extérieure, notamment en zone réservée.

L'entreprise peut aussi choisir de gérer ses déchets de manière autonome. Elle doit alors encadrer ses prestataires déchets notamment en termes de respect des règles de sureté. De plus, les agréments des transporteurs et des centres de traitement ainsi que le suivi des quantités de déchets doivent, dans ce cas, être tenus à disposition d'AMP.

L'utilisation des containers et bennes de l'aéroport est strictement interdite. Tout manquement fera l'objet de pénalités et refacturation de collecte.

Le brulage, l'enfouissement et l'abandon de déchets sur le site de l'AMP sont strictement interdits.

6 - 2 - 2 - Déchets non-dangereux

Les déchets d'emballage valorisables (carton, plastiques, etc.) doivent être triés pour être traités dans des installations de valorisation agréées conformément à la réglementation en vigueur (Code de l'environnement, articles R 543-66 à R 543-74).

Les déchets de métaux ferreux et non ferreux, les déchets de bois et les déchets inertes doivent également être triés et valorisés auprès d'installations adaptées disposant des autorisations préfectorales nécessaires.

Les déchets d'ameublement doivent être triés et éliminés par un organisme agréé. (Code de l'environnement, articles R543-240 à R543-254).

Ce type de déchets étant soumis à l'éco-participation, tout détenteur de déchets d'éléments d'ameublement peut, sous certaines conditions, amener gratuitement ses déchets dans un des points d'apport volontaire mis à disposition par l'éco-organisme Valdelia agréé par le ministère.

Les déchets de pneumatiques (Code de l'environnement, articles R543-137 à R543-151) étant également soumis à l'éco-participation, tout détenteur de ce type de déchet peut, sous certaines conditions, les confier gratuitement à l'éco-organisme Aliapur qui est agréé par le ministère.

Les déchets non-dangereux en mélange (également appelés DIB ou ordures ménagères et assimilés), correspondant à la part résiduelle, doivent être évacués vers des installations adaptées disposant des autorisations préfectorales nécessaires.

6 - 2 - 3 - Déchets dangereux

Les déchets d'amiante doivent être gérés par le prestataire conformément à la réglementation en vigueur et selon leur catégorie. Une copie des Bordereaux de Suivi des Déchets d'Amiante (BSDA) doit être transmise à AMP.

Les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) (articles R543-195 R543-201) doivent être triés par chaque Entreprise Extérieure qui est responsable de les faire éliminer par un organisme agréé. Ce type de déchets étant soumis à l'éco-participation, tout détenteur de ce type de déchet peut, sous certaines conditions, les confier gratuitement à l'un des trois éco-organismes agréés par le ministère : [Ecologic](#), [Eco-systèmes](#) et [ERP](#). L'éco-organisme [Récylum](#) également agréé par le ministère est spécialisé dans le traitement des déchets de lampes.

Les déchets de piles et accumulateurs (Code de l'environnement, articles R543-131 à R543-133) étant également soumis à l'éco-participation, tout détenteur de ce type de déchet peut, sous certaines conditions, les confier gratuitement à l'un des deux éco-organismes agréés par le ministère : Corepile ou Scrélec.

Les déchets d'huiles usagées (minérales ou synthétiques) doivent être séparés des autres liquides et stockés dans un contenant adapté (étanche, fermé, sur rétention et identifié) puis être remis à un ramasseur agréé et accompagnés d'un Bordereau de Suivi des Déchets Dangereux (Code de l'environnement, articles R543-3 à R543-16).

Les déchets dangereux en mélange (appelés aussi DIS - déchets industriels spéciaux ou encore DID (déchets industriels dangereux) résultant de l'emploi de produits dangereux (par exemple : les produits périmés, les fluides frigorigènes, les contenants ou chiffons souillés, etc.) doivent être triés et stockés dans un contenant adapté (étanche, couvert, sur rétention et identifié). Ces déchets doivent être pris en charge par des transporteurs et des centres de traitement disposant des accords préfectoraux adaptés (Code de l'environnement, articles L541-1 à L541-8).

L'entreprise extérieure remet à son prestataire déchet un Bordereaux de Suivi de Déchets Dangereux BSDD (CERFA n° 12571*01 - Code de l'environnement, articles R541-43 à R541-50).

Une copie des Bordereaux de Suivi des Déchets Dangereux (BSDD) doit être transmise à l'AMP.

