



Cahier des Consignes Générales d'Intervention

Révision 7 – 25 Juin 2021

Révision	Date	Objet de la révision	Fait par
0	17 mars 2014	Création du document	Alain Di Domenico
1	27 mai 2014	Changement logo	Alain Di Domenico
2	05 janvier 2015	Mise à jour du document	Alain Di Domenico
3	05 janvier 2016	Mise à jour du document	Alain Di Domenico
4	09 janvier 2017	Mise à jour du document et changement logo	Alain Di Domenico
5	28 décembre 2017	Mise à jour du document	Alain Di Domenico
6	28 décembre 2018	Mise à jour du document	Alain Di Domenico
7	25 Juin 2021	Mise à jour globale du document	Julien Bastid

Table des matières

1	NOTIFICATION D'UN EVENEMENT	5
1.1	Evènement impactant la sécurité aéroportuaire	5
1.1.1	Notification d'un évènement	5
1.1.2	Participation à l'analyse des évènements	6
1.2	Notification d'un incident relatif à la santé et sécurité des personnes.....	6
2	CONSIGNES RELATIVES A LA SANTE ET SECURITE DES PERSONNES	8
2.1	Documents obligatoires	8
2.1.1	Plan de prévention (PdP).....	8
2.1.2	L'Autorisation d'Intervention (AI).....	8
2.1.3	Protocole de Sécurité (Chargement / Déchargement)	8
2.2	Risques et exigences matérielles	9
2.2.1	Risque de chute de hauteur	9
2.2.2	Risque chimique	9
2.2.3	Risque électrique.....	9
2.2.4	Risque de noyade	10
2.2.5	Risque rayonnements ionisants	10
2.2.6	Risque incendie	10
2.3	Intervention particulière	11
2.3.1	Intervention dans les locaux de Traitement des Bagages de Soute	11
2.3.2	Intervention sur les tapis de transport des bagages	11
2.3.3	Intervention dans les Aérobares.....	12
2.4	Protection et communication	12
2.4.1	Protection collective.....	12
2.4.2	Protection Individuelle	13
2.5	Secours, infirmerie et hygiène	13
2.5.1	Secours	13
2.5.2	Infirmerie.....	13
2.5.3	Hygiène.....	13
3	PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT	15
3.1	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).....	15
3.2	Déchets	15
3.2.1	Responsabilités et suivi	15
3.2.2	Gestion des déchets en zone réservée	15
3.3	Consommation eau et énergie.....	16
4	PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE AEROPORTUAIRE	17
4.1	Exigence réglementaire	17
4.2	Formation à la sécurité aéroportuaire	17

4.3	Politique de Sécurité Aéroportuaire de l'AMP	18
4.4	Changements et évaluations d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire (EISA)	18
4.5	Grutages/Levages	19
4.5.1	Existence de servitudes aéronautiques - Les servitudes d'utilité publique sont annexées aux documents d'urbanisme des communes (PLU)	19
4.5.2	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	19
4.5.3	Existence de surfaces de limitation d'obstacles	20
4.6	Balisage	20
4.7	Drones.....	20
5	PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SURETE.....	22
5.1	Conditions d'Accès et de Circulation en ZSAR.....	22
5.1.1	Titres de circulation.....	22
5.1.2	Laissez passer véhicules	23
5.2	Formalités à effectuer pour l'obtention des Titres de Circulation et Laissez-passer Véhicules	23
5.2.1	Obtention des titres de circulation.....	23
5.2.2	Formation à la sécurité aéroportuaire	24
5.2.3	Obtention des laissez-passer véhicules	24
5.3	Circulation en ZCP	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	Références réglementaires.....	27
5.5.3	Procédure d'utilisation des accès contrôlés par les Entreprises Extérieures.....	27
5.6	Introduction de marchandise en ZSAR.....	28
6	CONTROLE ET EVALUATION SANTE ET SECURITE DES PERSONNES	29
6.1	Notation	29
6.2	Mesures prises en cas de manquement.....	29
7	ANNEXES.....	31
7.1	ANNEXE 1 : TRAME DE REX INCIDENT SANTE & SECURITE DES PERSONNES	31

Introduction

Qu'est-ce que le CCGI et à quoi sert-il ?

