



Cahier des Consignes Générales d'Intervention

Révision 8 – Février 2026

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
8	12 février 2026	Mise à jour globale du document	Julien Bastid

Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
Julien Bastid (Responsable Service Prévention & Energie)	Sandra Pinatel Stéphane Garguilo Séverine Kretschmar Séverine Baudouy	Nicolas Tripier (Directeur Technique)

Table des matières

Introduction.....	5
Qu'est-ce que le CCGI et à quoi sert-il ?.....	5
1 NOTIFICATION D'UN EVENEMENT	6
1.1 Evènement impactant la sécurité aéroportuaire.....	6
1.1.1 Notification d'un évènement.....	6
1.1.2 Participation à l'analyse des évènements	7
1.2 Notification d'un incident relatif à la santé et sécurité des personnes	8
2 Consignes RELATIVES A LA SANTE ET SECURITE DES PERSONNES	10
2.1 Documents obligatoires	10
2.1.1 Plan de prévention (PdP)	10
2.1.2 Protocole de Sécurité (Chargement / Déchargement).....	10
2.2 Risques et exigences matérielles	11
2.2.1 Risque de chute de hauteur	11
2.2.2 Risque chimique	11
2.2.3 Risque électrique	12
2.2.4 Risque de noyade	12
2.2.5 Risque rayonnements ionisants	12
2.2.6 Risque incendie.....	13
2.2.7 Risque lié aux travaux avec fouille.....	13
2.3 Intervention particulière.....	14
2.3.1 Intervention dans les locaux de Traitement des Bagages de Soute.....	14
2.3.2 Intervention sur les tapis de transport des bagages	14
2.3.3 Intervention dans les Aérogares.....	14
2.4 Protection et communication	15
2.4.1 Protection du public et signalétique.....	15
2.4.2 Divers	15
2.4.3 Protection Individuelle	15
2.5 Secours, infirmerie et hygiène	16
2.5.1 Secours	16
2.5.2 Service Médical d'Urgence	16
2.5.3 Hygiène	16

3	PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT	18
3.1	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)	18
3.2	Déchets	18
3.2.1	Responsabilités et suivi.....	18
3.2.2	Gestion des déchets en zone réservée	18
3.3	Consommation eau et énergie.....	19
3.4	Biodiversité	19
4	PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE AEROPORTUAIRE	21
4.1	Exigence réglementaire	21
4.2	Formation à la sécurité aéroportuaire.....	21
4.3	Politique de Sécurité Aéroportuaire de l'AMP	22
4.4	Gestion d'une opération impactant la sécurité aéroportuaire par un tiers	22
4.5	Changements et évaluations d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire (EISA)	23
4.6	Contrôle des objets intrus (FOD)	24
4.7	Grutages/Levages	25
4.7.1	Existence de servitudes aéronautiques - Les servitudes d'utilité publique sont annexées aux documents d'urbanisme des communes (PLU)	25
4.7.2	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	26
4.7.3	Existence de surfaces de limitation d'obstacles	26
4.8	Balisage des obstacles.....	27
4.9	Drones.....	27
5	PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SURETE	28
5.1	Conditions d'Accès et de Circulation en ZSAR	28
5.1.1	Les différents Titres de circulation	28
5.1.2	Laissez passer véhicules.....	29
5.2	Formalités pour l'obtention des Titres de Circulation	29
5.2.1	Formation (s)	29
5.2.2	Titre de Circulation Aéroportuaire (Badge permanent)	30
5.2.3	Titre de Circulation « Accompagné » (Badge vert).....	31
5.2.4	Laissez-passer Temporaire (Badge T ou arc en ciel)	31
5.3	Règles d'utilisation des Titres de Circulation	32
5.3.1	Obligations des titulaires de titre de circulation « permanents »	32
5.3.2	Obligations des accompagnateurs de titulaire de titre de circulation « accompagné »	33

5.3.3	Obligations du titulaire d'un titre de circulation « accompagné »	33
5.3.4	Obligations du titulaire d'un « Laissez-passer temporaire »	33
5.4	Formalités pour l'obtention des laissez-passer véhicules	33
5.4.1	Véhicule annuel (31/12 de l'année en cours).....	33
5.4.2	Véhicule temporaire (5 jours maximum).....	34
5.4.3	Circulation des véhicules en ZCP	35
5.5	Utilisation des Accès Contrôlés par les Entreprises Intervenantes	35
5.5.1	Rappel de la réglementation applicable.....	36
5.5.2	Références réglementaires.....	36
5.5.3	Procédure d'utilisation des accès contrôlés par les Entreprises Intervenantes.....	36
5.6	Introduction de marchandise en ZSAR	37
6	Contrôle et EVALUATION.....	38
6.1	Notation	38
6.2	Mesures prises en cas de manquement	38
6.2.1	Barème des pénalités	39
6.2.2	Mesures complémentaires	39
7	ANNEXES.....	40
7.1	ANNEXE 1 : TRAME DE REX INCIDENT SANTE & SECURITE DES PERSONNES	40
7.2	ANNEXE 2 : Tableau de classification des manquements et pénalité (non exhaustif)	41

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 intervenantes 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 préventif et contractuel en vue de préparer les interventions sur l'AMP. Il sert de référentiel pour l'intervention et vient en complément des exigences réglementaires et en vigueur et applicables aux entreprises sous-traitantes d'AMP. Il permet aux entreprises / 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 / des travaux donnés.

La dénomination d'Entreprises Intervenantes (abréviation EI 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.

Le présent CCGI constitue un socle minimal d'exigences. Les stipulations du marché peuvent prévoir des obligations ou pénalités complémentaires ou plus élevées, lesquelles prévalent en cas de divergence.

1 NOTIFICATION D'UN EVENEMENT

Apprendre de nos incidents est une valeur cruciale pour l'AMP et il est ainsi exigé aux EI 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.

La confidentialité est garantie. Seule l'équipe SGS de l'AMP (garante du management de la sécurité aéroportuaire) a connaissance de l'identité de ces personnes. Le SGS garantit la confidentialité des informations recueillies pour l'analyse, y compris l'identité du notifiant et des autres personnes impliquées, sauf en cas de constatation d'une négligence grave ou d'un manquement délibéré.