6 - 2 - 4 - Gestion des déchets en zone réservée

Les **benne**s déchets installées en zone réservée doivent impérativement **être couvertes** (couvercle, filet, etc.) pour éviter tout envol de déchet qui pourrait engendrer **un risque pour la sécurité aérienne**. De plus, les camions de collecte des déchets doivent impérativement être vides pour pouvoir rentrer en ZSAR.

6 - 3 - Consommation eau et énergie

Si l'AMP l'estime nécessaire, afin de limiter les consommations de ressources naturelles, la base vie d'un chantier ne doit pas être alimentée en eau ni en électricité en dehors des heures d'ouverture du chantier. Pour cela, les alimentations doivent être équipées :

- d'une électrovanne avec horloge programmable sur l'arrivée d'eau
- d'une horloge programme sur l'arrivée électrique.
- de compteurs d'eau et d'électricité.

7 - CONTROLES, AUDITS, SANCTIONS, MANQUEMENTS

7 - 1 - Contrôle et Audits

Afin d'évaluer le respect des règles de sécurité et de santé et des exigences environnementales par le personnel des Entreprises Extérieures, des audits peuvent être effectués à tout moment par les Services Sécurité, Sécurité Aéroportuaire, Environnement, les Chargés d'Affaires et les Chefs de Projet de l'AMP.

L'équipe Prestations et Multi-services réalise également des contrôles notamment sur la gestion des déchets.

En cas de manquement, l'AMP peut prendre toute mesure utile pouvant aller jusqu'à l'arrêt immédiat des prestations. Dans tous les cas, aucune indemnité n'est due au prestataire.

L'accès au chantier doit être garanti en tout temps pour les personnels de l'AMP.

7 - 2 - Sanctions

Si une situation présentant des risques graves pour la sécurité, l'hygiène, la sécurité aéronautique ou l'environnement est constatée, le chantier ou l'intervention en cours pourra être arrêté par un représentant de l'AMP et pourra faire l'objet d'une information auprès de l'Inspection du Travail, de la CARSAT, des organismes de Prévention, de la DSAC, de la DGAC ...

Les manquements relevés seront communiqués à l'entreprise concernée, au coordonnateur SPS (si l'intervention est couverte par une mission SPS) ou notifiés à la DGAC s'ils concernent le domaine aéronautique (par l'intermédiaire d'une Fiche de Notification d'Evènement).

Ceux-ci devront être levés dans les plus brefs délais et les dispositions prises communiquées par écrit au Coordonnateur SPS et/ou du représentant de l'AMP. Le coordonnateur SPS et/ou un représentant de l'AMP accepteront ou non la levée de la non-conformité et le cas échéant de la reprise de l'intervention.

Aucune réclamation, et notamment aucune majoration de prix ne peut être demandée à l'AMP.

Les coûts de réparation et des dégradations éventuelles, ou des conséquences opérationnelles, causées du fait de l'Entreprise Extérieure, de ses préposés, de ceux de ces sous-traitants, ou de ses prestataires quels qu'ils soient, lui seront imputés.

Toutes interventions (nettoyage, évacuation et traitement de déchets, etc.) réalisées par l'équipe Prestations et Multi-services de l'AMP pour pallier aux manquements d'une Entreprise Extérieure seront facturées à l'Entreprise Extérieure responsable (coût réel majoré de 15% de frais de gestion).

7 - 3 - Manquements

Les pénalités sont appliquées immédiatement sans avertissement.

En fonction des manquements relevés, l'AMP attribue des pénalités aux entreprises concernées suivant les 2 tableaux ci-dessous :

Tableau 1 : Valeur du point et pénalités associées

VALEUR DU POINT	PENALITES ASSOCIEES
1	Pénalité financière de 1/1000 par point du montant hors taxes du contrat ou marché, avec un minimum fixé à 150 € et un maximum fixé à 5 000€.
Dès lors que le nombre total de point est supérieur à 12 sur la totalité de la durée écoulée du marché.	La valeur du point est multipliée par 4, avec un minimum relevé à 500 € et un maximum fixé à 25 000 €.

En tout état de cause, en cas de manquement, l'AMP a la possibilité de résilier le contrat (ou marché), dans les conditions précisées par celui-ci.