Le Cahier des Consignes Générales d'Intervention, est un document récapitulatif de l'ensemble des consignes concernant l'intervention des entreprises dites extérieures sur la plateforme. Il présente les règles à appliquer et précise les exigences sécurité/sûreté/environnementales de la Société Aéroportuaire Aéroport Marseille Provence (ci-après dénommé AMP ou le Maître d'Ouvrage) vis-à-vis des interventions en son sein.

Ce document est à caractère informatif et préventif en vue de préparer les interventions sur l'AMP. Il sert de référentiel des exigences de l'AMP et vient en complément des obligations réglementaires en vigueur et applicables également aux entreprises sous-traitantes. Il permet aux prestataires concernés de prendre connaissance des attentes en matière de sécurité/sûreté/environnement pour notamment les prendre en compte lors de la remise de leurs offres pour une prestation donnée.

La dénomination d'Entreprises Extérieures (dénommé EE dans la suite du document) 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.

L'AMP est responsable de la sécurité sur la plateforme et doit être averti de tous travaux en son sein.

1 NOTIFICATION D'UN EVENEMENT

Apprendre de nos incidents est une valeur cruciale pour l'AMP et il est ainsi exigé aux EE de faire preuve de la plus grande transparence et de notifier les événements sécurité comme décrit dans les sous-sections suivantes.

1.1 Evènement impactant la sécurité aéroportuaire

1.1.1 Notification d'un évènement

Tout événement 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'événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité aéroportuaire et communique ces événements 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 événements 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 événements ou incidents du même type ne se reproduisent et ne dégénèrent 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. Sauf dans ces derniers cas, l'anonymat est garanti

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.). Cette notification peut s'effectuer par mail (sgs@mrs.aero).

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.

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

1.1.2 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'évènements et doit participer activement à l'analyse des événements qui la concerne et à la mise en place d'actions et au suivi de leur mise en œuvre si nécessaire. En particulier, les actions correctives immédiates doivent être communiquées par le SGS à la DGAC dans les 72 heures qui suivent l'évènement, 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.

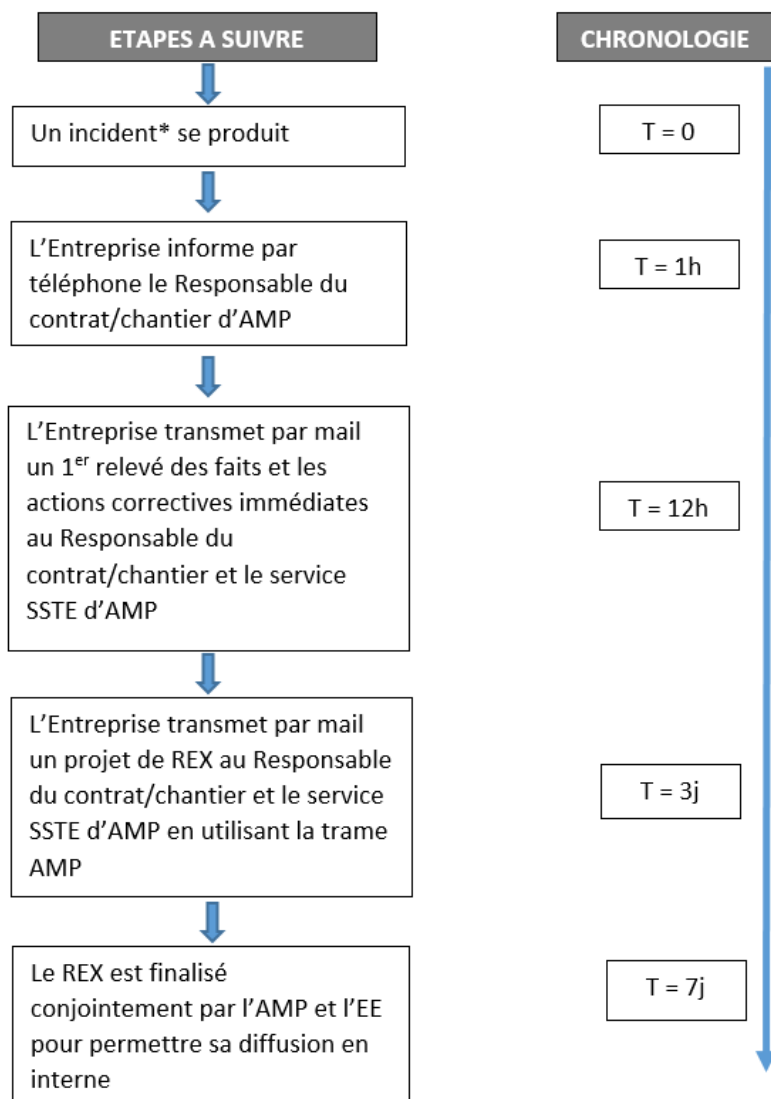
Dans ce contexte, l'EE est en contact direct avec le SGS, sans l'intermédiaire d'autres services AMP.