L'EI 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'EI 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 évènements 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 évènements

L'EI 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'EI 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.

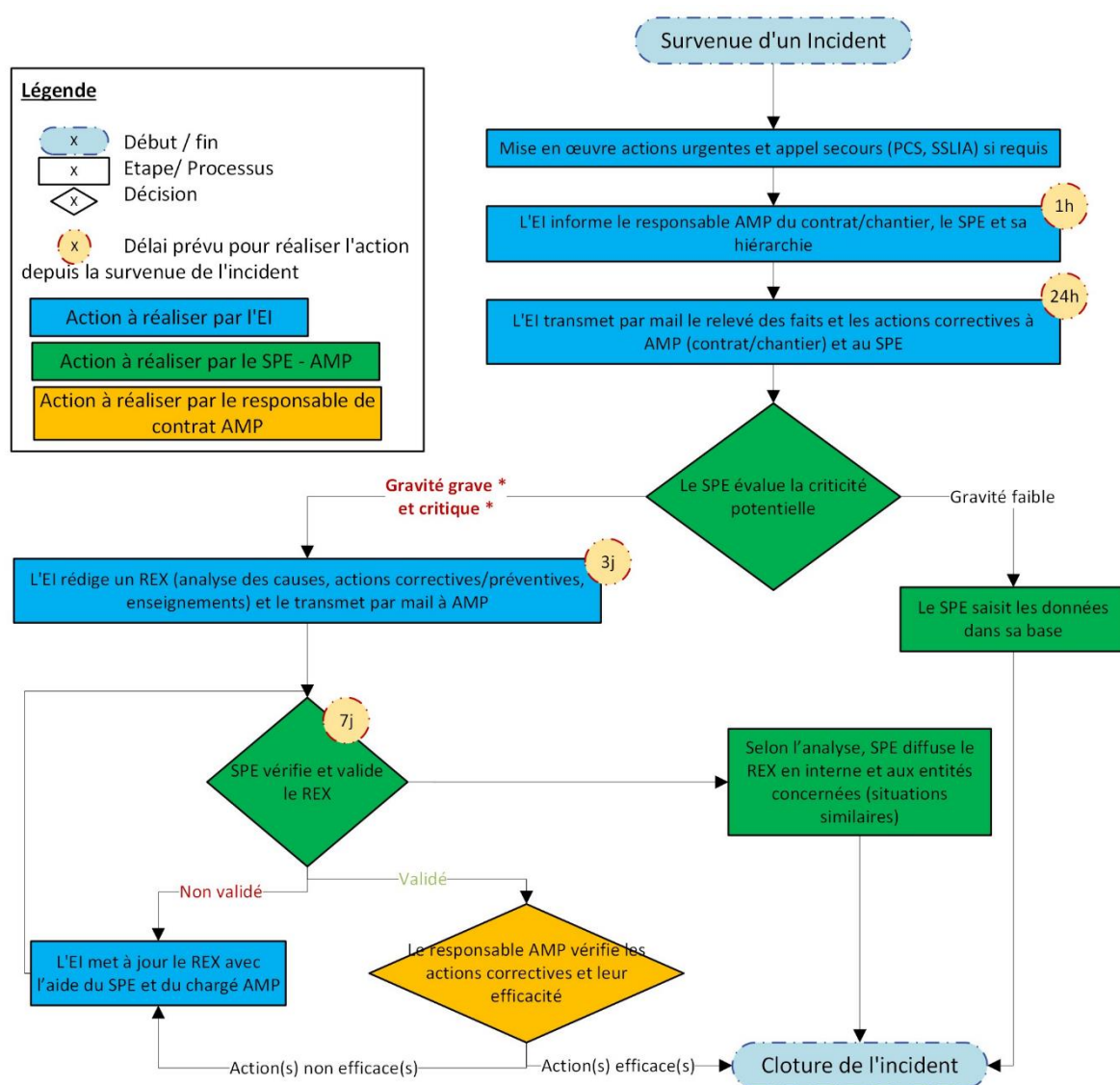
Dans ce contexte, l'EI est en contact direct avec le SGS, sans l'intermédiaire d'autres services AMP.

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, garde-corps mal fixés...)
- **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 d'elle 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, un objet tombe sur une épaule et lui cause une fracture)

Lorsqu'un incident se produit, il est demandé à l'EI d'informer l'AMP selon le logigramme ci-dessous. Un exemple de 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 Prévention & Energie (SPE) d'AMP.



Critère de gravité :

- Gravité faible : incident pouvant entraîner des blessures avec premiers soins, ou accidents bénins
- Gravité grave : incident pouvant entraîner un arrêt de travail de quelques jours
- Gravité critique : incident pouvant entraîner des conséquences critiques (arrêt de travail de plusieurs mois, incapacité permanente...)

L'EI a l'obligation de répondre rapidement aux demandes du Service Prévention & Energie d'AMP dans le cadre des enquêtes, suite à la notification d'un incident et doit participer activement à l'analyse et à la mise en place d'actions et au suivi de leur mise en œuvre si nécessaire.

L'EI détermine avec le Service Prévention & Energie 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'EI est en contact direct avec le Service Prévention & Energie d'AMP, sans l'intermédiaire d'autres services AMP.

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, ainsi que sur l'aire de mouvement des aéronefs. Des zones dédiées aux fumeurs sont d'ailleurs 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 pour le compte d'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 Chargé d'Affaire d'AMP et le service Prévention & Energie.

Pour les PdP dont la validité est de 1 an, le document est renouvelé à minima chaque année à la date anniversaire en intégrant systématiquement une Visite d'Inspection Commune.

La personne désignée pour représenter l'Entreprise Intervenant, lors de la Visite d'Inspection Commune (obligatoire, préalable à toute intervention et à la rédaction du PdP), doit être habilitée à prendre des décisions qui engagent l'entreprise. Elle doit notamment disposer du pouvoir de décision et de 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'EI déclare systématiquement tout changement de responsable de l'opération.