Tableau 2 : Manquements relevés et points attribués

MANQUEMENTS RELEVES <i>(Liste non exhaustive)</i>	Points attribués
<ul style="list-style-type: none"> • Méconnaissance des consignes d'urgence en vigueur sur l'aéroport par le personnel ou l'encadrement (N° d'urgence, points de rassemblement, infirmerie ...). • Documents demandés non remis : Plan De Prévention, FDS, PPSPS • Stockage non autorisé. • Absence de causerie • Erreurs dans le tri des déchets*. 	1
<ul style="list-style-type: none"> • Gêne importante vis-à-vis du public ou usagers (bruit, poussières, fumée, dégagement olfactif fort). • Livraison sur voirie non autorisée. • Absence de remontées d'informations (incident, situation dangereuse, Accident de Travail, évènement de sécurité ...) • Mauvais état de propreté, chantier non rangé, fuite d'eau... • Absence de kit de dépollution / de moyens d'intervention si risque spécifique. • Bordereaux de suivi de déchets non transmis à AMP (BSDD et BSDA)*. 	2

MANQUEMENTS RELEVES <i>(Liste non exhaustive)</i>	Points attribués
<ul style="list-style-type: none"> • Personnel intervenant sans formation, habilitation ou autorisation de conduite obligatoire. • Non présentation des vérifications périodiques obligatoires des équipements. • Intervention sur l'aire de mouvement sans vêtement haute visibilité porté. • Non-respect des mesures de prévention propres à l'intervention. • Non-participation à l'Evaluation d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire • Non-respect du code de la route (ZSAR et ZCV) • Clôture de chantier non conformes aux exigences du § 3 - 4 - 2 - 1 - • Stockage de déchets ou de produits non conformes (absence de rétention...). • Déversement non autorisé / pollution • Utilisation non autorisée des bennes déchet de l'AMP* • Base vie non équipée des dispositifs de coupure d'alimentation en eau et électricité* • Mauvais état de propreté de la zone de tri des déchets* • Nuisances visuelles vis-à-vis du public ou du personnel AMP*. 	3
MANQUEMENTS RELEVES <i>(Liste non exhaustive)</i>	Points attribués
<ul style="list-style-type: none"> • Intervention engagée avant établissement ou signature des documents de références sécurité obligatoires. (Plan de Prévention, Autorisation d'Intervention, PPSPS...) • Déclaration de sous-traitance non portée à connaissance de l'AMP • Absence de déclaration d'un accident de travail survenu sur l'AMP • Non-respect des règles de consignation/déconsignation électrique. • Méconnaissance par l'encadrement des mesures de sécurité propres à l'intervention. • Equipement de protection collective absent (garde-corps, blindage de fouille, ...). • Personnel d'une entreprise en situation de danger grave et imminent (exemple chute de hauteur) • Co activité avec le public et usagers non maîtrisée (balisage chantier inefficace, travaux en superposition, déviation de piéton non identifiée, inexistante ou incohérente). Chantier laissé sans surveillance ou accessible au public. • Travaux par points chauds réalisés sans permis de feu, non-respect des consignes d'interdiction de fumer • Déclenchement intempestif de la détection incendie du à l'absence de permis feu • Non-respect des consignes de l'accompagnant ou travail en dehors de la zone chantier et des heures autorisées pour les interventions côté piste. (Non-respect du plan de phasage). • Remplacement d'un sous-traitant, d'un prestataire de location s'en en avoir au préalable avisé l'AMP • Grutage ou levage sans avis formel de la DGAC ou de l'AMP • Défaut de balisage sur la grue (non-respect des préconisations de l'avis délivré par la DGAC ou de la demande de l'AMP) • Absence à la convocation du CISSCT (chantier sous Coordination SPS), d'un Plan De Prévention, d'une Visite d'Inspection Commune ... • Utilisation de produits CMR sans autorisation • Non-respect d'une consigne lié à la sécurité aéronautique[‡]. • Oubli ou perte d'un FOD (Cf. Chapitre 3) en ZSAR[‡]. • Non-respect des mesures en réduction des risques concernant le personnel de l'EE ou ses sous-traitants[‡]. • Absence de gestion des déchets (bennes de tri, affichage, etc.)*. • Bennes déchets situées en zone réservée non couvertes*. 	6

[‡] Voir Chapitre 4 – prescriptions relatives à la sécurité aéroportuaire

* Voir Chapitre 6 - prescriptions environnementales

8 - DIVERS

Les personnels des entreprises qui utilisent leur véhicule personnel pour se rendre sur les chantiers devront stationner sur le parking P3. Le tarif de la carte parking est de 82 € TTC à l'année et de 28 € TTC au trimestre par véhicule (tarif 2016).

Les véhicules d'entreprise qui pour le besoin de leur intervention empruntent les accès des parkings véhicules de l'AMP, doivent se procurer une carte dite "inter-parcs" au secrétariat de la Direction du marché concerné. La carte parking est gratuite, elle ne peut être utilisée que pour les besoins de l'opération liée au chantier, elle devra être restituée à la fin de l'opération.