1.2 Notification d'un incident relatif à la santé et sécurité des personnes

Les incidents incluent les situations dangereuses, presque-accidents et accidents qui sont définis comme suit :

- Situation dangereuse : situation dans laquelle une personne est exposée à au moins un phénomène dangereux (par exemple, une personne qui évolue à l'intérieur d'un périmètre de sécurité alors que des travaux sont réalisés au-dessus)
- Presque-accident : un événement qui aurait pu créer un accident mais qui, finalement, n'a pas eu de conséquences (par exemple, une personne qui évolue à l'intérieur d'un périmètre de sécurité et un objet tombe juste à côté de la personne sans la heurter)
- Accident : un événement soudain qui, quelle qu'en soit la raison, cause un dommage corporel ou psychologique (par exemple, une personne qui évolue à l'intérieur d'un périmètre de sécurité et un objet tombe sur une épaule et cause une fracture)

Lorsqu'un incident se produit, il est demandé à l'EE d'informer l'AMP et d'effectuer une analyse de l'incident selon le logigramme ci-dessous. La trame de REX est disponible en Annexe des CCGI et la version éditable word est disponible auprès de Responsable de contrat ou le service SSTE de l'AMP.



* incident =

1. accident de travail avec arrêt
2. accident de travail nécessitant un traitement médical (hors 1^{er} soins)
3. presque-accident pouvant provoquer 1. ou 2.
4. Situation dangereuse pouvant provoquer 1. ou 2.

2 CONSIGNES RELATIVES A LA SANTE ET SECURITE DES PERSONNES

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 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport Marseille Provence).

2.1 Documents obligatoires

2.1.1 Plan de prévention (PdP)

- ⇒ **Requis n°1** : à l'exception des chantiers clos et indépendants sous coordination SPS et des livraisons de fourniture, toute intervention/prestation sur l'AMP doit faire l'objet obligatoirement de l'élaboration d'un PdP dont un exemplaire doit être en permanence sur le lieu d'intervention

Le document PdP est rédigé avant le début des travaux avec le Service Sécurité et le Chargé d'Affaire de l'AMP.

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

La personne désignée pour représenter l'Entreprise Extérieure, lors de la visite d'inspection commune obligatoire au préalable de l'intervention et avant la rédaction du PdP, est habilitée à prendre des décisions qui engagent l'entreprise et notamment la signature du PdP.

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.