2.1.2 Protocole de Sécurité (Chargement / Déchargement)

⇒ **Requis n° 2** : Lorsqu'une entreprise, pour ses propres besoins ou pour ceux d'AMP, effectue une opération de chargement et/ou déchargement, elle doit systématiquement prévenir le service Prévention & Energie 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, les nacelles élévatrices de personne (PEMP), les gardes-corps provisoires, etc... Si une protection périphérique temporaire est nécessaire pour sécuriser les interventions en hauteur sur les toitures, les ouvertures en façade, lors de fouilles etc. l'EI 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.

Dans le cas où de telles dispositions collectives ne peuvent être utilisés, une évaluation des risques justifiant le déploiement d'un moyen d'accès alternatif doit être consignée sur le Plan de Prévention. Ainsi, l'utilisation d'une échelle, d'un escabeau ou d'un marchepied doit rester limitée à un moyen d'accès ponctuel. Si l'un de ces équipements est employé comme poste de travail, son usage devra faire l'objet d'une autorisation préalable et impérative de l'AMP.

Les interventions de cordistes et les interventions via ligne de vie peuvent être exceptionnellement autorisées et feront l'objet de mesures particulières consignées dans le Plan de Prévention.

⇒ **Requis n° 3** : les entreprises intervenantes doivent systématiquement privilégier les protections collectives pour les interventions et doivent sinon pouvoir justifier, via leur analyse de risques, de l'impossibilité technique et des mesures compensatoires mises en place.

2.2.2 Risque chimique

Lors du Plan de Prévention, l'Entreprise Intervenante 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 (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 Intervenante 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. Les 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'OPPBT ref. 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 à la procédure : « 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 d'AMP.

⇒ **Requis n°7** : Le personnel effectuant des travaux en bordure d'un plan d'eau (Etang de Berre, zone des Salins) 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 Intervenantes 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 Intervenantes 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 d'AMP et demander de désactiver la détection incendie à proximité de la zone d'intervention. La procédure « permis feu » est disponible auprès du Chargé d'Affaires AMP ou le service Prévention & Energie, ainsi qu'en annexe du plan de prévention.

Le permis de feu est établi conjointement entre l'Entreprise Intervenante et les agents du PC Sécurité de l'aéroport. 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 le PC Sécurité.

NB : Il est possible de demander des permis feu hebdomadaires pour des travaux de longue durée, dans des zones définies conformément à la procédure relative au permis feu.

En cas de non-respect, toute entité d'AMP ou en charge de la gestion incendie (PCS et SSLIA) est légitime pour 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.

2.2.7 Risque lié aux travaux avec fouille

Les travaux de fouille présentent des risques d'effondrement, d'ensevelissement, d'endommagement de réseaux enterrés et de risque de chute de hauteur.

Avant toute intervention, l'EI doit réaliser les démarches réglementaires (tel que la DICT), consulter les plans des réseaux et effectuer les détectons (si nécessaires). Aucune fouille ne peut être engagée sans autorisation préalable de l'AMP. La fouille doit être balisée, protégée et sécurisée contre les chutes et les parois stabilisées (si nécessaire).

En cas de découverte imprévue de réseau ou situation dangereuse, l'EI doit arrêter immédiatement les travaux et informer l'AMP.

⇒ **Requis n°11** : Toute fouille doit être autorisée par l'AMP, précédée d'une consultation des réseaux et sécurisés par des protections adaptées. Signaler immédiatement toute anomalie.

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.
- Être 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 du public et signalétique

⇒ **Requis n° 14** : L'EI 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** : L'EI 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.

⇒ **Requis n°16** : Une signalétique rappelant les différents EPI à porter doit être apposée par l'Entreprise Intervenante sur les accès au chantier. Le respect de cette signalétique s'impose à tous.

⇒ **Requis n° 17** : 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 Intervenante.

2.4.2 Divers

⇒ **Requis n°18** : Pour réduire les risques d'envol d'objets stockés dans des bennes (potentiellement dangereux pour les avions) l'Entreprise Intervenante met en place des filets ou tout procédé empêchant la dispersion des objets et détritux stockés. Lors des process de travail, l'EI doit être également particulièrement vigilante aux risques d'envol d'objets/matériaux pouvant engendrer un risque FOD (comme listé dans le point 4.6).

⇒ Cette exigence est particulièrement pertinente pour la plateforme aéroportuaire qui est très régulièrement soumise à un très fort Mistral.

2.4.3 Protection Individuelle

2.4.3.1 *Equipements de Protection*

⇒ **Requis n°19** : l'ensemble du personnel des Entreprises Intervenantes 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.

2.4.3.2 Communication

⇒ **Requis n°20** : 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 selon le processus décrit en section 1.2 de ce document.

2.5 Secours, infirmerie et hygiène

2.5.1 Secours

L'aéroport dispose de deux services de secours, disponibles 24h/24, intervenant pour toute situation dangereuse concernant le personnel et les clients de l'aéroport, selon votre localisation :

- **Dans Terminal 1 et 2, Bâtiment Mistral, Bâtiment administratif, Parcs P1 et P6**

→ **PC Sécurité (PCS)** :

- Poste fixe : 24.24
- Portable : **04 42 14 24 24**

- **Dans tous les autres bâtiments, parcs, extérieurs en ZCP et ZCR**

→ **SSLIA** :

- Poste fixe : 22.99
- Portable : **04 42 14 22 99**

Ces numéros sont exclusivement réservés aux urgences et doivent être enregistrés dans vos téléphones professionnels et personnels. Ils ne doivent pas être utilisés pour des appels quotidiens.

2.5.2 Service Médical d'Urgence

Un Service Médical d'Urgence est disponible à l'aéroport sur des plages horaires étendues. En dehors de ces horaires ou en cas d'impossibilité de se déplacer, il convient de contacter le PC Sécurité 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'élague, meuleuse, disqueuse, ...) pouvant provoquer des coupures profondes, un pansement compressif de type CHUT (Compreste Hémostatique 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 Intervenante 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 Intervenante.

⇒ **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 le Plan de Prévention.