Aucune ouverture de parking ne sera faite par le PCP (PC Parking) par l'intermédiaire de l'interphone situé sur les bornes des entrées des parkings.

9 - CONTACTS AEROPORT MARSEILLE PROVENCE

- Service Sécurité 04 42 14 3542 / 04 42 14 2102 service-securite@mrs.aero
-
- Service Sécurité Aéroportuaire 04 42 14 2917 / 2918 Sgs@mrs.aero
-
- Service Sûreté 04 42 14 2806 / 2267 surete@mrs.aero
-
- Service Environnement 04 42 14 2904 S-env@mrs.aero
-
- Service Prestations et Multi-Services 04 42 14 2837 stephanie.thierry@mrs.aero

10 - VISA DE L'ENTREPRISE EXTERIEURE

Tous les cotraitants doivent signer le document CCGI.

L'entreprise extérieure fait prendre connaissance du document CCGI à l'ensemble de son personnel et intérimaires, à tous ses sous-traitants, locatier etc...

Les pénalités (voir tableau § 7 – 3 - Manquements) sont appliquées immédiatement sans avertissement.

LU ET ACCEPTE
L'Entrepreneur Soussigné
(Date – Cachet – Signature)

11 - LEXIQUE

Aire de Mouvement	Se compose de l'Aire de Trafic et de l'Aire de Manœuvre
Aire de Manœuvre	Comprend les pistes (aire d'atterrissage) et les voies de circulation (taxiways)
Aire de Trafic	Comprend les aires de stationnement des aéronefs et les appaux
AMP	A éroport M arseille P rovence
BASC	B ase A vions de la S écurité C ivile
BSD	B ordereau de S uivi des D échets
BSDA	B ordereau de S uivi des D échets A miantés
BSDDD	B ordereau de S uivi des D échets D angereux
CACES	C ertificat d' A ptitude à la C onduite E n S écurité
CARSAT	C aisses d' A ssurance R etraite et de la S anté A u T ravail
CMR	C ancérigène M utagène, nocif pour l'appareil R eproducteur
CSPS	C oordination S écurité et P rotection de la S anté
DEEE	D échets d' E quipements E lectriques et E lectroniques
DSAC-SE	D irection de la S écurité de l' A viation C ivile – S ud E st
DGAC	D irection G énérale de l' A viation C ivile
DIB	D échets I ndustriels B anals
DICT	D éclaration d' I ntention de C ommencement des T ravaux
DID	D échets I ndustriels D angereux
DIS	D échets I ndustriels S péciaux
DTA	D ossier T echnique A miante
EE	E ntreprise E xtérieure intervenante sur les sites de l'AMP SA
EISA	E tude d' I mpact sur la S écurité A éroportuaire
EPI	E quipement de P rotection I ndividuel
ER	E vènement R edouté
ERP	E tablishement R ecavant du P ublic
FDS	F iche de D onnées de S écurité
FNE	F ormulaire de N otification d' E vènement
FOD	F oreign O bject D ebris (<i>Objet pouvant causer des dommages aux Aéronefs</i>)
GTA	G endarmerie des T ransports A ériens
HAP	H ydrocarbures A romatiques P olycycliques
ICPE	I nstallation C lassée pour la P rotection de l' E nvironnement
INRS	I nstitut N ational de R echerche et de S écurité
MASE	M anuel d' A mélioration S écurité des E ntreprises
MRR	M esure de R éduction des R isques
OPPBTP	O rganisme P rofessionnel de P révention du B âtiment et des T ravaux P ublics
PARIF	P oste d' A ccès R outier avec I nspection F iltrage
PDP	P lan D e P révention
PEMP	P lateforme E lévatrice M obile de P ersonnel
PGCSPS	P lan G énéral de C oordination S écurité et de P rotection de la S anté
PIF	P oste d' I nspection F iltrage
PPSPS	P lan P articulier de S écurité et de P rotection de la S anté
PCS	P oste de C oordination de la S écurité
PCT	P oste de C oordination T echnique
PIRL	P lateforme I ndividuelle R oulante L égère
SGS	S ystème de G estion de la S écurité en piste
SNIA	S ervice N ational d' I ngénierie A éroportuaire
SPAF	S ervice de P olice A ux F rontières
SPS	S écurité et P rotection de la S anté
SSLIA	S ervice de S auvetage et de L utte contre l' I ncendie des A éronefs
TFE	T hermo F rigo E lectrique
ZSAR	Z one de S ûreté à A ccès R églementé
ZCV	Z one C ôté V ille