2.1.2 L'Autorisation d'Intervention (AI)

Ce document permet une évaluation des risques en identifiant exactement le type d'intervention (non connu au moment de la rédaction du PdP). Il est rédigé par le Service Sécurité et l'Entreprise Extérieure.

- ⇒ **Requis n°2** : l'AI est obligatoire, dès lors que l'intervention n'est pas expressément prévue au Plan de Prévention, et fera alors office d'avenant au PdP pour l'opération décrite.

2.1.3 Protocole de Sécurité (Chargement / Déchargement)

- ⇒ **Requis n°3** : Lorsqu'une entreprise, pour ses propres besoins ou pour ceux de l'AMP, effectue une opération de chargement et/ou déchargement, elle doit systématiquement prévenir le service sécurité de l'aéroport, pour qu'un protocole de sécurité soit réalisé.

2.2 Risques et exigences matérielles

2.2.1 Risque de chute de hauteur

Pour les interventions en hauteur, les dispositifs de protection collective doivent systématiquement être privilégiés. Cela inclut les échafaudages, des Plateformes de Travail de type PIRL ou équivalent et des nacelles élévatrices de personne (PEMP).

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. Cette autorisation est délivrée lors de la réalisation d'une AI.

Les interventions de cordistes peuvent être exceptionnellement autorisées et feront l'objet de mesures particulières consignées dans un PdP.

2.2.2 Risque chimique

Lors du plan de prévention, 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.

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. Les FDS doivent être obligatoirement présentes sur les lieux d'utilisation.

- ⇒ **Requis n°4** : L'utilisation de produit CMR (Cancérogène, 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.

2.2.3 Risque électrique

2.2.3.1 Personnel

- ⇒ **Requis n°5** : Tous travaux sur les installations électriques doivent avoir été préalablement autorisés par le chargé d'exploitation d'AMP. Tous travaux se font hors tension sauf exception dûment justifiée et autorisation préalable du chargé d'exploitation.

2.2.3.2 Installation provisoire de chantier

- ⇒ **Requis n°6** : Pour les installations électriques provisoires de chantier, il est demandé aux entreprises d'appliquer les standards détaillés dans la fiche prévention de l'OPPBTB réf. G4 F 01 12 permettant ainsi une conformité à la réglementation et à la norme NF EN 61439.

2.2.3.3 Consignes d'exploitation des ouvrages électriques sur l'AMP

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

2.2.4 Risque de noyade

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

- ⇒ **Requis n°7** : Le personnel effectuant des travaux en bordure du plan d'eau devra porter un équipement adéquat en cas de chute dans l'eau. De plus, les travaux au bord de l'étang ne peuvent être réalisés seuls. La présence de 2 agents est obligatoire.

2.2.5 Risque rayonnements ionisants

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

- ⇒ **Requis n°8** : 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.

2.2.6 Risque incendie

2.2.6.1 Permis feu

- ⇒ **Requis n°9** : Pour tous travaux par points chauds, à l'intérieur comme à l'extérieur des bâtiments (flammes, étincelle, meulage...), ainsi que pour les interventions pouvant entraîner le déclenchement de détecteurs incendie (émission de poussières, travail en hauteur proche de détecteurs linéaires, ...), l'entreprise intervenante doit obligatoirement obtenir un permis feu auprès de l'AMP et demander de désactiver la détection incendie à proximité de la zone d'intervention.

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.

En cas de non-respect, les pompiers ou le Service Sécurité peuvent stopper les travaux jusqu'à régularisation.

2.2.6.2 Calfeutrement des pénétrations

- ⇒ **Requis n°10** : 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.

2.3 Intervention particulière

2.3.1 Intervention dans les locaux de Traitement des Bagages de Soute

2.3.1.1 Véhicules

- ⇒ **Requis n°11** :
- Respecter le code de la route.
 - Respecter la vitesse maximale de 10 km/h.
 - Stationner les véhicules sur les places de stationnement prévues à cet effet.
 - Allumer les feux de signalisation avant de pénétrer dans les bâtiments.
 - Respecter la distance de sécurité entre deux véhicules.
 - Couper immédiatement le moteur des véhicules à l'arrêt.
 - Respecter les places de stationnement dédiées aux équipes AMP.