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 Intervenante. 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 Intervenantes 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 Intervenante 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 brûlage, 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 Intervenante. Le personnel intervenant sur site devra être formé à l'utilisation des kits antipollution.

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

L'Entreprise intervenante veillera à sensibiliser son personnel à un usage économe de l'eau et à mettre en place toutes les dispositions possibles pour limiter la consommation d'eau lors de son intervention.

AMP est soumise aux dispositions des arrêtés-cadres départementaux et interdépartementaux sécheresses. Lors de son intervention sur site, l'Entreprise intervenante doit s'informer de l'état de sécheresse (vigilance, alerte, alerte renforcée ou crise) sur le site et respecter les dispositions des arrêtés sécheresses associées au niveau de gravité de sécheresse constaté. Toutes ces informations sont disponibles sur le site <https://vigieau.gouv.fr/>.

3.4 Biodiversité

Des espaces naturels sensibles (Etang de Bolmon, Etang de Berre, salins du Lion) sont présents au sein du périmètre de la plateforme aéroportuaire et à proximité immédiate. Toute intervention au droit de ces espaces et à proximité immédiate doit faire l'objet d'une évaluation d'impacts du chantier et de consignes travaux environnementales spécifiques.

Sur l'ensemble du périmètre de l'aéroport, l'Entreprise intervenante doit :

- Tenir compte de la présence d'espèces protégées sur sa zone d'intervention (en lien avec l'interlocuteur AMP) et adapter le cas échéant son planning d'intervention en dehors des périodes sensibles pour ces espèces (identifiées de mars à fin août), donc intervention possible entre début septembre et fin février, à l'exception des chauves-souris,
- Limiter l'emprise de son chantier, le positionner dans un environnement n'induisant pas de nuisances pour la biodiversité (faune, flore) et en particulier positionner les zones de stockage de matériaux en dehors des espaces sensibles,
- Délimiter les espaces à enjeux biodiversité identifiés à proximité de son site (balisage préventif, signalétique) et le maintenir pendant toute la durée de son intervention,
- Avertir le personnel AMP en cas de découverte d'enjeux biodiversité sur son emprise chantier (exemple : découverte d'un nid ou gîte sur chantier, etc.),

- Entretenir son chantier de manière à ne pas créer de refuges pour la faune / flore : refuges pour reptiles ou chauves-souris, sites de nidification d'oiseaux,
- Stocker tout produit dangereux pour l'environnement sur rétention,
- Proscrire tout rejet dans le milieu naturel (eau, sol, sous-sol).

Gestion des terres et végétaux :

- Les terres végétales extraites dans le cadre de l'intervention seront stockées séparément des autres matériaux pour leur réutilisation sur site,
- Il est strictement interdit d'introduire des espèces invasives sur la plateforme aéroportuaire (vérification qualité et origine des terres de remblais, nettoyage des engins avant arrivée sur site).
- Les terres excavées destinées à être évacuées hors plateforme aéroportuaire doivent faire l'objet d'une traçabilité conformément à la réglementation en vigueur (analyses de sol, suivi bordereaux de déchets jusqu'à élimination finale des terres).

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'EI peut demander à disposer d'un accès.

Afin de respecter les exigences du règlement CE n°1139/2018 et ses modalités d'exécution, l'EI 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 EI 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'EI 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 ou des Etudes d'Impact sur la Sécurité Aéronautique (EISA, au sens du règlement UE 139/214), des actions peuvent être spécifiques en fonction du périmètre d'intervention des EI et des risques identifiés (contraintes liées aux aéronefs et à la sécurité en piste).

La participation à ces séances de sensibilisation spécifiques peut être obligatoire pour les EI concernés et leurs sous-traitants.

Ces actions de sensibilisation à la sécurité aéroportuaire devront être réalisées **au préalable de toute intervention des EI cadrée par ce besoin.**

4.3 Politique de Sécurité Aéroportuaire de l'AMP

Les activités des Entreprises Intervenantes 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 EI 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 Gestion d'une opération impactant la sécurité aéroportuaire par un tiers

Dès lors qu'un tiers prévoit la réalisation d'un projet côté piste ou un projet à proximité qui, de nature, présente un risque aéronautique, il devra s'interroger sur les conséquences de ce dernier sur la sécurité aéroportuaire. Tout projet côté piste ou à proximité, visant une opération liée à l'exploitation aéronautique ou des travaux, peut impacter la sécurité aéroportuaire de par sa proximité avec les aires aéronautiques.

1. Il est alors nécessaire que le porteur de projet se rapproche du SGS AMP (sgs@mrs.aero) pour confirmer la nécessité de mener les démarches réglementaires liées à la sécurité aéronautique (changement et évaluation d'impact sur la sécurité aéronautiques, cf. chapitre **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Le cas échéant, le SGS redirige l'EI vers un interlocuteur du service approprié, qui sera le contact privilégié côté AMP.
2. Une réunion de cadrage est organisée entre le porteur de projet de l'EI et l'interlocuteur AMP pour caractériser le « changement » et définir la marche à suivre et les attendus.
Le processus de changement est présenté au chapitre **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**
Le dossier de « changement » devra être constitué conformément au règlement EASA n°139/2014. Il se compose de :
 - La caractérisation du changement,
 - Les analyse de conformité au règlement sur les exigences opérationnelle (OPS), organisationnelles (OR) et techniques (CS)
 - L'(es) Etude(s) d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire (EISA)
 - L'ensemble des démonstration et preuves de conformité permettant de justifier la conformité et le respect des mesures ressortant de l'EISA.

Dans ce processus, AMP est responsable du contrôle de la méthode et de la transmission à l'autorité DSAC. AMP pourra également fournir un accompagnement via l'interlocuteur privilégié et participé au besoin aux ateliers EISA.

En revanche, il est rappelé que la production du dossier de changement est de la responsabilité de l'EE et que cette tâche requiert des compétences spécifiques, qui devront être sous-traité si elles ne sont pas maîtrisées.

Il est à noter que cette prestation pourrait être réalisée par AMP, sous rémunération, selon l'expertise requise et la disponibilité des équipes. Pour ce faire, une demande de devis devra être effectuée auprès de l'interlocuteur privilégié d'AMP.