2.3.1.2 Piétons

- ⇒ **Requis n°12** :
- Respecter les cheminements piétons.
 - Porter obligatoire des chaussures de sécurité et un vêtement **haute-visibilité** de classe 2 minimum.
 - Etre vigilant lors de tout déplacement à pied.
 - Limiter l'accès à la zone de traitement des bagages de soute aux personnes autorisées.

2.3.2 Intervention sur les tapis de transport des bagages

Porter des vêtements de travail ajustés (veste, pantalon, parka ...), des cravates de sécurité et cordon porte badge à clip anti étranglement.

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

2.3.3 Intervention dans les Aérobares

Les terminaux 1 et 2 sont classés Etablissement Recevant du Public 1^{ère} Catégorie.

- ⇒ **Requis n° 13** : 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.

2.4 Protection et communication

2.4.1 Protection collective

2.4.1.1 Clôture et signalisation

- ⇒ **Requis n° 14** : l'EE doit rendre la zone de travail inaccessible au public 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 ...).
- ⇒ **Requis n° 15** : la fourniture, la pose / dépose, le déplacement éventuel, le maintien en place et en état pendant toute la durée de l'intervention de tous les dispositifs de balisage et de sécurité sont à la charge de l'Entreprise Extérieure.
- ⇒ **Requis n°16** : 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.
- ⇒ **Requis n°17** : 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). 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.

Le type de barrière de protection sera proposé par l'entreprise et validé par l'AMP.

2.4.1.2 Garde-corps

- ⇒ **Requis n°18** : 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. Des précisions peuvent être apportées lors de l'élaboration du plan de prévention.

2.4.1.3 Divers

- ⇒ **Requis n°19** : 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.

2.4.2 Protection Individuelle

2.4.2.1 Equipements de Protection

- ⇒ **Requis n°20** : 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. Les EPI doivent être portés, adaptés à la nature des travaux réalisés (gants, lunette, masque, protection auditive ...) sous la responsabilité de l'employeur et conformément à son évaluation des risques. Les portes badges de sûreté équipés de cordons devront être munis de clips anti-étranglement.

2.4.2.2 Communication

- ⇒ **Requis n°21** : Les remontées d'information, d'accident, d'incident, de presque accident doivent être communiquées à AMP. En cas d'accident, une analyse et un retour d'expérience doivent être menés par les entreprises et doivent être communiqués à AMP (cf annexe trame de remontée d'informations).

2.5 Secours, infirmerie et hygiène

2.5.1 Secours

L'aéroport dispose d'un service de secours géré par les Marins Pompiers, présent H24 et qui intervient pour toutes situations dangereuses 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.

2.5.2 Infirmerie

L'infirmerie est située à proximité du Terminal 1 Hall B. Un personnel médical y est présent de 08h00 à 20h00 tous les jours. Hors de ces horaires ou en cas d'impossibilité de se déplacer, il convient de contacter le service de secours de l'aéroport.

- ⇒ **Requis n°22** : Une trousse de secours doit être présente sur le chantier et facilement accessible par tout le personnel de l'entreprise. Pour les travaux impliquant l'utilisation d'équipement hautement coupant (travaux d'élagage, meuleuse, disceuse, ...) pouvant provoquer des coupures profondes, un pansement compressif de type CHUT (Compresses Hémostatiques d'Urgence) doit être inclus dans la trousse de secours, le personnel doit avoir reçu la formation adéquate pour son utilisation en cas d'urgence.

2.5.3 Hygiène

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.

- ⇒ **Requis n°23** : la prise de repas dans l'enceinte du chantier est interdite, à moins que celui-ci ne dispose d'une base vie avec une zone dédiée à la prise de repas dans de bonnes conditions d'hygiène (eau courante, savon, table, chaises, chauffage, micro-ondes et produits du nettoyage).
- ⇒ **Requis n°24** : les sanitaires utilisables par les entreprises seront définis selon nature des travaux / chantiers et précisés dans Pdp.

3 PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT

3.1 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

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 la centrale de secours électrique, **SASCA** et **AVITAIR** pour les essenciers.

3.2 Déchets

3.2.1 Responsabilités et suivi

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. Les agréments des transporteurs et des centres de traitement, ainsi que le suivi des quantités de déchets doivent être tenus à disposition d'AMP. Le bordereau de suivi des déchets dangereux doit être transmis à AMP.

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.

L'utilisation des containers et bennes de l'aéroport est strictement interdite. Le brulage, l'enfouissement et l'abandon de déchets sur le site de l'AMP sont strictement interdits. Tout manquement fera l'objet de pénalités et refacturation de collecte.

3.2.2 Gestion des déchets en zone réservée

Les bennes 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 aéroportuaire. De plus, les camions de collecte des déchets doivent impérativement être vides pour pouvoir rentrer en ZSAR.

3.2.2.1 *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.

3.3 Consommation eau et énergie

Si l'AMP l'estime nécessaire, 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

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 disponible sur l'Extranet de l'AMP, pour lequel l'EE peut demander à disposer d'un accès.

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.

Sur l'aire de mouvement ou à proximité, aucune EE ne peut intervenir, pour le compte d'AMP ou d'autrui, sans avoir au préalable signalé le changement auprès du SGS (sgs@mrs.aero). Une procédure de changement plus ou moins contraignante s'impose en fonction de la nature du changement.

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, en complément, 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 les accepter formellement. Elle doit ensuite 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 évènements, 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 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. Les délais de traitement sont a minima de 3 semaines.

4.5.1 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 aérodrome, 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 R26-1 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 aérodrome ou en rase campagne.

4.5.2 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 aérodromes (dont les hélistations),
 - les zones montagneuses, les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

4.5.3 Existence de surfaces de limitation d'obstacles

Les surfaces dites OLS (Obstacle Limitation Surfaces) sont imposées par le règlement UE 139/2014. Leur respect est obligatoire.

4.6 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.

4.7 Drones

La réglementation européenne sur les aéronefs sans équipage à bord entre en application le 31 décembre 2020 : elle vient se substituer à la réglementation nationale de sécurité aérienne sur ces aéronefs.

La Commission européenne a publié en juin 2020 deux règlements portant sur les aéronefs sans équipage à bord :

- Le règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord;
- Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.

Les supports et procédures de la DGAC vont évoluer si nécessaire pour prendre en compte cette réglementation qui remplacera la réglementation nationale.

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

Dans l'attente, comme précédemment, 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.

5 PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SURETE

La présente section constitue un rappel de certaines règles essentielles mais ne saurait se substituer aux textes réglementaires régissant la sûreté, et en particulier à l'arrêté préfectoral fixant les mesures de police applicables sur l'Aéroport Marseille Provence, disponible auprès de vos interlocuteurs habituels.

5.1 Conditions d'Accès et de Circulation en ZSAR

Toute personne exerçant une activité professionnelle sur l'Aéroport Marseille Provence en Zone de Sûreté 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 aéroport « MARSEILLE » « badge permanent ».

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 aéroport « marseille » « badge permanent ».

Valide 3 ans maximum, renouvelable.

- **badge dont le fond de la face est vert :**

Titre de circulation local « accompagné ».

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 transmise par mail au minimum deux jours ouvrables avant la date d'accès au bureau des badges, qui se chargera de la validation auprès de la Direction concernée. 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 sans délai à l'employeur ou le cas échéant au **bureau des badges AMP (Terminal 1 mezzanine Hall A)**.