4.5 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, dégommage ...), 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'EI 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'EI 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'EI, sans aucun intermédiaire. Les conclusions de ces audits peuvent amener à la mise en place de **mesures conservatoires**, y compris l'arrêt des travaux.

4.6 Contrôle des objets intrus (FOD)

Conformément au règlement (UE) 139/2014, l'AMP a mis en place un programme de contrôle des objets intrus communément appelés FOD (Foreign Object Debris) (PROC-047). Son objectif est de prévenir la présence de ces objets sur l'aire de mouvement et de réduire le risque qu'un FOD n'interagisse avec un aéronef, ce qui pourrait entraîner des conséquences graves.

Plusieurs sources génératrices de FOD ont été identifiées, notamment les travaux et les campagnes de maintenance. Pour ces deux cas, les principales causes pouvant entraîner la génération de FOD sont les suivantes :

- Dispersion de gravats, débris ou matériaux légers hors de la zone de chantier ;
- Outils susceptibles d'être oubliés dans une zone sensible ;
- Absence de consignes ou non-application des consignes de prévention ;
- Perte d'un objet ou d'une pièce détachée d'un véhicule de chantier ;
- Génération de poussière à proximité des aéronefs ;
- Absence de vérification de la propreté de la zone de travaux ;
- Absence de moyens de nettoyage.

Afin de contribuer au contrôle des FOD, les EI doivent respecter les mesures ci-dessous, préconisées par l'aéroport. Cette liste n'est pas exhaustive.

Dans le cadre d'un dossier de changement :

- Le risque FOD doit obligatoirement être traité dans l'analyse de conformité OPS ainsi que dans l'Étude d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire (EISA).

Lors des interventions sur l'aire de mouvement :

- S'assurer que les véhicules intervenants sont en bon état de maintenance afin de limiter les pertes de pièces détachées ;
- Limiter le déplacement de matériaux en respectant les cheminements définis par le responsable travaux AMP ;

- Contrôler les outils utilisés à l'aide d'un inventaire ou d'une checklist, afin d'éviter tout oubli ;
- Sécuriser la zone de stockage du matériel ainsi que le matériel stocké, en utilisant des moyens adaptés pour éviter leur dispersion sur les aires sensibles ;
- Assurer l'intégrité des balisages de la zone de travaux et vérifier régulièrement la propreté des lieux ;
- Mettre en place des moyens de nettoyage adaptés (ex. : balayeuse) ;
- Informer les responsables des travaux dès la détection d'un FOD ;
- Récupérer les FOD identifiés et les jeter dans les conteneurs à déchets de chantier ;
- Réaliser une vérification conjointe avec le représentant AMP de la propreté de la zone avant la remise en service de la zone de travaux.
- Avant tout début d'intervention, les entreprises intervenantes devront s'assurer que leur personnel est sensibilisé au risque FOD.

La présence de FOD sur l'aire de mouvement constitue un événement de sécurité nécessitant une notification. Si un FOD est détecté – même s'il n'est pas lié aux travaux – le responsable AMP doit être immédiatement contacté, et une FNE (Fiche de Notification d'Événement) doit être établie (voir section 1.1 en début de document). Les moyens de notification à utiliser seront précisés lors du briefing initial.

4.7 Grutages/Levages

Toute opération de grutage dans un rayon de 10 km autour de l'ARP (centre de la piste 13L/31R - 43°26'12"N 005°12'54"E) doit faire l'objet d'un avis délivré par la DGAC. La demande de grutage doit être faite via le site du « Guichet unique urbanisme et obstacles pour la circulation aérienne » : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/guichet-unique-urbanisme-obstacles-circulation-aerienne>

4.7.1 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 aérodrome ou en rase campagne.

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

4.7.3 Existence de surfaces de limitation d'obstacles

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

OLS (Obstacle limitation surfaces) /Limitation et suppression des obstacles. Il s'agit d'une série de surfaces de limitation d'obstacles qui définissent les limites que peuvent atteindre les objets dans l'espace aérien. Ces surfaces ont pour objet de définir autour des aérodromes l'espace aérien à garder libre de tout obstacle pour permettre aux avions appelés à utiliser ces aérodromes d'évoluer avec la sécurité voulue et pour éviter que ces aérodromes ne soient rendus inutilisables parce que des obstacles s'élèveraient à leurs abords.

Leur respect est obligatoire.

4.8 Balisage des obstacles

Le balisage des obstacles à la navigation aérienne est soumis à l'arrêté du 23 avril 2018 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne ainsi qu'à la réglementation EASA.

4.9 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 de drone est soumise à l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage 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 Les différents Titres de circulation

- **Titre de Circulation Aéroportuaire « MARSEILLE » « badge permanent » :**

Badge dont le fond de la face est rouge ou orange

Destiné aux personnes ayant une activité régulière en ZCP.

Permet de circuler seul, sans escorte, dans le ou les secteurs figurant sur le badge.

Validité ne pouvant excéder la durée du chantier, de la mission ou au maximum 3 ans.

- **Titre de circulation « Accompagné » (badge vert) :**

Badge dont le fond de la face est vert.

Procédure limitée à 15 jours fractionnables ou consécutifs maximum sur une période de 6 mois suivant la première demande.

Le titulaire du badge « vert » doit être accompagné pendant toute la durée de son séjour en ZCP par le 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.

- **Laissez-passer temporaire « badges T ou arc en ciel » :**

Badge dont le fond de la face est un dégradé allant du jaune à l'orange.

Validité de 5 jours maximum.

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

5.1.2 Laissez passer véhicules

- **Vignette annuelle ou permanente :**

La couleur change chaque année.

Délivrée pour tout véhicule devant accéder au côté piste pendant plus de 5 jours.

Valide au maximum jusqu'au 31/12 de l'année en cours, renouvelable chaque année.

- **Laisser passer véhicule temporaire :**

Délivré pour des véhicules devant entrer en ZCP de manière occasionnelle.

Validité de 5 jours maximum.