Le Chef de l'Entreprise (ou son représentant), disposera de 8 jours pour restituer les titres de circulation au **bureau des badges AMP (Terminal 1 mezzanine 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 jusqu'au 31/12 de l'année en cours, 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 et une formation sécurité aéroportuaire en fonction des secteurs demandés (cf. chapitre 5.2.2).

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.

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

La formation sûreté aéroportuaire peut dans certaines conditions être dispensée par le Département 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).
- 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.
- Pour les étrangers résidant en France depuis moins de 5 ans, un extrait des condamnations pénales du pays d'origine de moins de trois mois traduit en Français.

Tout dossier de demande de badge doit **impérativement** être transmis au bureau des badges par mail (par exception sur format papier) Pour toute demande de badge ou renouvellement, le règlement devra **obligatoirement** être effectué en ligne sur le site <https://badges.mrs.aero> préalablement au dépôt de la demande.

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 sûreté A, requiert une formation à la sécurité aéroportuaire.

Cette formation est dispensée par différents organismes de formation agréés par l'AMP 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.

5.2.3 Obtention des laissez-passer véhicules

Pour toute demande de laissez-passer véhicule (vignette), le règlement devra être effectué sur le site de paiement en ligne <https://badges.mrs.aero> préalablement au dépôt du dossier (consulter le guide des redevances pour connaître le tarif en vigueur). Aucun règlement ne sera possible sur place.

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

- de la copie de la carte grise du véhicule,
- une photo de la face avant du véhicule, immatriculation lisible.

Les demandes de renouvellements annuels des laissez-passer véhicule devront impérativement être transmises 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 transmises, au minimum, 10 jours ouvrables avant la date de retrait.

Tout dossier de demande de laissez-passer véhicule doit impérativement être transmis par mail au bureau des badges qui se chargera de la validation auprès de la Direction concernée.

5.3 Circulation en ZCP

L'intégralité du site, côté ville comme côté piste est soumise au code de la route.

Indépendamment de l'habilitation décrite ci-dessous, les conducteurs doivent donc le cas échéant être titulaires d'un permis de conduire adapté au véhicule conduit.

La portion de la route de service permettant de circuler du PARIF jusqu'à l'ancienne 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.

Hors de cette portion de route, pour circuler en ZCP, le conducteur d'un véhicule doit 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.

La conduite 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 que l'accès aux secteurs considérés soit autorisée par le titre de circulation (badge) et soit justifiée par une mission professionnelle sur cette aire.

La conduite sur l'aire de manœuvre (MAN) est réservée aux seuls détenteurs de l'habilitation à conduire MAN, et qui sont aussi titulaires d'un titre de circulation adéquat (badge). Pour ceux-là, il est rappelé notamment que 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.

L'habilitation à conduire sur le MAN n'est attribuée que sur raison dûment justifiée, étant donné les risques générés par la présence d'un véhicule sur les pistes et taxiways.

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.

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, de manière accidentelle ou mal intentionnée
- 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 (l'accompagné doit toujours rester à portée de vue et de voix).
- 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**.

5.5.2 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 notamment 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 ».

5.5.2.1 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 :

- prononcer une amende administrative d'un montant pouvant aller jusqu'à 750 euros pour une personne physique.
- suspendre le titre de circulation pour une durée pouvant aller jusqu'à 2 mois reconductibles si les circonstances l'exigent.
- 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.

5.5.3 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 ou PARIF) 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. Contacter le Superviseur Sûreté au 04 42 14 24 30.

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

Le personnel de l'Entreprise Extérieure ne peut demander l'ouverture d'un accès dérogatoire 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.

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

Les livraisons se font normalement par le PARIF. Elles ne sont pas acceptées entre 7h30 et 10h30 (sauf pour les entreprises disposant du statut de « fournisseur connu »

Dans certains cas, la nature des marchandises ne permet pas leur inspection filtrage sur le PARIF (matériaux en vrac, béton liquide ...).