Renouvelable une fois sur justification d'un dépassement non prévisible.

5.2 Formalités pour l'obtention des Titres de Circulation

5.2.1 Formation (s)

L'employeur (ou l'intéressé, s'il n'est pas salarié) doit s'assurer que toute personne circulant sans accompagnement en ZCP soit à jour d'une formation relative à la sûreté aéroportuaire conforme au point 11.2.6 du règlement UE 2015/1998 et d'une formation sécurité aéroportuaire conforme au programme défini dans l'arrêté préfectoral si au moins un des secteurs suivants est demandé : A - TRA - MAN - RPS

Ces formations sont dispensées par différents organismes de formation sur site et peuvent également être suivie sur internet.

Pour les sociétés sous-traitantes d'AMP, la formation sûreté aéroportuaire (11.2.6.2) peut dans certaines conditions être dispensée par le Département Sûreté de l'Aéroport, (consulter le guide des redevances pour connaître le tarif en vigueur).

5.2.2 Titre de Circulation Aéroportuaire (Badge permanent)

Les sociétés disposant d'un accès au STITCH (Système de Traitement Informatisé des Titres de Circulation et des Habilitations), transmettent leurs demandes via leur portail. Les sociétés sous-traitantes d'AMP ne disposant pas d'accès au STITCH doivent transmettre leurs demandes via un formulaire dédié transmis par mail au chargé d'affaires désigné (ou contact habituel AMP) qui transmettra au bureau des badges.

Pour les sociétés ne disposant pas d'un compte facturation auprès d'AMP, le règlement devra obligatoirement être effectué en ligne sur le site <https://badges.mrs.aero> préalablement à la transmission de la demande.

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.

Pour l'obtention des badges permanents, les demandeurs devront fournir :

- Un formulaire de demande dûment complété
- 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 titre de séjour en cours de validité + pièce d'identité du pays d'origine pour les ressortissants hors Europe).
- 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.
- Le justificatif de paiement (<https://badges.mrs.aero>)

Pour le retrait, les titulaires devront se munir des pièces suivantes :

- Pièce d'identité en cours de validité (CNI, Passeport ou permis de conduire)
- Attestation de formation sécurité aéroportuaire tamponnée et signée par l'employeur si le badge comporte au moins un des secteurs A – TRA – MAN – RPS.

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

Restitution :

A la date d'expiration, en fin de chantier, ou si le titulaire sort des effectifs de la société, le badge doit être restitué par les titulaires **sans délai** à l'employeur ou au **bureau des badges AMP (Terminal 1 mezzanine)**.

Si le badge est remis à l'entreprise, celle-ci disposera de 8 jours pour restituer les titres de circulation au **bureau des badges AMP (Terminal 1 mezzanine)**.

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

5.2.3 Titre de Circulation « Accompagné » (Badge vert)

Les sociétés disposant de correspondants sûreté désignés auprès du bureau des badges doivent transmettre leurs demandes via un formulaire dédié, par mail, au bureau des badges, **au plus tard deux jours ouvrables avant la date de retrait souhaitée**. Les sociétés **sous-traitantes d'AMP**, ne disposant pas de correspondant sûreté désignés auprès du bureau des badges, doivent transmettre leurs demandes via un formulaire dédié, **par mail, au chargé d'affaire désigné (ou contact habituel AMP)** pour validation, dans un délai suffisant pour lui permettre de transmettre la demande validée **au plus tard deux jours ouvrables avant la date de retrait souhaitée**.

Pour les sociétés ne disposant pas d'un compte facturation auprès d'AMP, le règlement devra **obligatoirement** être effectué en ligne sur le site <https://badges.mrs.aero> préalablement à la transmission de la demande.

Pour l'obtention d'un badge vert, les sociétés devront fournir :

- Un formulaire de demande dûment complété
- La copie d'une pièce d'identité (carte d'identité ou passeport 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).
- Le justificatif de paiement

Pour le retrait, les titulaires devront se munir des pièces suivantes :

- Pièce d'identité originale en cours de validité (CNI, passeport ou permis de conduire)
- Annexe dûment complétée

Restitution :

Le badge vert doit être restitué chaque jour à la personne désignée à cet effet par l'entreprise qui en a fait la demande. En fin de la mission, l'entreprise s'assurera que le badge soit restitué directement au Bureau des Badges dans les horaires d'ouverture ou, à toute heure, dans les boîtes sécurisées se trouvant au PARIF ou au passage de service H24.

5.2.4 Laissez-passer Temporaire (Badge T ou arc en ciel)

Les sociétés disposant de correspondants sûreté désignés auprès du bureau des badges doivent transmettre leurs demandes via un formulaire dédié, par mail, au bureau des badges, **au plus tard deux jours ouvrables avant la date de retrait souhaitée**. Les sociétés **sous-traitantes d'AMP**, ne disposant pas de correspondant sûreté désigné auprès du bureau des badges, doivent transmettre leurs demandes via un formulaire dédié, **par mail, au chargé d'affaire désigné (ou contact habituel AMP)** pour validation, dans un délai suffisant pour lui permettre de transmettre la demande validée **au plus tard deux jours ouvrables avant la date de retrait souhaitée**.

Pour les sociétés ne disposant pas d'un compte facturation auprès d'AMP, le règlement devra **obligatoirement** être effectué en ligne sur le site <https://badges.mrs.aero> préalablement à la transmission de la demande.

Pour l'obtention d'un laissez passer temporaire, les sociétés devront fournir :

- Un formulaire de demande dûment complété
- La copie d'une pièce d'identité (carte d'identité ou passeport 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 copie du badge principal détenu sur un autre aéroport
- Le justificatif de paiement

Pour le retrait, les titulaires devront se munir des pièces suivantes :

- Pièce d'identité originale en cours de validité (CNI, passeport ou permis de conduire)
- Badge principal détenu pour une autre plateforme

Restitution :

A la fin de la période de validité demandée, directement au Bureau des Badges dans les horaires d'ouverture ou, à toute heure, dans les boîtes sécurisées se trouvant au PARIF ou au passage de service H24.

5.3 Règles d'utilisation des Titres de Circulation

5.3.1 Obligations des titulaires de titre de circulation « permanents »

- N'accéder qu'aux seuls secteurs figurant sur le badge et **uniquement** pour les besoins de l'activité professionnelle sur l'aérodrome.
- Porter le badge **en permanence et de façon visible** pendant toute la durée du séjour en ZCP (Zone Côté Piste).
- 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 sans délai à son employeur ou au Bureau des Badges le titre de circulation s'il est périmé ou dès cessation d'activité sur la plateforme.

5.3.2 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).
- Récupérer le ou les badges chaque jour, les conserver en sécurité et les remettre aux titulaires le lendemain.
- Signaler immédiatement aux services compétents de l'État toute impossibilité d'assurer l'accompagnement du dit titulaire.
- Récupérer le ou les badges verts à la fin de la mission en ZCP et assurer leur restitution.

5.3.3 Obligations du titulaire d'un titre de circulation « accompagné »

- Ne se déplacer en ZCP qu'accompagné par la personne désignée sur le formulaire de demande de badge vert.
- Conserver son annexe sur soi et la présenter lors des contrôles.
- Être en mesure de présenter un document d'identité original comportant une photographie.
- Restituer son badge vert à son accompagnant avant de quitter le site.

5.3.4 Obligations du titulaire d'un « Laissez-passer temporaire »

- Être en mesure de présenter un document d'identité original comportant une photographie.
- Porter conjointement le badge principal et le laissez-passer temporaire, de manière apparente, toute la durée du séjour en ZCP (Zone Côté Piste).
- N'accéder qu'aux seuls secteur figurant sur le badge principal.
- Restituer le laissez-passer temporaire à la fin de la mission.

5.4 Formalités pour l'obtention des laissez-passer véhicules

5.4.1 Véhicule annuel (31/12 de l'année en cours)

Les demandes de renouvellements annuels des laissez-passer véhicule devront impérativement être transmises entre le 15 octobre et le 1er décembre de l'année en cours, pour l'année suivante.

Les sociétés disposant de correspondants sûreté désignés auprès du bureau des badges doivent transmettre leurs demandes via un formulaire dédié, par mail, au bureau des badges, **au plus tard dix jours ouvrables avant la date de retrait souhaitée**. Les sociétés **sous-traitantes d'AMP**, ne disposant pas de correspondant sûreté désigné auprès du bureau des badges, doivent transmettre leurs

demandes via un formulaire dédié, **par mail, au chargé d'affaire désigné (ou contact habituel AMP)** pour validation, dans un délai suffisant pour lui permettre de transmettre la demande validée **au plus tard dix jours ouvrables avant la date de retrait souhaitée**.

Pour les sociétés ne disposant pas d'un compte facturation auprès d'AMP, le règlement devra **obligatoirement** être effectué en ligne sur le site <https://badges.mrs.aero> préalablement à la transmission de la demande.

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

- Un formulaire de demande dûment complété
- La copie de la carte grise du véhicule,
- Une photo de la face avant du véhicule, immatriculation lisible.
- Le justificatif de paiement (<https://badges.mrs.aero>)

Une fois retirée, la vignette doit être apposée sur le pare-brise du véhicule, exclusivement avec l'adhésif fourni lors du retrait. A défaut l'accès au côté piste ne sera pas autorisé.

Pour le retrait, les titulaires devront se munir des pièces suivantes :

- Carte grise (ou copie) du ou des véhicules

Restitution :

La vignette doit être retirée du véhicule dès que périmée ou que son utilisation n'est plus nécessaire. L'adhésif fourni avec la vignette ne permet pas le retrait sans la destruction de la vignette. La vignette devra donc être jetée une fois retirée.

5.4.2 Véhicule temporaire (5 jours maximum)

Les sociétés disposant de correspondants sûreté désignés auprès du bureau des badges doivent transmettre leurs demandes via un formulaire dédié, par mail, au bureau des badges, **au plus tard deux jours ouvrables avant la date de retrait souhaitée**. Les sociétés **sous-traitantes d'AMP**, ne disposant pas de correspondant sûreté désigné auprès du bureau des badges, doivent transmettre leurs demandes via un formulaire dédié, **par mail, au chargé d'affaire désigné (ou contact habituel AMP)** pour validation, dans un délai suffisant pour lui permettre de transmettre la demande validée **au plus tard dix jours ouvrables avant la date de retrait souhaitée**.

Pour les sociétés ne disposant pas d'un compte facturation auprès d'AMP, le règlement devra **obligatoirement** être effectué en ligne sur le site <https://badges.mrs.aero> préalablement à la transmission de la demande.

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

- Un formulaire de demande dûment complété
- La copie de la carte grise du véhicule,
- Le justificatif de paiement (<https://badges.mrs.aero>)

Pour le retrait, les titulaires devront se munir des pièces suivantes :

- Carte grise (ou copie) du ou des véhicules

Restitution :

Le laissez-passer temporaire doit être restitué dès que périmé auprès du bureau des badges dans les horaires d'ouverture ou dans les boîtes sécurisées se trouvant au PARIF ou au passage de service H24 à toute heure.

5.4.3 Circulation des véhicules en ZCP

L'intégralité du site, côté ville comme côté piste est soumise au code de la route. Les conducteurs doivent donc le cas échéant être titulaires d'un permis de conduire adapté au véhicule conduit. En outre, à l'exception de portion de la route de service permettant de circuler du PARIF SUD jusqu'à la caserne des pompiers (SSLIA), les conducteurs doivent également être titulaires d'une **habilitation à conduire côté piste (permis 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 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.

Seules les entreprises habilitées par AMP sont autorisées à accompagner un véhicule dont le conducteur ne possède pas l'habilitation à conduire côté piste

Un complément d'information sur les règles applicables en matière de sûreté est disponible via le lien suivant : <https://www.marseille.aeroport.fr/informations-surete> .

5.5 Utilisation des Accès Contrôlés par les Entreprises Intervenantes

L'objectif de ce rappel est de permettre aux Entreprises Intervenantes 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 d'un an.