Ces marchandises doivent alors être escortées et inspectées filtrées à leur point de déchargement. Dans ce cas, un rendez-vous préalable est nécessaire.

6 CONTROLE ET EVALUATION SANTE ET SECURITE DES PERSONNES

6.1 Notation

Pour s'assurer de la bonne mise en application des exigences réglementaires et du CCGI sur les chapitre de la « Santé et Sécurité des personnes » et de la « Protection de l'Environnement », l'AMP évaluera l'entreprise intervenante (et ses potentiel sous-traitants) tout au long de la prestation/du contrat. Les manquements pour la santé/sécurité des personnes et la protection de l'environnement qui seront constatés par l'AMP se verront attribuer des points de pénalité comme défini dans la matrice ci-dessous. A noter qu'un même manquement peut avoir des conséquences potentielles diverses et l'AMP pourra alors additionner des points face à chaque conséquence spécifique que le manquement a.

Gravité réelle et potentielle	Nombre de points de pénalité	MANQUEMENTS
ELEVEE	-3	Situation/incident grave ou potentiellement grave (mortel, incapacité permanente, pollution significative non-conformité majeure, dommages matériels significatifs) Incident non déclaré à l'AMP Sécurité aéroportuaire & sûreté: non-conformités avec les clauses définies dans les sections respectives du présent document (chapitre 4 et chapitre 5)
MOYENNE	-2	Situation/incident important (blessures, pollution notable, sérieuse non-conformité, non-respect de procédures, dommage matériel important)
FAIBLE	-1	Situation à risque mineure (accident bénin, faible risque de pollution, non-conformité mineure, dommage matériels de faible ampleur)

Toutes les interventions sur la plateforme pourront être auditées à tout moment et sans préavis par du personnel AMP.

6.2 Mesures prises en cas de manquement

De manière générale, l'AMP suivra le processus suivant en cas de manquement constaté :

- ⇒ A partir de 6 points de pénalité : une lettre de notification est transmise au prestataire afin d'alerter l'entreprise des constats qui ont pu être relevés suivie d'une réunion entre l'entreprise, le responsable d'intervention de l'AMP, et un représentant du service sécurité/sécurité aéroportuaire/sûreté environnement concerné de l'AMP afin de définir un plan d'action pour corriger les écarts constatés.

- ⇒ A partir de 12 points de pénalité : une lettre est transmise appliquant des pénalités financières provisoires et suivie d'une réunion entre l'entreprise, le responsable d'intervention de l'AMP, et un représentant du service sécurité/sécurité aéroportuaire/sûreté environnement concerné de l'AMP.
- ⇒ A partir de 18 points de pénalité : une lettre est envoyée au prestataire appliquant des pénalités financières définitives et suivie d'une convocation avec la Direction de l'AMP et la définition de toute autre mesure (par exemple, résiliation, exclusion temporaire de nos appels d'offres et de nos agréments de sous-traitants).

Le tableau suivant indique la valeur financière du point de pénalité :

VALEUR DU POINT DE PENALITE	PENALITES ASSOCIEES
1	Pénalité financière d'1/1000 par point du montant hors taxes du contrat ou marché, avec un minimum fixé à 500 €

7 ANNEXES

7.1 ANNEXE 1 : TRAME DE REX INCIDENT SANTE & SECURITE DES PERSONNES



RETOUR D'EXPERIENCE INCIDENTS				AMP-REX-202****
Domaine concerné	AMP	Exploitant	Entreprise Intervenant	Passager
Type d'incident			Gravité réelle	
Effet de l'incident			Gravité potentielle	
Operation / Tâche / Activité				
Equipements concernés				
Date de l'incident	Diffusé par :			
Details de l'incident				
Causes immédiates				
•				
Causes profondes				
•				
LES ENSEIGNEMENTS				
•				