5.5.3 Procédure d'utilisation des accès contrôlés par les Entreprises Intervenantes

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 Intervenante 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

6.1 Notation

Pour s'assurer de la bonne mise en application des exigences réglementaires et du CCGI sur les différents chapitres prévus ci-avant, l'AMP évaluera l'entreprise intervenante (et ses potentiels sous-traitants) tout au long de la prestation/du contrat.

Tout manquement constaté sera classé selon sa gravité réelle ou potentielle, conformément à la matrice ci-dessous. Un même écart pouvant entraîner plusieurs conséquences, l'AMP pourra additionner les manquements associés.

Gravité réelle et potentielle	MANQUEMENTS
CRITIQUE	• Situation/incident grave ou potentiellement grave (pouvant engendrer une 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)
GRAVE	• Situation/incident important (blessures, pollution notable, sérieuse non-conformité, non-respect de procédures, dommage matériel important)
FAIBLE	• Situation à risque mineure (accident bénin, faible risque de pollution, non-conformité mineure, dommages matériels de faible ampleur)

Des exemples supplémentaires pour la santé et sécurité des personnes sont donnés en Annexe 2 des CCGI.

Toutes les interventions sur la plateforme pourront être auditées à tout moment et sans préavis par du personnel AMP, directement auprès des salariés ou sous-traitants de l'EI sans aucun intermédiaire.

6.2 Mesures prises en cas de manquement

Les pénalités applicables, en cas de manquement, dépendent du type de contractualisation :

- Pour les **commandes hors marché**, les pénalités financières applicables sont celles prévues dans les Conditions Générales d'Achat (CGA)
- Pour les **marchés**, les pénalités financières applicables sont celles décrites dans les dispositions contractuelles ci-après...

Les autres mesures prévues au présent CCGI, notamment celles décrites au point 6.2.2, s'appliquent à tout manquement, quel que soit le type de contractualisation.

6.2.1 Barème des pénalités

En cas de non-respect des dispositions prévues au CCGI, l'AMP appliquera les pénalités financières suivantes :

- Pour un manquement de gravité **faible** : 300 € par événement
- Pour un manquement de gravité **grave** : 1 000 € par événement
- Pour un manquement de gravité **critique** : 2 000 € par événement

(Pour les commandes hors marché, se référer au barème des CGA.)

6.2.2 Mesures complémentaires

6.2.2.1 Manquement critique / danger grave et immédiat

En cas de manquement critique ou de situation présentant un danger grave et immédiat, l'AMP pourra décider **l'arrêt immédiat du chantier ou de l'intervention**, sans délai ni préavis.

6.2.2.2 Récidive

En cas de **récidive**, le montant de la pénalité applicable au manquement constaté pourra être **doublé**.

En cas de **récidive** d'un manquement critique, le montant de la pénalité applicable au manquement constaté pourra être **triplé**.

6.2.2.3 Suites à un manquement

A la suite d'un manquement grave, critique, ou répété, l'AMP pourra convoquer l'entreprise afin d'examiner la situation et déterminer les mesures appropriées, pouvant inclure :

- le retrait des agréments de sous-traitance,
- la non-reconduction du contrat,
- la résiliation anticipée du contrat pour faute,
- l'exclusion temporaire ou définitive des appels d'offres.

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				

7.2 ANNEXE 2 : Tableau de classification des manquements et pénalité (non exhaustif)

Thématique	Gravité faible (300 €)	Gravité grave (1 000 €)	Gravité critique (2 000 €)
EPI (Équipements de Protection Individuelle)	• Non-port d'EPI catégorie 1 (gants légers, lunettes simples...) • EPI non ajusté ou mal porté sans risque immédiat	• Non-port d'EPI catégorie 2 (casque, chaussures de sécurité, gilet HV...) • Utilisation d'un EPI de catégorie 3 non identifié ou non contrôlé	• Non-port d'EPI catégorie 3 (harnais antichute, EPI électriques, ARI...) • Longe non attachée ou point d'ancrage non défini • Refus ou récurrence concernant un EPI de catégorie 2 ou 3
Règles standards du chantier	• Non-respect des règles d'hygiène (boire, manger sur chantier)	• Travaux sans plan de prévention ou sans permis feu • Non-respect des procédures	• Dégradation volontaire du matériel • Altercation physique ou verbale • Neutralisation d'un dispositif de sécurité
Réalisation des travaux	• Plan de prévention ou documents obligatoires non présents sur chantier	• Travaux sans coordination • Absence de diffusion des consignes • Plan de prévention non adapté • Points chauds sans permis feu • Absence de signalisation de chantier	• Travaux sans plan de prévention • Sous-traitance non déclarée • Points chauds sans extincteurs ou extincteurs vides
Travail en hauteur	• Échelles/PIR/PIRL détériorées • Échafaudage sans vérification journalière • Mauvais point d'ancrage en nacelle • Escalader une structure au lieu d'utiliser un moyen adapté	• Travail sur échelle sans autorisation • Échafaudage incomplet • Nacelle sans vigie formée • Matériel antichute endommagé ou non adapté	• Absence totale d'EPI antichute ou longe non attachée • Travail en équilibre sur PIR/PIRL/escabeau ou garde-corps • Échafaudage non réceptionné ou interdit • Nacelle non conforme • Sortir du panier de la nacelle • Ouverture en hauteur non protégée

Thématique	Gravité faible (300 €)	Gravité grave (1 000 €)	Gravité critique (2 000 €)
Consignation		• Absence de demande de consignation au chargé de consignation, mais consignation locale réalisée	• Travaux sans consignation • Ne pas réaliser de VAT
Levage	• Accessoires de levage non vérifiés • Absence de schéma d'élingage	• Absence d'examen d'adéquation • Absence de balisage	• Charge suspendue sans protection • Travail sous la charge • Levage sans avoir fait ou obtenu la demande de grutage validé
Conduite d'engins et véhicules	• Excès de vitesse < 20 km/h • Stationnement gênant • Utilisation d'engins sans autorisation	• Excès de vitesse 20–40 km/h • Non-port de la ceinture • Utilisation d'engins sans formation • Engin non vérifié	